

Attività commerciali nel 2023

2.2.1 Elaborazione dell'orario

Nell'ambito della pianificazione delle tracce e dell'elaborazione dell'orario annuale della rete, il SAT incarica i GI, nel loro ambito di competenza, della pianificazione dell'orario sulle loro reti sulla base dell'articolo 9f Lferr.

I requisiti del SAT per l'elaborazione dell'orario da parte dei GI sono disciplinati da contratti scritti, validi per un periodo di quattro anni e pubblicati sul sito web del SAT. Questi includono le prestazioni attese dal SAT e che devono essere erogate dai GI e i relativi costi che il SAT rimborserà ai GI. Il SAT assicura il rispetto di tali contratti attraverso controlli regolari e incontri istituzionalizzati con i rispettivi GI.

I lavori per il periodo contrattuale 2025–2028 sono iniziati nel 2023. Nell'autunno del 2023, il SAT ha richiesto ai GI delle offerte iniziali relative ai costi, che ha poi esaminato e discusso insieme agli stessi. Inoltre è stata avviata la negoziazione dei contratti sull'orario, a partire da quello di FFS Infrastruttura, il GI con la più grande rete ferroviaria interoperabile della Svizzera.

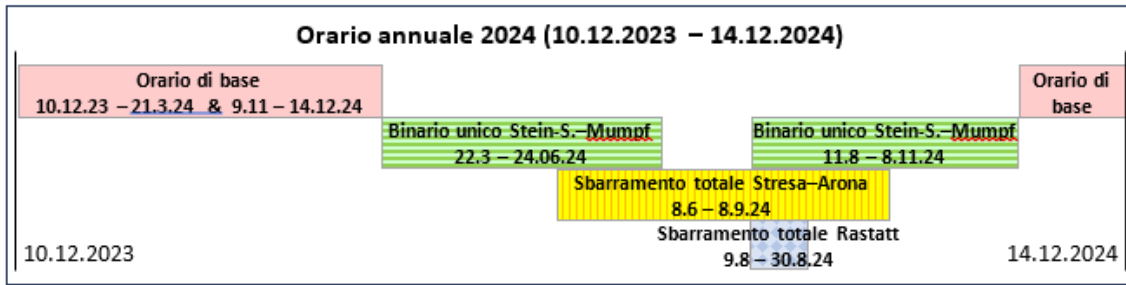
Il SAT partecipa anche allo sviluppo dei piani di utilizzazione della rete da parte di FFS Infrastruttura, che vengono approvati dall'UFT. Accompagna l'elaborazione dei piani e commenta le bozze nell'ambito della procedura di consultazione. L'attività principale consiste nel garantire che i processi siano gestiti correttamente e in conformità ai requisiti normativi, in particolare in caso di limitazioni temporanee di capacità dovute a cantieri o lavori di manutenzione.

2.2.2 Assegnazione delle tracce

Limitazioni di capacità di lunga durata sugli assi nord–sud

Il processo d'ordinazione e assegnazione delle tracce relativo all'orario annuale 2024 ha rappresentato una sfida particolare per i servizi di pianificazione. Sugli assi nord–sud, i tre maggiori cantieri di Mumpf, Stresa–Arona e Rastatt causano già da soli una notevole limitazione della capacità delle tracce per tre quinti dell'anno. Ciò ha portato a oltre 900 conflitti d'ordinazione di tracce per l'orario annuale 2024, l'85% dei quali sull'asse del San Gottardo.

In caso di conflitti d'ordinazione di tracce, il SAT, con il coinvolgimento dei richiedenti di tracce e dei pianificatori d'orario dei GI, cerca innanzitutto alternative che consentano la circolazione dei treni previsti in condizioni commercialmente accettabili. Ciò nonostante, non è stato possibile trovare un'alternativa accettabile per circa 50 richieste di tracce per il traffico merci. Al momento dell'assegnazione delle tracce ordinaria ad agosto 2023, il SAT avrebbe quindi dovuto respingere queste richieste, con la conseguenza che circa 170 treni merci settimanali previsti non avrebbero potuto circolare durante la fase di limitazione della capacità.



Su richiesta del settore del traffico merci, il SAT ha adeguato la procedura con il coinvolgimento di tutte le parti interessate (FFS Viaggiatori, settore del traffico merci, FFS Infrastruttura, UFT e ComFerr) e con il loro consenso. Le richieste di tracce caratterizzate da conflitti durante la fase di limitazione della capacità dovevano essere coordinate a novembre, quando le ITF avrebbero concluso i loro contratti con l'industria committente.

