

## Verbale della teleconferenza dei leader di sistema del 17 novembre 2022 dedicata alla penuria energetica

Relatrici e relatori Daniel Gerber (Responsabile del «Gruppo di lavoro UTP sulla penuria di energia elettrica»)  
Jonathan Zimmerli (Responsabile del servizio commerciale CTS)  
Nicole Bolliger (Responsabile della leadership di sistema trasporto su rotaia)  
Christa Hostettler (Responsabile della leader di sistema per il trasporto su strada)  
Linus Looser (Responsabile Produzione Viaggiatori FFS)  
Jean-Michel Martin (Membro del «Gruppo di lavoro UTP sulla penuria di energia elettrica»)

Partecipanti del settore: CEO/direttori, responsabili dell'esercizio e responsabili della comunicazione delle imprese di trasporto su rotaia e su strada  
Membri del consiglio strategico e membri delle commissioni KoM, KoV, KKV, KIT, PAG in qualità di leader di sistema «trasporto su strada», rappresentanti UFT, CTP, ch-integral, UTP  
Rientrano nella leadership di sistema «trasporto su strada»: ferrovie di montagna e navigazione.

Luogo, data, ora Berna, 17.11.2022, ore 10.00-11.00  
Tramite Teams / in tedesco

### Programma:

	Saluto di benvenuto.	Nicole Bolliger
1.	Informazioni sulla situazione attuale dell'UFT	Jonathan Zimmerli
2.	Informazioni sull'interazione tra il gruppo di lavoro dell'UTP e la leadership di sistema nel trasporto ferroviario e stradale	Daniel Gerber
3.	Informazioni sulle misure volontarie di risparmio energetico	Daniel Gerber
4.	Informazioni sul modello di gestione dei trasporti pubblici in caso di penuria di energia elettrica	Daniel Gerber
5.	Informazioni sulla procedura in caso di riduzione dell'offerta nel traffico viaggiatori nella fase «Ordinanza di gestione controllata in vigore»	Linus Looser Jean-Luc Martin
6.	Informazioni / integrazioni della leadership di sistema «trasporto su strada»	Christa Hostettler
7.	Traffico merci	Jonathan Zimmerli
8.	Excursus «scenari estremi»	Daniel Gerber
9.	Conclusione, informazioni	Nicole Bolliger
10.	Domande delle imprese di trasporto	

<b>0</b>	<b>Saluto di benvenuto.</b>
	<p>Nicole Bolliger, responsabile della leadership di sistema «trasporto su rotaia» dà il benvenuto alla teleconferenza dei leader di sistema dedicata alla penuria energetica. Questa teleconferenza è stata organizzata dalle leader di sistema per fornire informazioni complete sulla situazione attuale.</p> <p>Per garantire una linea stabile, si richiede che telecamere e microfoni siano spenti. Qualora durante la teleconferenza sorgessero domande, queste potranno essere poste via e-mail o nella chat; le risposte saranno fornite dopo la teleconferenza. Tutte le informazioni di oggi saranno messe a disposizione in forma scritta. La teleconferenza non viene quindi registrata.</p>
<b>1</b>	<b>Informazioni sulla situazione attuale dall'UFT</b>
	Jonathan Zimmerli, responsabile del servizio commerciale CTS (Coordinamento dei trasporti in caso di sinistro) spiega la situazione attuale dal punto di vista dell'UFT. L'UFT ha mobilitato le leadership di sistema delle FFS e di AutoPostale in via precauzionale all'inizio di settembre. In qualità di leader di sistema, le FFS e AutoPostale assicurano attualmente il flusso di informazioni tra il <i>gruppo di lavoro dell'UTP per la penuria di energia elettrica</i> , le imprese dei trasporti pubblici e le imprese di trasporto merci.

Negli ultimi due anni l'UFT, in stretta collaborazione con le FFS, l'UTP, l'Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese (UFAE) e l'UFPP, ha affrontato il problema della penuria di energia nel settore dei trasporti. Da questo lavoro sono stati sviluppati passi concreti che potranno essere attuati in caso di penuria di energia.

L'UFT ritiene che l'idea secondo cui il trasporto pubblico abbia due leader di sistema, FFS e Auto-Postale, sia un elemento centrale per garantire un approccio uniforme, sia in fase di preparazione che in caso di situazioni eccezionali. Sotto questo aspetto i trasporti pubblici sono ben attrezzati rispetto ad altri settori. Non si tratta di un concetto meramente teorico, ma di un concetto che si è già affermato nella pratica nel contesto della pandemia. Le leader di sistema lavorano fianco a fianco con l'UFT e altre autorità e si confrontano regolarmente. Solo con una tale collaborazione tra le leader di sistema e il settore, i Cantoni e la Confederazione possiamo affrontare con successo questi compiti.

L'UFT mantiene uno scambio continuo con gli altri uffici federali all'interno e all'esterno del DATEC.

Per il momento non sussiste una situazione di penuria energetica. È necessario fare tutto il possibile per garantire che non si verifichi mai. Pertanto, al momento, l'attenzione è rivolta a misure su base volontaria mirate a ridurre i consumi. I trasporti pubblici possono e devono dare il proprio contributo in questo senso, e attualmente sono sulla strada giusta. Anche se nelle ultime settimane si sono tornati a registrare segnali molto positivi, è cruciale prepararsi per i prossimi anni. Il lavoro che viene svolto oggi costituisce la base che ci consentirà di superare ulteriori sfide negli anni a venire.

Quanto sia importante che il settore dei trasporti pubblici affronti in modo uniforme la preparazione, ma anche la gestione, sarà spiegato nei prossimi interventi.

## 2 Informazioni sull'interazione tra il gruppo di lavoro dell'UTP e la leadership di sistema nel trasporto ferroviario e stradale

Daniel Gerber, responsabile del «Gruppo di lavoro UTP sulla penuria di energia elettrica» spiega la fase attualmente in vigore e si concentra sulla fase delle misure volontarie di riduzione del consumo energetico. Innanzitutto, presenta brevemente gli attori principali di questa fase.



- L'Unione dei trasporti pubblici (UTP),
  - il cui gruppo di lavoro «Penuria di energia elettrica nei trasporti pubblici» elabora i fondamenti per affrontare un'eventuale penuria di energia elettrica e le raccomandazioni per le misure volontarie e
  - i cui organi sono responsabili del posizionamento politico del settore dei trasporti pubblici.
- Le FFS, che
  - hanno svolto un lavoro preparatorio essenziale,
  - elaborano i fondamenti e contribuiscono ad essi per affrontare un'eventuale penuria di energia elettrica,
  - assicurano l'approvvigionamento della corrente di trazione a 16,7 Hz e
  - rivestono il ruolo di coordinamento in qualità di leader di sistema nel trasporto ferroviario.
- AutoPostale SA, che
  - riveste il ruolo di coordinamento in qualità di leader di sistema nel trasporto su strada in stretta collaborazione con la leader di sistema nel trasporto ferroviario.
- L'Ufficio federale dei trasporti (UFT), che
  - ha nominato e controlla le leader di sistema,
  - chiarisce il quadro giuridico e prepara le necessarie basi giuridiche.

