

2.2.1 Elaborazione dell'orario

Responsabilità nella pianificazione dell'orario

Il SAT è responsabile della pianificazione delle tracce e dell'elaborazione dell'orario della rete interoperabile a scartamento normale della Svizzera. Tuttavia, non elabora direttamente gli orari, ma incarica i GI, nel loro ambito di competenza, della pianificazione sulle loro reti. Entrambi i due maggiori GI svizzeri, FFS Infrastruttura e BLS Netz, vengono inoltre incaricati dal SAT di svolgere alcune attività trasversali alla rete. Il SAT rimborsa i GI per le relative prestazioni. L'affidamento dell'incarico ai singoli GI è disciplinato a livello contrattuale.

Il SAT adempie alla sua responsabilità nell'elaborazione dell'orario accompagnando l'adempimento dei mandati dei GI, valutando i risultati intermedi e accettandoli. L'approvazione degli orari della rete per l'orario annuale successivo viene effettuata dal SAT mediante l'assegnazione delle tracce alle ITF.

Rinnovo dei mandati di orario

Nel 2024, l'aspetto centrale nel settore dell'elaborazione dell'orario ha riguardato il rinnovo dei dodici mandati di orario ai GI nell'ambito di competenza del SAT.^[1] A livello temporale, i contratti risalgono ai periodi delle convenzioni sulle prestazioni tra la Confederazione e i GI e sono stati pertanto rinegoziati con i GI per gli anni 2025-2028. Rispetto ai contratti del periodo precedente, si è proceduto ad aggiornare e specificare le responsabilità nonché a disciplinare ex novo il finanziamento delle prestazioni e armonizzarlo ai flussi finanziari nelle convenzioni sulle prestazioni. I contratti sono pubblicati sul sito web del SAT.

Regolamentazione delle limitazioni di capacità

Uno degli aspetti centrali dell'accompagnamento dell'elaborazione dell'orario riguarda la pianificazione dello svolgimento del traffico in caso di limitazioni temporanee della capacità. I piani per i lavori di costruzione e manutenzione che comportano limitazioni di capacità significativi vengono discussi nell'ambito di riunioni congiunte tra i GI, le ITF e il SAT e, se necessario, ottimizzati. Durante queste riunioni mensili di "gestione della capacità", presiedute da FFS Infrastruttura, il SAT, FFS Infrastruttura e i richiedenti di tracce discutono dell'impatto dei progetti di costruzione e manutenzione e dello svolgimento del traffico durante queste fasi. A seconda della durata della limitazione di capacità e dell'entità dell'impatto sullo svolgimento del traffico, i piani così concordati vengono integrati nei piani di utilizzazione della rete e costituiscono le condizioni quadro per le successive pianificazioni dettagliate.

2.2.2 Assegnazione delle tracce

Assegnazione delle tracce sul San Gottardo

Nella prima metà del 2024, il SAT è stato molto impegnato a gestire le conseguenze del deragliamenti verificatosi nella galleria di base del San Gottardo ad agosto 2023. Esigenze quali ad esempio i cantieri sugli assi nord-sud che influenzano il traffico merci di transito, la gestione dell'aumento del traffico viaggiatori nei fine settimana e nei giorni festivi e le soluzioni per le esigenze di spostamento dal Ticino alla Svizzera tedesca al mattino nei giorni lavorativi hanno richiesto analisi individuali. Le pianificazioni sono state coordinate con le ITF. Il SAT ha stabilito le condizioni quadro per i pianificatori dell'orario e ha condotto le discussioni di coordinamento con l'obiettivo di ottimizzare tutte le esigenze. Ha quindi approvato i concetti d'orario per le singole fasi e assegnato le tracce alle ITF.

Il 2 settembre 2024 è stata riaperta al traffico la canna ovest della galleria di base del San Gottardo. Questa data ha segnato la fine di un periodo di intensa pianificazione e coordinamento, che ha rappresentato una sfida importante per tutti i servizi coinvolti per oltre un anno.

Assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2025

Le ordinazioni delle tracce per l'orario annuale 2025 hanno portato a 281 conflitti d'ordinazione in cui le richieste delle imprese di trasporto si sono ostacolate o escluse a vicenda. Nel coordinare questi conflitti, il SAT cerca soluzioni ottimali, tenendo conto delle esigenze delle ITF e dei vincoli dei GI, in modo che idealmente tutte le richieste di utilizzazione della rete possano essere attuate a condizioni accettabili per le ITF interessate. Tale approccio risulta efficace solo se tutti i soggetti coinvolti nel processo di pianificazione collaborano e sono disposti in singoli casi a discostarsi dalla soluzione massima individuale nell'interesse di buone soluzioni complessive. Il SAT promuove questo atteggiamento coinvolgendo con anticipo i richiedenti di tracce e i GI interessati dai processi di pianificazione, fornendo informazioni trasparenti sulle sfide e sulle possibili soluzioni e chiedendo una collaborazione costruttiva.

Il coordinamento dei conflitti nel traffico merci transfrontaliero, che avviene nell'ambito di riunioni di coordinamento presiedute dal SAT con il coinvolgimento di tutte le imprese di trasporto merci e dei GI in plenaria, ne è un ottimo esempio. In questo modo è stato possibile risolvere di comune accordo tutti i conflitti di tracce sugli assi nord-sud e le ITF hanno ottenuto tracce utilizzabili in maniera efficace.

Il numero di conflitti di tracce per l'orario annuale 2025 è diminuito di un terzo rispetto all'anno precedente. Ciò è riconducibile in particolare al fatto che nel 2025 è stato possibile pianificare l'asse del San Gottardo con una capacità quasi completa. Anche i conflitti relativi alle esigenze di ricovero dei veicoli ferroviari sono stati risolti consensualmente grazie alla disponibilità delle ITF a trovare un compromesso.

Un conflitto non risolto in modo amichevole

In un caso, il SAT non è riuscito a trovare una soluzione consensuale. Si tratta dei conflitti di tracce tra treni di un prolungamento previsto della rete celere regionale tra Fribourg/Freiburg– Ins fino a Neuchâtel e i treni merci sulla sezione di tratta Neuchâtel–Ins. Se i conflitti non possono essere risolti in modo amichevole, il SAT deve assegnare le tracce secondo le disposizioni del piano di utilizzazione della rete. Ha quindi assegnato le tracce per i treni merci e ha presentato un'offerta di tracce limitata per i quattro treni interessati sulla rete celere regionale Fribourg/Freiburg–Neuchâtel. L'ITF interessata ha presentato ricorso contro questa decisione alla Commissione del trasporto ferroviario (CommFerr) e il procedimento è in corso.

2.2.3 Ulteriore sviluppo del processo di assegnazione delle tracce

Tavola rotonda dell'UFT

Nel 2023, l'assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2024 è stata caratterizzata da numerose limitazioni di capacità legate ai cantieri sugli assi nord-sud. L'impegno richiesto per la pianificazione e l'assegnazione delle tracce per le singole fasi con una diversa offerta di capacità era al limite della gestibilità per tutti i soggetti coinvolti e avrebbe portato a risultati non ottimali se fosse stato gestito secondo un processo ordinario. All'epoca, il SAT aveva reagito su richiesta del settore del traffico merci e adeguato la procedura alla situazione specifica in accordo con tutti i servizi coinvolti.

La situazione rimarrà difficile anche nei prossimi anni, soprattutto lungo gli assi nord-sud, a causa dei numerosi lavori di costruzione in corso. L'UFT ha quindi organizzato una tavola rotonda a febbraio 2024 per chiarire in che

modo il traffico merci potesse continuare a essere gestito in modo affidabile ed efficiente anche in futuro, nonostante le limitazioni di capacità previste.