Tuttavia, il deragliamento di un treno merci nella galleria di base del San Gottardo il 10 agosto 2023 ha cambiato radicalmente la situazione iniziale. Da quel momento in poi, la galleria di base del San Gottardo si è trasformata in una limitazione della capacità sull'asse nord-sud. Le risorse di pianificazione di FFS Infrastruttura, delle ITF e del SAT sono state in gran parte assorbite dalla gestione dell'incidente, che ha comportato una graduale ripianificazione dei servizi di trasporto.

Nelle prime ore e nei primi giorni dopo l'incidente, l'obiettivo perseguito era parcheggiare i treni bloccati, deviarli e consentire loro di raggiungere la destinazione il più rapidamente possibile. Questa fase operativa è stata gestita sotto la direzione della divisione competente FFS Infrastruttura.

Man mano che si acquisivano maggiori evidenze sull'entità del danno e sul possibile utilizzo della canna della galleria non danneggiata, si sono potuti concretizzare i piani di traffico per un esercizio sicuro. A partire dal 23 agosto 2023, l'UFT ha riaperto la canna est della galleria di base del San Gottardo per i treni merci e dal 29 settembre 2023 sono stati ammessi alcuni treni viaggiatori nei fine settimana. Il SAT ha coordinato i requisiti di utilizzazione delle ITF e assegnato le tracce.

Per la fase successiva al cambiamento d'orario del 10 dicembre 2023, è stato sviluppato un piano che prevedeva la circolazione di un maggior numero di treni viaggiatori attraverso la galleria di base del San Gottardo nei fine settimana, nella direzione principale del flusso di passeggeri. Ciò ha avuto a sua volta un impatto sulla pianificazione dei treni merci, per i quali sono stati necessari adeguamenti e soluzioni di pianificazione sofisticate con lo scopo di armonizzare tutte le esigenze.

Alla fine di novembre 2023, il SAT ha assegnato tutte le tracce che attraversano la galleria di base del San Gottardo per la fase fino a Pasqua 2024. Tenendo conto delle grandi limitazioni di capacità legate ai cantieri in Germania, Svizzera e Italia, è stata quindi avviata la pianificazione della fase da Pasqua fino alla riapertura completa della galleria di base, che si concluderà all'inizio del 2024.

In tutte queste fasi di pianificazione, il SAT ha incaricato i GI della pianificazione dell'orario, ha partecipato alla precisazione e al coordinamento delle esigenze di tutte le parti, ha risolto i conflitti d'ordinazione delle tracce insieme alle ITF e a FFS Infrastruttura e ha infine approvato gli orari con l'assegnazione delle tracce.

Grazie al grande impegno e alla flessibilità dei rappresentanti delle ITF e di FFS Infrastruttura coinvolti nel processo di pianificazione, è stato possibile gestire la maggior parte del traffico, anche se talvolta con orari meno attraenti o tempi di percorrenza più lunghi.

2.2.3 Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci

Partecipazione negli organismi direttivi dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci che interessano la Svizzera

Il regolamento relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo (regolamento (UE) n. 913/2010)[1] obbliga i GI e i servizi di assegnazione delle tracce a offrire tracce coordinate a livello transfrontaliero e orientate al mercato e a semplificare l'ordinazione delle tracce transfrontaliere. Il SAT è coinvolto nei due corridoi che interessano la Svizzera: il corridoio Reno – Alpi e il corridoio Mare del Nord – Mare Mediterraneo.

Mapa dei corridoi europei per il traffico merci



Le attività ricorrenti su base annua comprendono in particolare:

- la definizione di tracce armonizzate a livello transfrontaliero per il traffico merci, che vengono assegnate dallo sportello unico di corridoio, ovvero il Corridor One-Stop-Shop, prima dell'assegnazione delle tracce nazionale;
- la gestione della qualità dello svolgimento del traffico (puntualità);
- la partecipazione all'elaborazione di percorsi alternativi transfrontalieri in caso di sbarramenti importanti di tratte.

Nel 2023, i due corridoi hanno inoltre analizzato l'impatto della proposta della Commissione europea sulla pianificazione e l'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria[2] e hanno avviato un'analisi congiunta del processo per una migliore armonizzazione delle tracce dei corridoi.

2.2.4 Incasso del canone di utilizzazione delle tracce

Basi legali, regolamentazioni delle responsabilità e dei processi

Il SAT riscuote i canoni di utilizzazione delle tracce e la remunerazione in caso di cancellazione, a nome e su fattura dei GI, presso le ITF che circolano sulle reti ferroviarie di questi ultimi (art. 2 lett. I OSAT). Per determinare i rispettivi doveri e responsabilità, il SAT aveva già concluso nel 2021 con tutti i GI degli accordi di cooperazione che disciplinano, tra l'altro, i compiti concreti dei partecipanti, i dati da fornire con le rispettive scadenze, il controlling e le responsabilità.