Allo scopo di concordare le attività, si tiene una riunione settimanale di coordinamento a livello tecnico tra leadership di sistema, UFT e UTP.

Ogni due settimane si svolge altresì anche un coordinamento della comunicazione a livello di settore, che vede talvolta la partecipazione di un rappresentante della leadership di sistema. Durante le riunioni vengono discusse le tematiche di attualità nei media e, se necessario, vengono definite misure e strategie di comunicazione. Alle teleconferenze partecipano le 15 maggiori imprese di trasporto ferroviario e stradale, le associazioni di settore UTP e Alliance SwissPass, nonché l'UFT.

Tutte le informazioni rilevanti sulla (possibile) penuria di energia sono disponibili sui siti web dell'UFT, delle leader di sistema e della Confederazione.

Link importanti:

UTP - misure volontarie: [penuria di energia elettrica – voev.ch \(in tedesco e francese\)](https://www.voev.ch)

Leader di sistema trasporto [Penuria energetica | FFS](https://www.energie.ch)

ferroviario:

I documenti sono disponibili nei menu a comparsa

- Fase «Misure di risparmio energetico su base volontaria»

- Mailing alle imprese di trasporto

Leader di sistema trasporto su

DE [www.postauto.ch/energie-info](https://www.postauto.ch/energie-info)

strada:

FR [www.carpostal.ch/energie](https://www.carpostal.ch/energie)

IT [www.autopostale.ch/energia](https://www.autopostale.ch/energia)

EN [www.postbus.ch/energy](https://www.postbus.ch/energy)

Nota: Durante la fase delle misure volontarie, non sussistono ordinanze separate per le imprese di trasporto su strada.

Campagna della Confederazione:

[Contribuite a non sprecare energia \(zero-spreco.ch\)](https://www.confederazione.ch/energie)

Un ringraziamento particolare va alle imprese che partecipano con rappresentanti impegnati nel gruppo di lavoro UTP «Penuria di energia elettrica nei trasporti pubblici».

### **3 Informazioni sulle misure volontarie di risparmio energetico**

Ci si attende che il settore dei trasporti pubblici si impegni ad attuare misure volontarie di riduzione del consumo di energia e corrente elettrica e dia il buon esempio.

**Ogni chilowattora conta.**

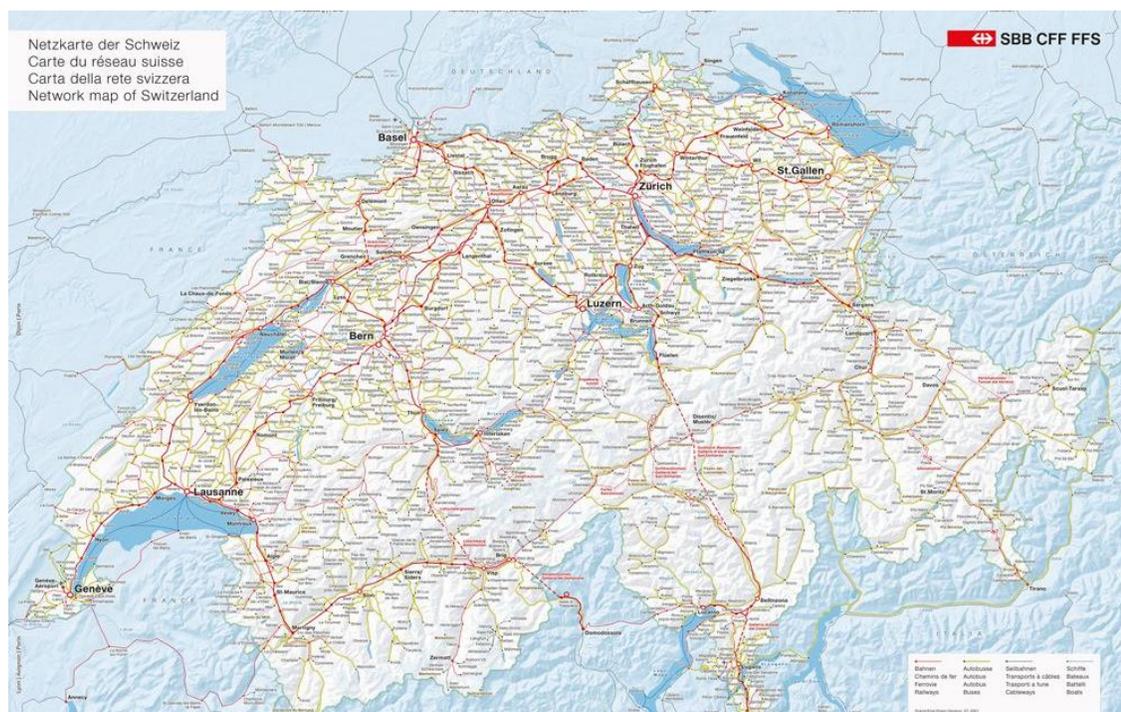
	<p>All'inizio di settembre, la direzione dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha approvato alcune raccomandazioni (<a href="http://Penuria di energia elettrica - voev.ch">Penuria di energia elettrica - voev.ch</a>), in merito alle quali sono state fornite informazioni. Si tratta delle misure seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Raccomandazione di aderire all'«Alleanza risparmio energetico»:</b> un grazie a tutte le imprese che sostengono concretamente gli sforzi per la sicurezza dell'approvvigionamento in inverno.</li> <li>• <b>Raccomandazione di aderire alla campagna di risparmio energetico specifica del settore e di garantirne attivamente l'attuazione pratica nell'impresa:</b> Sul sito web <a href="http://Leadership di sistema nel trasporto ferroviario I FFS">Leadership di sistema nel trasporto ferroviario I FFS</a>, nella sezione relativa alle misure di risparmio energetico su base volontaria, sono disponibili le <a href="#">schede informative per il personale negli uffici-, di locomotiva e di officina</a> con suggerimenti su come comportarsi per risparmiare energia nei trasporti pubblici. Si raccomanda di informare il personale sulle opportunità di risparmio energetico. A tal fine, ogni impresa può creare la propria campagna a partire dai testi esistenti e dai punti specifici per l'impresa stessa. Si segnala, inoltre, la campagna della Confederazione <a href="http://www.zero-spreco.ch">www.zero-spreco.ch</a>.</li> <li>• <b>Raccomandazione di spegnere l'illuminazione delle facciate e delle luci decorative nelle stazioni (interne ed esterne) nelle stazioni ferroviarie.</b> Sono esclusi eventuali obblighi contrattuali e presupposti tecnici mancanti.</li> <li>• <b>Raccomandazione di attuare misure straordinarie di risparmio energetico e ottimizzazioni energetiche dell'esercizio negli edifici amministrativi e di esercizio,</b> in particolare abbassando la temperatura del riscaldamento, riducendo l'acqua calda e l'illuminazione. In merito si rimanda alle <a href="#">Raccomandazioni della Confederazione per le imprese</a>.</li> <li>• <b>Per il traffico viaggiatori, si raccomanda di ridurre il riscaldamento del compartimento viaggiatori</b> tenendo conto della sicurezza del traffico, dell'esercizio e sul lavoro e nel rispetto delle possibilità tecniche e operative esistenti. Si tratta di misure di «best effort», che devono essere attuate in base alle possibilità offerte.</li> </ul> <p>Il documento di base «<b>Contributi per la riduzione del fabbisogno elettrico nei trasporti pubblici</b>» è da poco disponibile sul <a href="#">sito web della leadership di sistema nel trasporto ferroviario</a> alla sezione relativa alle misure volontarie di risparmio energetico.</p> <p>Un grande ringraziamento va a tutte le imprese che stanno dando il buon esempio e stanno già contribuendo alla sicurezza dell'approvvigionamento invernale!</p>
<b>4</b>	<b>Informazioni sul modello di gestione dei trasporti pubblici in caso di penuria di energia elettrica</b>
	<p>I lavori preparatori comprendono anche scenari per il caso in cui la fase delle misure volontarie di risparmio energetico si trasformi in una fase in cui la Confederazione imponga disposizioni di risparmio energetico per mezzo di un'Ordinanza di gestione controllata. Per questo caso, si sta sviluppando un cosiddetto «modello di gestione dei trasporti pubblici in caso di penuria di energia elettrica». Questo regola la procedura delle misure di risparmio per l'intero sistema di trasporti pubblico con funzione di collegamento. I trasporti pubblici possono fornire i propri servizi solo in un sistema complessivo funzionante. Anche il traffico merci dipende da una rete logistica senza interruzioni. Di seguito sono illustrati il modello e lo stato dei lavori.</p> <p>Il «modello di gestione dei trasporti pubblici in caso di penuria di energia elettrica» prevede che un contingentamento per il consumo di energia elettrica delle imprese di trasporto e dei gestori dell'infrastruttura sia attuato in modo centralizzato e uniforme. Ciò avverrebbe attraverso il controllo / la riduzione sovraordinati delle prestazioni di trasporto da fornire mediante scenari precedentemente definiti per la riduzione della domanda di elettricità. (vedi Supplemento 1, in francese)</p> <p>Il lavoro è stato ed è affiancato dall'UFT e sostenuto dall'Approvvigionamento economico del Paese (AEP). Attualmente si stanno chiarendo diverse questioni di implementazione: tra le altre cose, la modalità di integrazione nelle misure di gestione dell'AEP dei capisaldi del «modello di gestione dei</p>