Mandato per il SAT e FFS Infrastruttura

Nel corso della tavola rotonda, FFS Infrastruttura e il SAT sono stati incaricati di sviluppare congiuntamente le idee discusse, di elaborare ottimizzazioni attuabili e orientate agli obiettivi nonché di discuterle con gli altri soggetti coinvolti. I risultati sono stati presentati in occasione di una seconda tavola rotonda tenutasi a dicembre 2024, nel corso della quale i principi presentati sono stati approvati.

L'aspetto centrale delle ottimizzazioni proposte consiste nella gestione degli orari sostitutivi per le limitazioni temporanee di capacità. I richiedenti di tracce dovrebbero essere informati in modo trasparente e per tempo in merito alle limitazioni e sui concetti sostitutivi e dovrebbero avere possibilità di partecipazione. In caso di limitazioni di capacità significative, prima della scadenza del termine per la richiesta di tracce viene stabilito se l'assegnazione delle tracce per queste fasi avverrà nell'ambito dell'elaborazione dell'orario annuale o solo nei processi a valle. È opinione comune che la procedura d'orario annuale ordinaria sugli assi nord-sud possa essere gestita in modo efficiente solo con un numero chiaro di cantieri che comportano limitazioni di capacità. Nei processi a valle, i singoli progetti di orario sostitutivo sono più gestibili e possono essere portati a termine in sequenza. Al momento della regolamentazione dei conflitti sono maggiormente note anche le esigenze di utilizzazione delle ITF del traffico merci concordate con l'industria committente. Gli inconvenienti di tale opzione sono rappresentati da un ritardo nella sicurezza della pianificazione e dall'eventuale necessità di adeguare successivamente le tracce per i treni transfrontalieri in base alle assegnazioni all'estero. Tuttavia, questi svantaggi vengono accettati dai soggetti coinvolti in considerazione del fatto che vengono superati dai benefici che ne derivano.

2.2.4 Partecipazione all'adeguamento europeo della gestione della capacità

Proposta di regolamento della Commissione europea in materia di gestione delle capacità

Oltre il 60% di tutte le merci trasportate sulla rete ferroviaria svizzera (misurate in tonnellate) attraversa almeno una volta il confine nazionale. L'armonizzazione dei processi con i Paesi limitrofi è importante per uno svolgimento efficiente del traffico merci nell'interesse della politica di trasferimento del traffico della Svizzera.

L'11 luglio 2023, la Commissione europea ha pubblicato la proposta di regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico^[2]. Tale proposta, che sviluppa ulteriormente il primo pacchetto ferroviario dell'UE, mira a rafforzare la cooperazione internazionale nonché l'armonizzazione nella pianificazione dell'utilizzazione della capacità e nello svolgimento del traffico. Inoltre, il processo di assegnazione delle tracce viene ulteriormente sviluppato con l'intento di aumentare l'adeguatezza del mercato. In futuro, ci saranno due diverse procedure di ordinazione delle tracce per il traffico stabile (principalmente traffico viaggiatori) e per il traffico volatile (principalmente traffico merci). Le imprese di trasporto merci dovrebbero avere la possibilità di richiedere le tracce solo dopo aver stipulato i contratti di trasporto con l'industria committente e dopo aver saputo quali servizi di trasporto effettivamente svolgeranno. Tuttavia, per garantire che in questa fase successiva le tracce siano ancora sufficienti e di buona qualità, è necessario introdurre anche in Europa una garanzia di capacità per il traffico merci e viaggiatori, simili al programma di utilizzazione della rete e al piano di utilizzazione della rete svizzeri. In questo modo le ITF del traffico merci non dovrebbero più richiedere tracce per concetti di trasporto non sicuri, riducendo così il carico di lavoro per tutte le parti coinvolte su reti molto utilizzate. Se la proposta della

Commissione sarà approvata dal Parlamento e dal Consiglio dell'UE, i nuovi processi dovrebbero entrare in vigore con il cambiamento d'orario di dicembre 2029.

