



Cambiamento d'orario: come nasce un nuovo orario ferroviario.

A metà dicembre entra in vigore il cambiamento d'orario, un'operazione complessa che richiede diversi anni di accurata pianificazione. Quest'anno il coronavirus ha reso questa sfida più impegnativa che mai.

Testo: Christine Spirig | Foto: SBB/CFF/FFS, Raffael Waldner

Il 13 dicembre 2020 entra in vigore il cambiamento d'orario.

Tutte le informazioni sul nuovo orario sono disponibili sul [sito web delle FFS](#).

L'[orario online](#) è sempre aggiornato.

Al cambiamento d'orario partecipano circa 300 persone della pianificazione dell'infrastruttura FFS e numerosi progettisti delle imprese di trasporto ferroviario. Marc Marlétaz, responsabile Pianificazione FFS per la Regione Centro presso la sede di Olten, ama paragonare la definizione dell'orario a un ingranaggio: «Lavoriamo in stretta sinergia, e ogni singola rotellina è importante perché tutto funzioni correttamente.»



«La definizione dell'orario è come un ingranaggio. Ogni singola rotellina è importante perché tutto funzioni correttamente.»
– Marc Marlétaz

Il coronavirus ha paralizzato i cantieri

«A causa del lockdown, quest'anno le FFS si sono trovate ad affrontare diversi rinvii nei preparativi al cambiamento d'orario», spiega Marlétaz. «Per garantire la sicurezza del personale abbiamo anche dovuto annullare parecchi lavori di costruzione sulla rete ferroviaria.» Per questo motivo, nei prossimi mesi saranno necessari due cambiamenti d'orario: quello normale del 13 dicembre 2020 e la successiva finalizzazione che avverrà in primavera.

Marlétaz spiega che l'intero processo, dal concetto alla realizzazione dell'orario, dura circa vent'anni. Tutto ha origine dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) che, insieme ai Cantoni e alle imprese di trasporto, elabora un concetto in cui si determinano le opere infrastrutturali e le tracce per il traffico viaggiatori e merci su un orizzonte temporale definito. Il Parlamento, infine, delibera il concetto d'offerta e il finanziamento degli ampliamenti necessari. Il concetto attuale copre il periodo fino al 2025, mentre nel 2021 sarà pubblicato quello per il 2035. «Questo sistema ci permette di potenziare continuamente e in modo mirato i trasporti pubblici della Svizzera», afferma Marlétaz. «In questo modo ci avviciniamo ogni anno di più all'obiettivo prefissato.»

Metti alla prova le tue conoscenze sul cambiamento d'orario!

Quanti collaboratori delle FFS lavorano all'orario?

a) 750

b) 300

c) 80

Invia →



Scansiona questo QR Code per partecipare al quiz.

Quanto tempo occorre per trasformare un concetto in orario?

a) 20 anni

b) 3 anni

c) 12 anni

Invia →



Scansiona questo QR Code per partecipare al quiz.

Quanti «conflitti» è stato necessario risolvere per l'orario 2021?

a) 79

b) 1257

c) 424

Invia →



Scansiona questo QR Code per partecipare al quiz.



I conflitti sono inevitabili

La realizzazione concreta per un anno di orario avviene anch'essa sotto la guida dell'UFT, in collaborazione con i Cantoni, le imprese di trasporto ferroviario, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria e altre imprese di trasporto. La possibilità di introdurre una fase dell'offerta in un determinato momento dipende da numerosi fattori, ad esempio l'approvvigionamento di materiale rotabile, i lavori di potenziamento sulla rete, l'infrastruttura e il finanziamento.

L'orario annuale viene definito concretamente circa 12 mesi prima del cambiamento, con la supervisione dell'ufficio indipendente per l'aggiudicazione delle tracce. Una volta che le imprese ferroviarie hanno ordinato i propri collegamenti ad aprile, il settore Pianificazione delle FFS deve verificarli e risolvere eventuali conflitti. «Quando diverse imprese desiderano circolare nello stesso momento sulle stesse tratte, è inevitabile che si creino conflitti. Il nostro compito è trovare una soluzione che soddisfi tutti», spiega Marlétaz.