Monitoraggio e approvazione delle fatture per i grandi GI con calcolo dei prezzi delle tracce supportato da tool

FFS Infrastruttura rileva i prezzi delle tracce per le prestazioni utilizzate dalle rispettive ITF sulla propria rete e su quelle di BLS Netz, SOB, HBS e STB con il supporto del collaudato sistema di conteggio I-Prix. Attualmente questi GI emettono le fatture alle ITF ancora autonomamente. Il SAT controlla e approva le corrispondenti fatture dei prezzi delle tracce. Per garantire l'assenza di discriminazione e la correttezza dei dati, il SAT effettua verifiche mensili nei sistemi di tali GI, monitora il processo di sollecito e tiene traccia delle reazioni dei clienti.

Incasso del canone di utilizzazione delle tracce per gli altri GI completamente a cura del SAT

Dal 2022, il SAT effettua autonomamente la fatturazione e l'incasso per tutti gli altri GI nella sua area di competenza. A tal fine, controlla i dati di fatturazione forniti dai GI e verifica, mediante controlli a campione, che tutte le prestazioni fruite dalle ITF siano state rilevate correttamente. Inoltre, invia solleciti ai pagatori inadempienti e analizza tutte le reazioni dei clienti relative all'incasso del canone di utilizzazione delle tracce.

Anche nel 2023 non si sono verificati problemi legati al processo. Le reazioni dei clienti si sono limitate a richieste di dati dettagliati sulla rispettiva utilizzazione delle tracce. Il SAT è diventato anche un importante punto di contatto per le domande dei GI sulla corretta applicazione del sistema dei prezzi delle tracce.

2.2.5 Gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria

Registro dell'infrastruttura ferroviaria contenente le informazioni necessarie per l'accesso alla rete

Il SAT tiene il registro nazionale dell'infrastruttura ferroviaria RINF-CH, che contiene i dati spaziali e tecnici necessari per percorrere l'infrastruttura ferroviaria. I GI sono obbligati per legge a immettere i propri dati tecnici GIS e infrastrutturali in RINF-CH e a tenerli aggiornati (art. 9u cpv. 1 Lferr e art. 15f cpv. 2 Oferr). Essi sono responsabili della correttezza dei dati. In qualità di proprietario e gestore del registro, il SAT è responsabile dell'accesso, della disponibilità e dello sviluppo continuo del sistema.

RINF-CH fa parte di un ampio sistema europeo. È stato progettato per essere compatibile con il registro delle infrastrutture ferroviarie dell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie ERA (RINF-ERA). Ciò significa che chiunque abbia bisogno di informazioni sulle infrastrutture ferroviarie in Europa, in particolare le ITF e l'industria del materiale rotabile, può richiamarle da un'unica fonte centrale. È inoltre un requisito per l'omologazione dei veicoli a livello europeo da parte dell'ERA. Ciò consente di risparmiare tempo e costi per l'omologazione del materiale rotabile utilizzato a livello internazionale. Per questo motivo, RINF-CH contiene la stessa descrizione degli aspetti tecnici e operativi di RINF-ERA.

Miglioramento dell'affidabilità e della qualità dei dati forniti

Nel 2023 l'attenzione si è concentrata soprattutto sulla frequenza di fornitura dei dati e sul miglioramento della loro qualità. Insieme ai GI è stato definito un calendario per le forniture mensili dei dati, che è stato rispettato. La qualità dei dati è migliorata in modo significativo da una fornitura all'altra, tanto che attualmente è possibile importarli in RINF-CH e trasferirli a RINF-ERA senza alcuna modifica.

Route Compatibility Check Tool (RCC)

Le ITF devono verificare se i loro veicoli sono compatibili con l'infrastruttura su cui intendono circolare. In futuro il SAT fornirà uno strumento di confronto (RCC) a questo scopo. L'RCC è parte integrante di RINF-CH. Nell'anno in esame, lo sviluppo di questo strumento insieme ai rappresentanti dei GI e delle ITF è stato tuttavia rimandato. In primo luogo, è necessario chiarire le questioni relative al processo di omologazione dei veicoli tra le ITF o i GI e l'UFT. In secondo luogo, l'UE ha adottato nuove specifiche tecniche (pacchetto STI 2023). Le innovazioni di questo pacchetto devono confluire direttamente nello sviluppo dell'RCC.