Partecipazione del SAT alla concretizzazione della cooperazione tra i GI

I GI europei hanno il compito di concretizzare l'attuazione degli obiettivi di cooperazione definiti nella proposta della Commissione in un documento quadro. Anche se la versione finale del regolamento non è ancora disponibile, i GI hanno iniziato questi lavori nell'autunno 2024 sotto il coordinamento dell'associazione europea dei gestori dell'infrastruttura e dei servizi di assegnazione delle tracce RailNetEurope (RNE). Il SAT è coinvolto nella task force appositamente istituita per l'elaborazione del documento quadro sulla gestione della capacità, con particolare attenzione alla pianificazione dell'utilizzazione della stessa. In tale contesto si coordina con le divisioni Infrastruttura delle FFS e di BLS e con l'UFT.

2.2.5 Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci

Il regolamento dell'UE approvato il 13 giugno 2024 sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti^[3] fa sì che i due attuali corridoi Reno – Alpi (RALP) e Mare del Nord – Mar Mediterraneo (NSM), in cui è coinvolta la Svizzera, debbano fondersi in un nuovo corridoio Mare del Nord – Reno – Mar Mediterraneo (NSRM) entro dicembre 2025.

L'accorpamento favorirà un utilizzo ottimale della ridondanza della nuova ferrovia transalpina (NEAT) lungo il Reno, rafforzando l'importanza del corridoio come strumento della politica di trasferimento del traffico. In quest'ottica, l'UFT assumerà anche il ruolo di copresidente dell'executive board della nuova struttura a partire dal gennaio 2025.

Nel 2024, il SAT è stato coinvolto nell'elaborazione delle basi contrattuali relative all'organizzazione del futuro corridoio. In coordinamento con FFS Infrastruttura, BLS Netz e l'UFT, e in qualità di responsabile del gruppo di lavoro legale, ha contribuito a preparare e rappresentare una posizione svizzera armonizzata.

I membri del futuro corridoio hanno concordato una struttura giuridica che conferisce alla rappresentanza svizzera nel consiglio d'amministrazione (management board) lo stesso livello di partecipazione dei partner europei.

2.2.6 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^[4]). 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.

Assunzione della fatturazione per BLS Netz AG

Il SAT emette le fatture dei prezzi delle tracce alle ITF per nove GI di piccole e medie dimensioni (prestazioni di base e supplementari secondo gli art. 21 e 22 OARF^[5]), incassa il denaro e lo inoltra ai GI. Ai sensi di un regime transitorio, quattro GI che utilizzano il collaudato sistema di fatturazione I-Prix hanno finora addebitato i prezzi richiesti delle tracce alle ITF stesse. Nel 2024, BLS Netz AG e il SAT hanno concordato che, a partire dal 2025, il SAT si sarebbe occupato della fatturazione per BLS, oltre che dell'incasso.

Ciò significa che nel 2025 ancora tre GI (HBS, FFS, SOB) fattureranno gli emolumenti per il prezzo delle tracce alle

ITF stesse. Questi ultimi possono inviare le fatture solo previa approvazione da parte del SAT. Attualmente sono in corso discussioni con HBS e SOB per far sì che il SAT si occupi della fatturazione entro la metà del 2026.

Verifica dei dati di fatturazione forniti e analisi delle reazioni dei clienti

Per garantire l'assenza di discriminazione 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. I GI considerano il SAT un partner affidabile per le questioni relative al prezzo delle tracce e all'applicazione delle basi giuridiche.

2.2.7 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^[6]. 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.

Adeguamento del sistema RINF-CH ai nuovi requisiti europei

Il 2024 è stato un anno particolare per lo sviluppo dell'applicazione RINF. A livello europeo, è stata rivista la guida all'applicazione per l'attuazione del regolamento di esecuzione 2023/1694^[7], entrato in vigore a settembre 2023. Tutti gli Stati membri dell'UE e i Paesi terzi partecipanti hanno sostenuto l'ERA nell'adeguamento della guida all'applicazione alle nuove prescrizioni. La versione finale è stata messa a disposizione dei diversi attori a dicembre 2024. La pubblicazione ufficiale è prevista per il primo trimestre del 2025. A partire da quel momento, tutti gli Stati membri e i Paesi terzi hanno dodici mesi di tempo per attuare le nuove prescrizioni.