«Il nostro compito è trovare una soluzione che soddisfi tutti»

Anche i clienti delle ferrovie hanno voce in capitolo

Tenere conto di tutti gli interessi, gli adattamenti e i desideri e trovare quindi un accordo con altre imprese di trasporto è quello che Marlétaz definisce un lavoro «estenuante». Poiché il cambiamento d'orario riguarda tutta l'Europa, è necessario coinvolgere anche le imprese di trasporto ferroviario estere nel processo di definizione, senza però dimenticare le esigenze dei clienti.

Ogni anno a inizio giugno viene reso pubblico lo stato attuale del nuovo orario. Per circa due settimane, i clienti hanno la possibilità di esprimere un parere sul progetto d'orario. I Cantoni raccolgono i pareri pervenuti, li valutano e li sottopongono alle imprese di trasporto ferroviario coinvolte. Il settore Pianificazione delle FFS verifica l'attuabilità degli input ricevuti. «Chiarire le esigenze da soddisfare sulla base delle reazioni dei clienti e dei sondaggi è un lavoro che ci impegna durante tutto l'anno», aggiunge Marlétaz. «Questa fase è importante, perché i trasporti pubblici rivestono una grande importanza per il popolo svizzero.»

«Il cambiamento d'orario è un processo continuo che non ha mai fine»

Marc Marlétaz

Le cose diventano più facili il 13 dicembre, quando viene inaugurato il nuovo orario? «Da quel momento inizia la "prova del fuoco"», spiega Marlétaz. In questa fase piccoli cambiamenti e adattamenti sono all'ordine del giorno. Inoltre si lavora già all'orario 2022. «Il cambiamento d'orario è un processo continuo che non ha mai fine», spiega Marlétaz. «Ma è proprio questo che rende così stimolante il nostro lavoro.»

I principali miglioramenti nel traffico a lunga percorrenza.

A livello internazionale

Ora tra Zurigo e Monaco di Baviera circolano giornalmente sei EuroCity per direzione e il tempo di percorrenza si riduce di 45 minuti. I viaggiatori in partenza da Basilea possono usufruire ogni giorno di un secondo collegamento EuroCity diretto per Milano via Lucerna. Il viaggio da Zurigo a Milano dura ora 3 ore e 17 minuti e l'offerta tra le due città è ampliata a dieci collegamenti diretti quotidiani.

Ticino

Il tempo di percorrenza tra Zurigo e Lugano scende sotto le due ore. La Schweizerische Südostbahn AG (SOB) circola ora a cadenza oraria alternatamente da Basilea e Zurigo via Arth-Goldau fino a Bellinzona attraverso la linea panoramica del San Gottardo; dal 5 aprile 2021 proseguirà inoltre fino a Locarno. Dalla stessa data, la rete celere del Cantone Ticino coprirà il triangolo Lugano–Bellinzona–Locarno a cadenza semioraria.

Svizzera orientale

Tra Zurigo e San Gallo vengono offerti più collegamenti veloci con un tempo di viaggio di 59 minuti. A ridurre il tempo di percorrenza è l'IC 5, che ferma solo a Winterthur e Zurigo Aeroporto. L'IC 1 che viaggia tra Zurigo HB e San Gallo ferma ora anche a Zurigo Oerlikon, Wil SG, Uzwil, Flawil e Gossau.

Arth-Goldau

Tra Zurigo e Arth-Goldau viene introdotta la cadenza semioraria continua nei giorni feriali.

Olten

A partire dal cambiamento d'orario, la BLS gestisce l'IR 17 tra Berna e Olten (attuale RE Berna–Olten). La messa in esercizio del potenziamento a quattro binari della tratta Olten–Aarau assicura più collegamenti e coincidenze migliori.

Lucerna

Con l'IR 75 sono disponibili ogni ora due collegamenti diretti Lucerna–Zurigo Aeroporto. Sulla sezione di tratta Lucerna–Zugo–Zurigo le FFS impiegano i nuovi treni bipiano TLP, che dispongono di più posti a sedere.