	<p>trasporti pubblici in caso di penuria di energia elettrica». L'obiettivo è di avere un modello di gestione pronto per essere utilizzato in caso di necessità nel prossimo inverno/a primavera 2023.</p> <p>Cosa serve affinché con questo modello di gestione si possa affrontare con successo una situazione di penuria di elettricità? C'è bisogno di tutti!</p> <p>Il modello di gestione sarà accettato e avrà successo solo se tutte le imprese di trasporto, a livello nazionale svizzero, attueranno le stesse misure e lavoreranno insieme.</p> <p>Il modello di gestione si basa sul fatto che i trasporti pubblici su strada e su rotaia rilevanti per l'approvvigionamento e il traffico merci su rotaia sono considerati come un'unica <u>unità</u>. Ciò significa che tutte le misure sono coordinate e attuate contemporaneamente.</p> <p>Ne consegue che per i trasporti pubblici rilevanti per l'approvvigionamento, incluso il traffico merci, i modelli di contingentamento non verranno più approfonditi con i singoli fornitori di energia o le singole autorità. Verrà applicato il modello di gestione unitario per i trasporti pubblici. L'implementazione di questi scenari sarà effettuata dalle leader di sistema ferroviario (FFS) e stradale (AutoPostale) a seguito dell'incarico da parte dell'UFT.</p> <p>Qualora la suddetta riduzione della prestazione di trasporto da fornire dovesse essere decretata dalla Confederazione, è stata pianificata una procedura corrispondente, di seguito illustrata da Linus Looser, responsabile Produzione Viaggiatori delle FFS.</p>									
<p><b>5</b></p>	<p><b>Informazioni sulla procedura in caso di riduzione dell'offerta nel traffico viaggiatori nella fase «Ordinanza di gestione controllata in vigore»</b></p>									
	<p>Linus Looser sottolinea ancora una volta che, in caso di grave penuria di elettricità, le autorità ordinerebbero la riduzione dell'offerta nel traffico viaggiatori. Tale ordinanza si applicherebbe a tutto il sistema di trasporti pubblici per i viaggiatori. La riduzione dell'offerta sarebbe legata a misure ufficiali volte a una riduzione della mobilità. Le opzioni possibili sono, ad esempio, l'obbligo di home office, la chiusura delle scuole e la didattica a distanza nelle università o la riduzione dell'offerta per il tempo libero.</p> <p>Si sottolinea che questi sono gli scenari «peggiori» che sono stati elaborati, ma ci si augura e si presume che non sarà necessario applicarli.</p> <p>Se tuttavia dovesse verificarsi una situazione del genere, tutte le imprese di trasporto pubblico di viaggiatori (ferrovia e strada) dovranno essere in grado di avviare il loro lavoro di pianificazione in modo coordinato.</p> <p>Jean-Luc Martin, membro del «Gruppo di lavoro UTP sulla penuria di energia elettrica», spiega come si dovrebbe procedere in questo caso.</p> <p>Nel caso di un contingentamento dell'energia elettrica, applicheremmo un modello a tre livelli:</p> <table border="1" data-bbox="240 1630 1382 1803"> <tr> <td>Livello 1</td> <td>Soppressione del servizio ore di punta</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Livello 2</td> <td>Riduzione della capacità</td> <td>Riduzione delle composizioni. L'orario di base continuerà ad essere applicato.</td> </tr> <tr> <td>Livello 3</td> <td>Riduzione dell'offerta</td> <td>Soppressioni parziali dell'orario di base</td> </tr> </table> <p>A partire dal livello 3, si tengono riunioni di coordinamento regionale con i partner dei trasporti pubblici. Dall'ingresso al livello 3, sono necessarie 3 settimane per l'introduzione dell'orario sostitutivo (vedi Supplemento 2, in francese).</p>	Livello 1	Soppressione del servizio ore di punta		Livello 2	Riduzione della capacità	Riduzione delle composizioni. L'orario di base continuerà ad essere applicato.	Livello 3	Riduzione dell'offerta	Soppressioni parziali dell'orario di base
Livello 1	Soppressione del servizio ore di punta									
Livello 2	Riduzione della capacità	Riduzione delle composizioni. L'orario di base continuerà ad essere applicato.								
Livello 3	Riduzione dell'offerta	Soppressioni parziali dell'orario di base								