Nel 2024 il SAT ha preparato l'adeguamento del sistema RINF-CH alle innovazioni previste. A tal fine, sono state condotte diverse analisi e sviluppi affinché le nuove specifiche possano essere attuate più facilmente a partire dalla primavera del 2025.

Raccolta dei geodati dei GI più piccoli interoperabili

Allo stesso tempo, il 2024 è stato un anno chiave per i GI interoperabili "più piccoli". Il SAT ha avviato un dialogo personale con questi GI per garantire l'integrazione dei loro geodati in RINF-CH. A metà agosto, tutti i geodati sono stati inseriti in RINF-CH e quindi esportati nel sistema europeo RINF-ERA. Inoltre, è stato avviato lo sviluppo di una funzione per la registrazione dei parametri tecnici dei GI più piccoli. L'integrazione dei suddetti parametri

inizierà nel primo trimestre del 2025.

Aumento della qualità dei dati dei GI di grandi dimensioni

Un ulteriore aspetto centrale ha riguardato la qualità dei dati provenienti dai GI di grandi dimensioni (FFS, BLS e SOB). I dati di rete da essi forniti presentano attualmente ancora molte lacune e finora hanno dovuto essere consegnati all'ERA senza modifiche. In quello stato, i dati non erano utilizzabili, soprattutto per il processo di verifica della conformità dei veicoli. Il SAT ha contribuito a colmare queste lacune. Un importante passo avanti è stato fatto ad esempio per quanto riguarda i dati geometrici. Tuttavia, nonostante l'aumento della qualità, l'obiettivo non è ancora stato raggiunto. La raccolta del 50% mancante dei parametri tecnici può iniziare solo su una solida base di dati di rete. Come per i GI più piccoli, anche in questo caso l'obiettivo consiste nel ricevere questi parametri entro l'autunno del 2025.

2.2.8 Analisi normative

Adeguamento dell'OARF e dell'OARF-UFT nonché revisione totale dell'OORA

Già nel 2023, il SAT ha partecipato all'elaborazione del progetto di revisione dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria[8], dell'ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria[9] e alla revisione totale dell'ordinanza sugli orari[10]. Ad agosto 2024 ha espresso parere favorevole nell'ambito della consultazione degli uffici sull'entrata in vigore dei testi giuridici modificati.

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 stato coinvolto nel gruppo di accompagnamento. In un'intervista con gli analisti, ha spiegato come ritiene che gli obiettivi perseguiti con i due strumenti siano stati raggiunti e dove crede che vi sia ancora potenziale di miglioramento.

[1] Il contratto con FFS Infrastruttura comprende anche le reti HBS e STB, su incarico delle quali FFS Infra-struttura si occupa della pianificazione dell'orario e della gestione dell'esercizio

[2] Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio 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] Regolamento (UE) n. 1315/2013 sugli orientamenti per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti, che modifica i regolamenti (UE) 2021/1153 e (UE) n. 913/2010 e abroga il regolamento (UE) n. 1315/2013; serie L della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea del 28.6.2024.

[4] Ordinanza sul Servizio di assegnazione delle tracce; RS 742.123

[5] Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF); RS 742.122

[6] Art. 9u cpv. 1 Lferr; RS 742.101 e art. 15f cpv. 2 Oferr; RS 741.101.1

[7] Regolamento di esecuzione (UE) 2023/1694 della Commissione, del 10 agosto 2023, che modifica i regolamenti (UE) n. 321/2013, (UE) n. 1299/2014, (UE) n. 1300/2014, (UE) n. 1301/2014, (UE) n. 1302/2014, (UE) n. 1304/2014 e il regolamento di esecuzione (UE) 2019/777; serie L della Gazzetta ufficiale dell'Unione europea dell'8.9.2023.

[8] Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF); RS 742.122

[9] Ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT); RS 742.122.4

[10] Ordinanza sugli orari (OORA); RS 745.13