Ulteriore sviluppo di RINF

L'ERA amplia regolarmente le informazioni sulle infrastrutture ferroviarie contenute in RINF per l'accesso alla rete. Il pacchetto STI 2023 estende i parametri infrastrutturali da fornire dagli attuali 189 a 310 nuovi criteri. La Svizzera adotterà questa estensione. È compito del SAT creare le condizioni per l'implementazione in RINF-CH. I preparativi a tale scopo con il fornitore del sistema INSER sono già a buon punto. Non appena sarà disponibile la guida all'applicazione ERA con le specifiche necessarie, inizierà il lavoro di sviluppo per armonizzare RINF-CH con RINF-ERA.

Coinvolgimento di GI «di piccole dimensioni»

Attualmente RINF-CH contiene solo i dati infrastrutturali dei tre GI «di grandi dimensioni» FFS, BLS Netz e SOB. In una fase successiva verranno creati anche i presupposti per l'acquisizione dei dati dei restanti GI a scartamento normale. Affinché ciò sia possibile, è necessario inserire prima i dati sulla geometria del binario. Il SAT è riuscito ad acquisire in RINF i dati MTP (modello topografico del paesaggio) disponibili presso l'Ufficio federale di topografia. In questo modo i GI beneficiano di un significativo risparmio in termini di oneri e di costi. Una fase pilota con transN si è svolta con successo e il coinvolgimento di altri GI a scartamento normale è già iniziato. Non appena i geodati vengono importati in RINF, i rispettivi GI possono fornire i loro dati infrastrutturali specializzati.

2.2.6 Analisi normative

Revisione dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria e dell'ordinanza sugli orari

A fine novembre 2023, il DATEC ha avviato la procedura di consultazione relativa alla revisione dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF)[3] e dell'ordinanza sugli orari (OOra)[4]. La revisione di queste basi giuridiche è stata resa necessaria dalle modifiche alla legge federale sulle ferrovie e dal recepimento del regolamento di esecuzione (UE) 2015/10[5] da parte della Svizzera. Inoltre, i lavori di aggiornamento delle disposizioni sulla pianificazione dell'utilizzazione della rete e sull'assegnazione delle tracce hanno dimostrato un legame contenutistico con l'elaborazione dell'orario, per cui si è proceduto anche a una revisione dell'OOra, sfociata in una revisione totale.

Il SAT ha partecipato all'elaborazione dei documenti per la consultazione e ha contribuito a disciplinare in modo più preciso la pianificazione e l'assegnazione delle tracce in caso di lavori di costruzione, nonché a specificare le condizioni quadro per la definizione della priorità nella regolamentazione dei conflitti.

Valutazione del programma di utilizzazione della rete e dei piani di utilizzazione della rete

Nella valutazione esterna degli strumenti di garanzia delle capacità programma di utilizzazione della rete e piano di utilizzazione della rete, commissionata dall'UFT nel 2023, il SAT è coinvolto nel gruppo di accompagnamento. Viene analizzato in che misura gli obiettivi prefissati originariamente sono stati raggiunti con gli strumenti e in che modo sarebbe possibile aumentarne l'efficienza. Allo stesso tempo, si devono prendere in considerazione anche le conseguenze dell'ulteriore sviluppo del processo dell'orario europeo.

Proposta della Commissione europea concernente la pianificazione e l'uso della capacità dell'infrastruttura ferroviaria

L'11 luglio 2023 la Commissione europea ha presentato la sua proposta per l'adeguamento delle basi giuridiche per la pianificazione e l'uso della capacità dell'infrastruttura ferroviaria[6]. Tale proposta è rilevante per la Svizzera, essendosi essa impegnata, nell'ambito dell'accordo sui trasporti terrestri con l'UE[7], a garantire un'equivalente evoluzione del diritto nel settore del primo pacchetto ferroviario dell'UE. Inoltre, nell'ottica della politica di trasferimento del traffico, la Svizzera ha un interesse vitale verso regole armonizzate a livello internazionale per la pianificazione e l'esercizio del traffico ferroviario.

Il SAT ha analizzato la proposta in coordinamento con FFS Infrastruttura, BLS Netz e l'UFT e sta seguendo il processo decisionale politico a livello europeo. Per rappresentare gli interessi della Svizzera si avvale della sua appartenenza a RailNetEurope, l'associazione europea dei gestori dell'infrastruttura e dei servizi di assegnazione delle tracce, e alla CER, la Comunità delle Ferrovie Europee.

[1] Regolamento (UE) n. 913/2010 del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo. Gazzetta ufficiale L 276 del 20.10.2010, pagg. 22–32.

[2] Proposta di regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010; COM(2023) 443.

[3] Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria; RS 742.122.

[4] Ordinanza sugli orari; RS 745.13.

[5] Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 del 6 gennaio 2015 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014.

[6] Proposta di regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010; COM(2023) 443.

[7] Accordo fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea dal 21 giugno 1999 sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS 0.740.72).