6	<b>Informazioni / aggiunte della leadership di sistema «trasporto su strada»</b>										
	<p>Christa Hostetter, responsabile della leader di sistema per il trasporto su strada spiega la procedura in questo ambito. Anche dal punto di vista del trasporto pubblico su strada è indispensabile un approccio coordinato. Le riduzioni dell'offerta e della capacità funzionano solo se sono coordinate con le autorità e con l'intera catena di viaggio. Le riduzioni dell'offerta non rientrano quindi nelle misure di risparmio volontarie.</p> <p><b>Principi della riduzione dell'offerta (trasporto su strada)</b> In caso di grave penuria di energia, i tre livelli di riduzione previsti dal concetto di gestione si applicano anche ai trasporti pubblici su strada, alle funivie e ai battelli.</p> <table border="1" data-bbox="240 651 1382 824"> <tr> <td data-bbox="240 651 389 719">Livello 1</td> <td data-bbox="389 651 767 719">Soppressione del servizio ore di punta</td> <td data-bbox="767 651 1382 719"></td> </tr> <tr> <td data-bbox="240 719 389 786">Livello 2</td> <td data-bbox="389 719 767 786">Riduzione della capacità</td> <td data-bbox="767 719 1382 786">Riduzione delle composizioni. L'orario di base continuerà ad essere applicato.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="240 786 389 824">Livello 3</td> <td data-bbox="389 786 767 824">Riduzione dell'offerta</td> <td data-bbox="767 786 1382 824">Soppressioni parziali dell'orario di base</td> </tr> </table> <p>Nei livelli 1 (soppressione del servizio ore di punta) e 2 (riduzione della capacità), è necessario apportare adeguamenti ai trasporti pubblici su strada, tenendo conto degli orari modificati del traffico ferroviario. Ciò include, ad esempio, la riduzione delle corse di rinforzo.</p> <p>Solo nel livello 3 è prevista una riduzione dell'offerta di base. Le seguenti misure di adattamento dell'offerta sono possibili, ma le priorità saranno stabilite nelle riunioni di coordinamento regionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Riduzioni delle cadenze</li> <li>○ Orari di esercizio ridotti, a condizione che siano conformi alle disposizioni delle autorità.</li> <li>○ Cancellazione di corse con domanda generalmente debole</li> <li>○ Cancellazione di linee tangenziali e parallele</li> </ul> <p>La tempistica delle riduzioni è coordinata per tutti gli scenari <b>dalle leader di sistema</b>. In questo modo si garantisce che gli adeguamenti dell'offerta siano implementati su base nazionale svizzera, a livello sovraordinato e che non vengano adottate soluzioni regionali individuali. Il modello di gestione è valido per tutte le imprese dei trasporti pubblici.</p> <p>I dettagli dei tre livelli di riduzione sono in fase di elaborazione. In particolare, il possibile contributo delle città è ancora in via di definizione. Inoltre, si tiene conto del fatto che le infrastrutture critiche rimangano ben collegate e che l'offerta di trasporto venga progettata in base alle priorità del settore pubblico.</p>		Livello 1	Soppressione del servizio ore di punta		Livello 2	Riduzione della capacità	Riduzione delle composizioni. L'orario di base continuerà ad essere applicato.	Livello 3	Riduzione dell'offerta	Soppressioni parziali dell'orario di base
Livello 1	Soppressione del servizio ore di punta										
Livello 2	Riduzione della capacità	Riduzione delle composizioni. L'orario di base continuerà ad essere applicato.									
Livello 3	Riduzione dell'offerta	Soppressioni parziali dell'orario di base									
7	<b>Traffico merci</b>										
	<p>Jonathan Zimmerli (UFT) prende nuovamente la parola a nome del trasporto merci. Un'integrazione per il traffico merci è di interesse per tutti i partecipanti. Le osservazioni sulla riduzione dell'offerta di trasporto passeggeri non si applicano al traffico merci. Ciò significa che nel trasporto ferroviario di merci si rinuncia a misure restrittive dirette, entro i limiti imposti dalla situazione generale. Le imprese di trasporto merci continueranno a fornire i propri servizi per quanto possibile in caso di grave penuria di energia elettrica e ad assorbire lo sviluppo della domanda nei limiti delle proprie possibilità. Se tuttavia si rendessero necessarie delle misure, anche queste verrebbero coordinate dalla leader di sistema per il trasporto ferroviario.</p>										
8	<b>Excursus su interruzioni cicliche della rete e altri scenari estremi</b>										
	<p>L'excursus sugli scenari estremi è curato da Daniel Gerber.</p> <p>I media e le autorità cantonali chiedono spesso alle imprese di trasporto quali prestazioni potrebbero ancora garantire in caso di estrema penuria di energia elettrica. A riguardo è stato registrato anche un certo livello di disinformazione.</p>										

