

Prefazione del presidente del consiglio d'amministrazione e del direttore

In primo luogo le cose andranno diversamente e in secondo luogo in modo diverso rispetto a quanto si pensasse. Questo famoso detto, attribuito a Wilhelm Busch, calza a pennello anche per i colpi di scena che hanno caratterizzato l'assegnazione delle tracce nel 2023.

Il 2023 è stato un anno straordinario per il SAT. Già l'assegnazione delle tracce ordinaria per l'anno d'orario 2024 era caratterizzata da limitazioni di capacità dovute ai cantieri sugli assi nord-sud per tre quinti dell'anno. Durante queste fasi con limitazioni di capacità vi era il rischio che venissero rifiutate tracce per circa 170 treni merci a settimana.

Il SAT ha reagito e adeguato la procedura di assegnazione su richiesta del settore del traffico merci e in accordo con le imprese ferroviarie, il reparto Orario di FFS Infrastruttura, l'UFT e la ComFerr. Il SAT ha deciso di non risolvere i conflitti d'ordinazione di tracce fino a novembre, quando le imprese di trasporto ferroviario (ITF) avranno concluso i loro contratti con l'industria committente e conosceranno i loro volumi di trasporto effettivi.

Tuttavia, non appena il SAT e i pianificatori d'orario dei gestori dell'infrastruttura (GI) e delle ITF hanno adeguato la loro pianificazione del lavoro, il deragliamento di un treno merci nella galleria di base del San Gottardo ha creato uno scenario completamente nuovo. Il SAT ha dovuto coordinare nuovamente le richieste di utilizzazione del traffico merci e viaggiatori sull'asse del San Gottardo e riassegnare le tracce nel corso dell'anno. Le scadenze inizialmente a breve termine hanno rappresentato una sfida per il SAT, per i pianificatori d'orario e per le ITF.

È stata richiesta flessibilità da parte di tutti i soggetti coinvolti. La cultura della collaborazione coltivata negli anni nella ricerca di soluzioni reciprocamente accettabili ha aiutato a gestire al meglio il traffico ferroviario transalpino, anche se talvolta con orari meno attraenti o tempi di percorrenza più lunghi per il traffico viaggiatori. Desideriamo ringraziare i rappresentanti delle ITF coinvolte per aver dato priorità, in questa particolare situazione, a una buona garanzia dei collegamenti nel traffico merci e viaggiatori anziché a considerazioni individuali in materia di concorrenza.



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Urs Hany', written in a cursive style.

Urs Hany

Presidente del Consiglio d'amministrazione



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'T. Isenmann', written in a cursive style.

Dr. Thomas Isenmann

Direttore