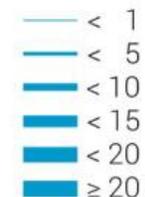
	<p>È importante sapere che, in caso di interruzioni cicliche della rete, il sistema dei trasporti pubblici non potrebbe essere mantenuto per motivi tecnici e organizzativi. Questo vale sia per il trasporto su rotaia, sia per quello su strada. L'impatto della soppressione della ferrovia sarebbe immenso: le FFS ipotizzano che sarebbero necessarie 4-6 settimane per un avvio completo in seguito a interruzioni cicliche della rete. Questo si deve al fatto che nemmeno l'alimentazione ferroviaria a 16,7 Hz potrebbe essere mantenuta e il materiale rotabile dovrebbe essere rimesso in esercizio dopo l'arresto a freddo.</p> <p>In una tale situazione straordinaria, gli organi cantonali di condotta (KFO) assicurano l'approvvigionamento di base per la popolazione, nonché la protezione, il salvataggio e l'assistenza delle persone (e degli animali).</p> <p>Le possibilità per le imprese di trasporto di contribuire alla protezione della popolazione devono essere chiarite direttamente con le stesse imprese di trasporto dai Cantoni nell'ambito della loro rispettiva preparazione alle crisi (fornitura di autobus diesel per gli ordini cantonali o applicazione di un concetto di emergenza nel traffico locale).</p> <p>Il settore dei trasporti pubblici non sta sviluppando alcun concetto.</p>												
<b>9</b>	<b>Conclusioni, informazioni conclusive</b>												
	<p>Nicole Bolliger ringrazia tutti i relatori e gli ospiti per l'attenzione e il grande impegno. In caso di penuria di energia, il coordinamento e l'attuazione uniforme delle misure necessarie nei trasporti pubblici sono importanti per la soddisfazione della clientela. Le leader del sistema FFS e AutoPostale si stanno impegnando per attuare misure mirate in tutta la Svizzera. I prossimi aggiornamenti verranno forniti tramite e-mail o, a seconda degli sviluppi, con una teleconferenza.</p> <p>Le leader di sistema sono come di consueto a disposizione per eventuali domande, all'indirizzo <a href="mailto:TeamP@sbb.ch">TeamP@sbb.ch</a> per la leadership di sistema del trasporto ferroviario e all'indirizzo <a href="mailto:pa-sysko@postauto.ch">pa-sysko@postauto.ch</a> per la leadership di sistema di trasporto su strada, navigazione, trasporto a fune.</p>												
<b>10</b>	<b>Domande delle imprese di trasporto</b>												
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="240 1211 300 1245"></th> <th data-bbox="300 1211 815 1245"><b>Domanda</b></th> <th data-bbox="815 1211 1423 1245"><b>Risposta</b></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="240 1245 300 1377">1</td> <td data-bbox="300 1245 815 1377">Chi è responsabile del coordinamento dei collegamenti transfrontalieri?</td> <td data-bbox="815 1245 1423 1377">Il coordinamento del traffico transfrontaliero in caso di carenza di energia è assicurato dall'UFT, in stretta collaborazione con i Cantoni interessati.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="240 1377 300 1641">2</td> <td data-bbox="300 1377 815 1641">Durante le sedute di coordinamento a livello regionale sono, comprensibilmente, assenti alcune IT / ferrovie. Quale procedura verrebbe applicata nel loro caso?</td> <td data-bbox="815 1377 1423 1641">Un'eventuale riduzione dell'offerta si configura come provvedimento d'emergenza: le tempistiche non consentono di coinvolgere tutte le IT e concordare tutti i dettagli. Le IT assenti sono perlopiù «ferrovie di raccordo» (o imprese di autobus): queste sono informate della riduzione dell'offerta dalle IT maggiori e decidono autonomamente quali adeguamenti adottare.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="240 1641 300 1809">3</td> <td data-bbox="300 1641 815 1809">Cosa si prevede per i collegamenti, ad esempio dalla valle al villaggio, dove non ci sono collegamenti stradali?</td> <td data-bbox="815 1641 1423 1809">Lo sviluppo di base rimane in vigore anche in caso di riduzione dell'offerta. Se non ci sono sviluppi paralleli, se ne terrà conto nella pianificazione dettagliata in caso di riduzione dei servizi.</td> </tr> </tbody> </table>		<b>Domanda</b>	<b>Risposta</b>	1	Chi è responsabile del coordinamento dei collegamenti transfrontalieri?	Il coordinamento del traffico transfrontaliero in caso di carenza di energia è assicurato dall'UFT, in stretta collaborazione con i Cantoni interessati.	2	Durante le sedute di coordinamento a livello regionale sono, comprensibilmente, assenti alcune IT / ferrovie. Quale procedura verrebbe applicata nel loro caso?	Un'eventuale riduzione dell'offerta si configura come provvedimento d'emergenza: le tempistiche non consentono di coinvolgere tutte le IT e concordare tutti i dettagli. Le IT assenti sono perlopiù «ferrovie di raccordo» (o imprese di autobus): queste sono informate della riduzione dell'offerta dalle IT maggiori e decidono autonomamente quali adeguamenti adottare.	3	Cosa si prevede per i collegamenti, ad esempio dalla valle al villaggio, dove non ci sono collegamenti stradali?	Lo sviluppo di base rimane in vigore anche in caso di riduzione dell'offerta. Se non ci sono sviluppi paralleli, se ne terrà conto nella pianificazione dettagliata in caso di riduzione dei servizi.
	<b>Domanda</b>	<b>Risposta</b>											
1	Chi è responsabile del coordinamento dei collegamenti transfrontalieri?	Il coordinamento del traffico transfrontaliero in caso di carenza di energia è assicurato dall'UFT, in stretta collaborazione con i Cantoni interessati.											
2	Durante le sedute di coordinamento a livello regionale sono, comprensibilmente, assenti alcune IT / ferrovie. Quale procedura verrebbe applicata nel loro caso?	Un'eventuale riduzione dell'offerta si configura come provvedimento d'emergenza: le tempistiche non consentono di coinvolgere tutte le IT e concordare tutti i dettagli. Le IT assenti sono perlopiù «ferrovie di raccordo» (o imprese di autobus): queste sono informate della riduzione dell'offerta dalle IT maggiori e decidono autonomamente quali adeguamenti adottare.											
3	Cosa si prevede per i collegamenti, ad esempio dalla valle al villaggio, dove non ci sono collegamenti stradali?	Lo sviluppo di base rimane in vigore anche in caso di riduzione dell'offerta. Se non ci sono sviluppi paralleli, se ne terrà conto nella pianificazione dettagliata in caso di riduzione dei servizi.											

## Les transports publics sur rail, sur route et le transport ferroviaire de marchandises ne peuvent fournir des prestations que dans le cadre d'un réseau interconnecté.

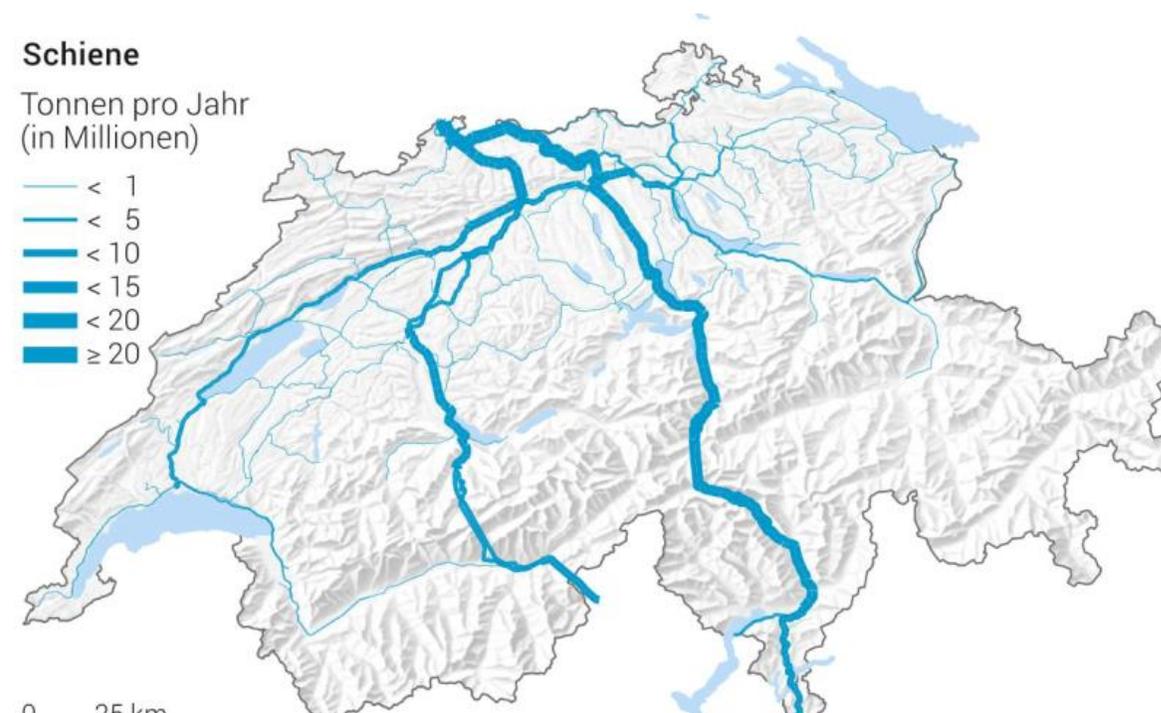


### Schiene

Tonnen pro Jahr  
 (in Millionen)

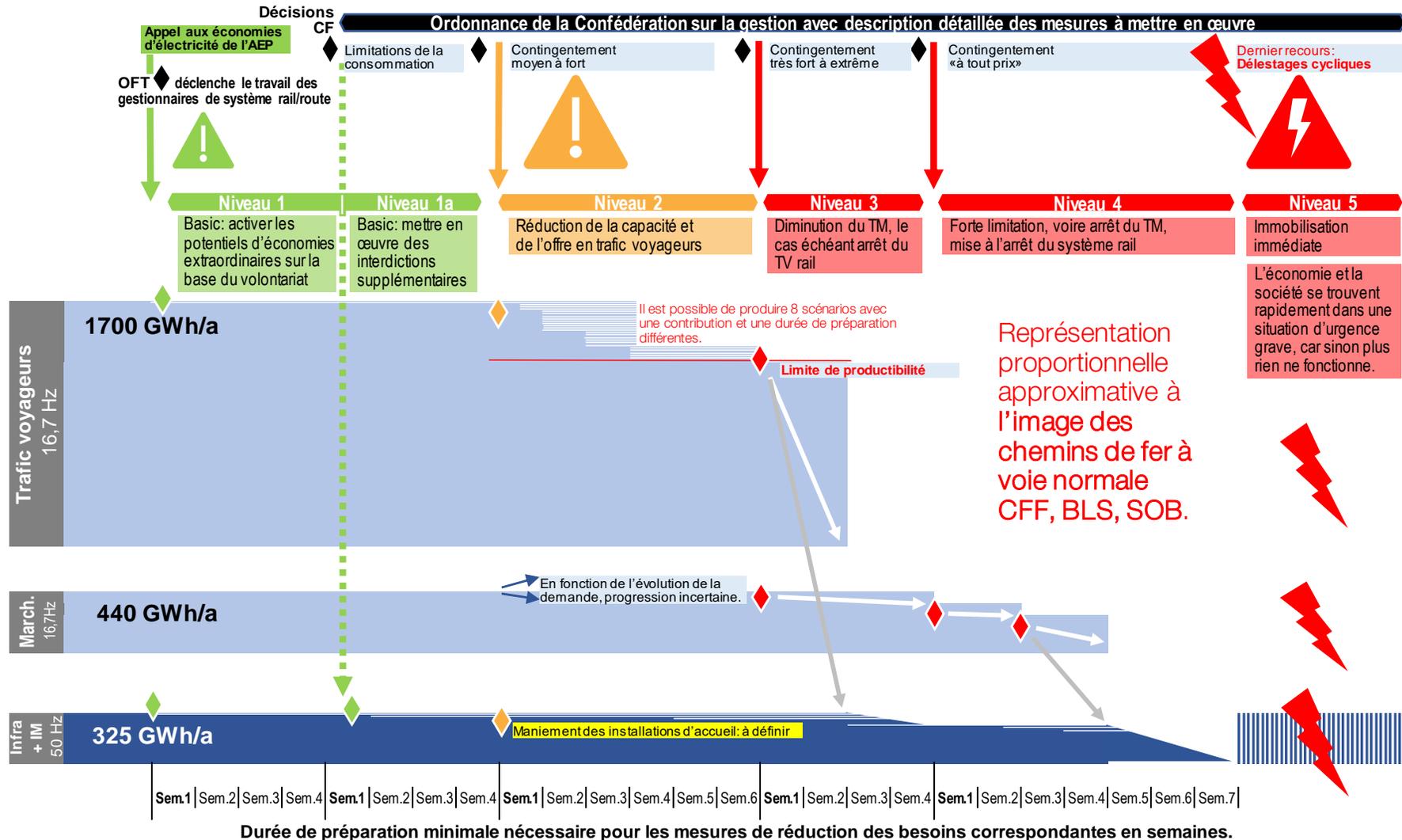


0 25 km



Les mesures de réduction de l'offre et de l'approvisionnement d'électricité (mesures de réduction de la consommation) ne doivent pas être prises de manière ponctuelle et s'inscrire dans des rouages fins; elles doivent être déduites globalement à partir d'un objectif supérieur à l'échelle de la Suisse, être mises en œuvre de manière robuste et avec les mesures d'accompagnement correspondantes, et être pilotées de manière centralisée.

# Pénurie d'électricité – Modèle progressif avec scénarios pour les trafics voyageurs et marchandises ainsi que contributions des transports publics.



- Les transports publics n'offrent que de faibles potentiels de réductions des besoins sans limitations sensibles pour la clientèle (réduction de l'offre et/ou limitations pour les personnes à mobilité réduite et malvoyantes).
- L'épine dorsale des transports publics ne peut être réduite que dans des limites très strictes (jusqu'à -29% max., soit env. 15% de réduction globale des besoins) (jusqu'au niveau 2). En deçà de cette «limite de productibilité», il doit être totalement interrompu(!).
- L'éventuelle mise en œuvre de ces scénarios s'effectue par des gestionnaires de système (similaires à Corona) rail (CFF) et route (CarPostal) sur ordre de l'OFT.
- Les délestages cycliques mettraient rapidement le trafic ferroviaire à l'arrêt (niveau 5).

## Manque d'électricité – Coordination régionale

En cas de manque aigu d'électricité, cela peut aller jusqu'à devoir réduire l'offre dans les transports publics. Dans une telle situation, il est très important que toutes les entreprises de transport (rail et route) puissent lancer leurs travaux de planification sur une base coordonnée, resp. que les informations sur les réductions de l'offre soient échangées rapidement entre les partenaires TP.

**Une réduction de l'offre serait ordonnée par les autorités et devrait être accompagnée par des mesures adéquates.**

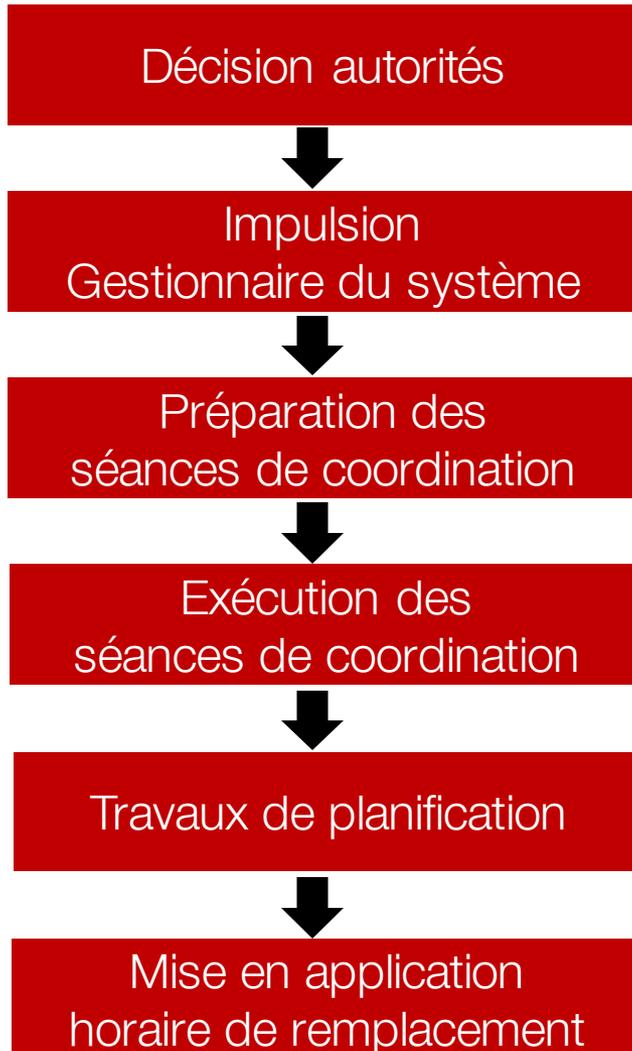
Démarche par palier:

Palier	Description	Marche à suivre
<b>Suppression heure de pointe</b> Economie électricité < 3%	Suppression des prestations des heures de pointe	Echange d'information. Chaque entreprise de transport prend les mesures nécessaires pour elle-même.
<b>Réduction de capacité</b> Economie électricité 3-11%	Réduction des compositions, l'offre de base circule	Echange d'information*. Chaque entreprise de transport prend les mesures nécessaires pour elle-même.
<b>Réduction de l'offre</b> Economie électricité > 11%	Suppression partielle de l'offre de base	Organisation de séances de coordination. Détails voir folio 2 et suivants.

\* Une coordination locale pour les «garages» peuvent être nécessaires.  
Lead = gestionnaire d'infrastructure concerné

# Calendrier réduction de l'offre

Toutes les coordinations ont lieu sur semaine.  
(pas de séance le week-end ou jour férié)



Jour 1

Jour 1

Jour 2

Jour 3

Dès jour 4

3 semaines depuis l'impulsion



## Déroulement jour 2

Heure	Séances de coordination	
07h30 – 09h30	Plateau	Suisse orientale
10h00 – 12h00	Romandie	Zürich
13h00 – 15h00	Suisse centrale	-
15h30 – 17h30	Ticino	Nord-ouest

# Structure séances de coordination

Forme: Online (via Teams)

Langue: selon la région (D/F/I)

Documentation:

OneNote sur plate-forme d'échange.  
Protocole sert de base pour les appels  
du gestionnaire de système.

Préparation:

Les infos sont à saisir dans le pré-protocole  
et à prendre connaissance par les participants  
avant la séance de coordination.

Durée: env. 2 heures

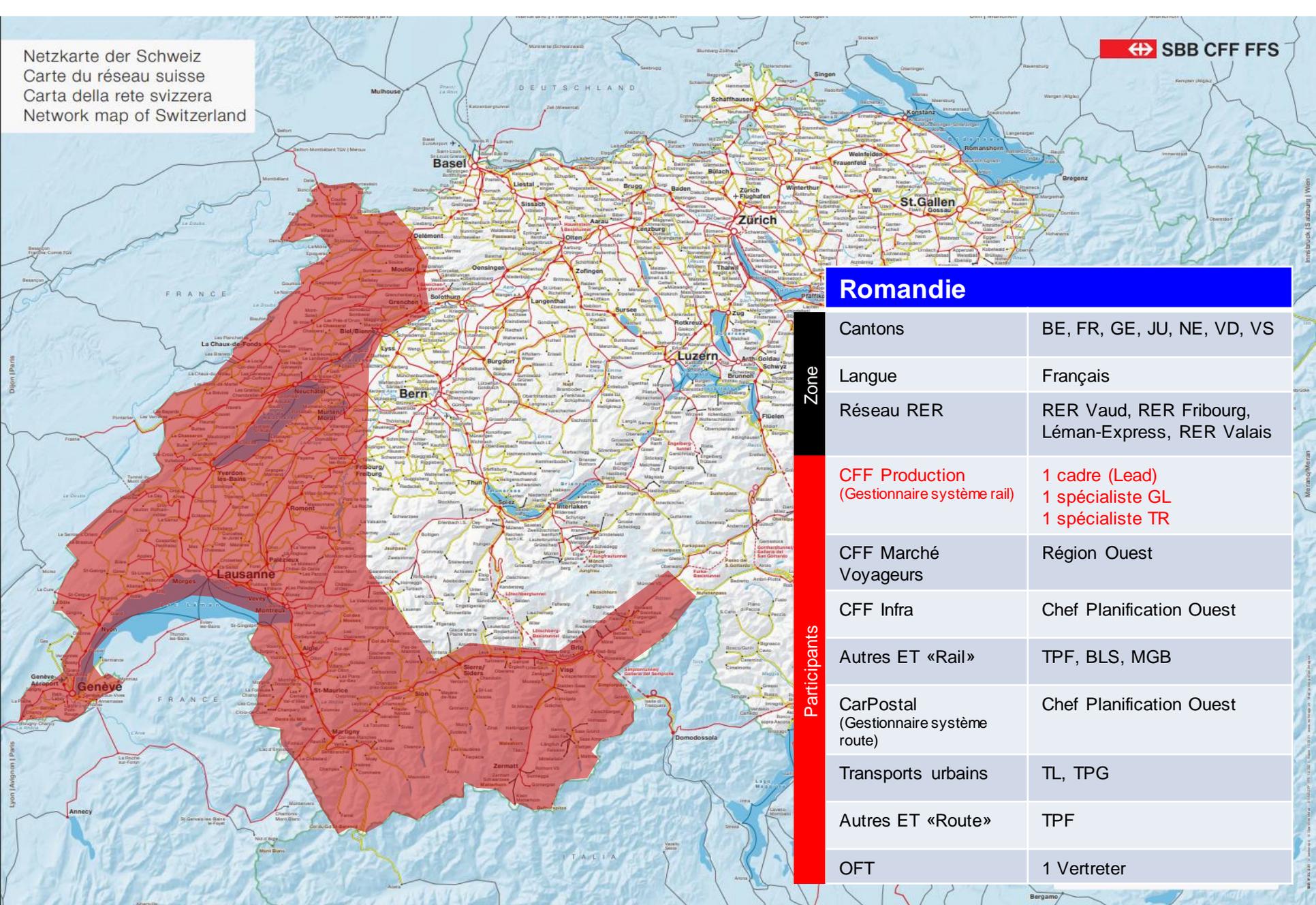


## Ordre du jour

1. Salutations, appel  
↳ Lead: CFF Production
2. Infos gestionnaire système rail (CFF)  
↳ Concept de réduction de l'offre
3. Infos d'autres entreprises ferroviaires  
↳ Concept de réduction de l'offre
4. Infos gestionnaire système route  
(CarPostal)
5. Infos entreprises de transport  
urbaines
6. Infos autres entreprises de bus
7. Décision du délai de mise en  
application et durée des mesures  
(consensus) ainsi que communication
8. Questions et clôture

	Romandie	Plateau	Nord-ouest	Zürich	Suisse centrale	Suisse orientale	Ticino
Cantons	BE, FR, GE, JU, NE, VD, VS	AG, BE, SO	AG, BL, BS, JU	ZH, AG, SH, TG, SG, SZ, ZG	LU, UR, SZ, NW, OW, ZG	AI, AR, GL, GR, SH, SG, TG	TI
Langue	Français	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Deutsch	Italiano
Réseaux RER	RER Vaud, RER Fribourg, Léman-Express, RER Valais	S-Bahn Aargau S-Bahn Bern	S-Bahn Basel S-Bahn Aargau	S-Bahn Zürich	S-Bahn Luzern Stadtbahn Zug	S-Bahn St. Gallen	Rete Celere Ticino
CFF PP (gestionnaire système rail)	1 Cadre (Lead) 1 Spécialiste GL 1 Spécialiste TR	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV
CFF Marché Voyageurs	Région Ouest	Region Mitte	Region Mitte	Region Ost Vertreter ZVV	Region Mitte	Region Ost	Region Süd
CFF Infra	Chef Planification Ouest	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Ost	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Ost	Leiter Planung Süd
Autres ET «Rail»	TPF, BLS, MGB	BLS	SOB	SOB, Thurbo	BLS, SOB	AB, Thurbo, RhB, SOB	SOB
CarPostal (gestionnaire système route)	Chef Planification Ouest	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Nord	Leiter Planung Nord	Leiter Planung Mitte	Leiter Planung Ost	Leiter Planung Süd
Transports urbains	TL, TPG	Bernmobil	BVB	VBZ	VBL	VB St. Gallen	TPL
Autres ET «Bus»	TPF	Busland AG (BLS)	Autobus AG Liestal	Vertretet durch ZVV	Zugerland VB	Bus Ostschweiz, Bus und Service AG	FART
OFT	1 Représentant	1 Vertreter	1 Vertreter	1 Vertreter	1 Vertreter	1 Vertreter	1 Vertreter
Autres chemins de fer (pas présents)	Travys, CJ, TMR, TransN, NStCM, MOB, MVR, MBC, RegionAlps, TPC, Léman Express	AVA, RBS, OeBB, SOB	Baselland Transport	SZU	Asm, BOB/IB/WAB, ZB, RB	-	FART, FLP, MG, TILO
Autres compagnes de bus (pas présents)	CJ, TPN, Travys, VMCV, TPC, TMR, TransN, AVJ, SMC Transports de la région Morges-Bière-Cossonay Verkehrsbetriebe Biel Bus sierrois Ballestraz Theytaz	Aargau Verkehr Busbetrieb Aarau Busbetrieb Grenchen Busbetrieb Olten Busbetrieb Solothurn RBS Sensetalbahn STI Bus	Baselland Transport	Aargau Verkehr Busbetrieb Aarau Regiobus Lenzburg RVB Schaffhausen RVB Baden-Wettingen VB Schaffhausen VB GlattalStadtbus Winterthur VB Zürichsee und Oberland	Aare Seeland mobil Auto AG Busland AG Eurobus Rottal Auto AG Auto AG Rothenburg Auto AG Schwyz Auto AG Uri	Autobetrieb Sernftal Autobetrieb Weesen-Amden Autokurse Oberthurgau Busbetrieb Wattwil Engadin Bus Regiobus (Gossau) Schneider Busbetriebe Stadtbus Frauenfeld	Ferrovie autolinee regionali ticinesi Autolinee Bienesi Autolinee Regionali Luganesi Autolinea Mendrisiense

# Backup

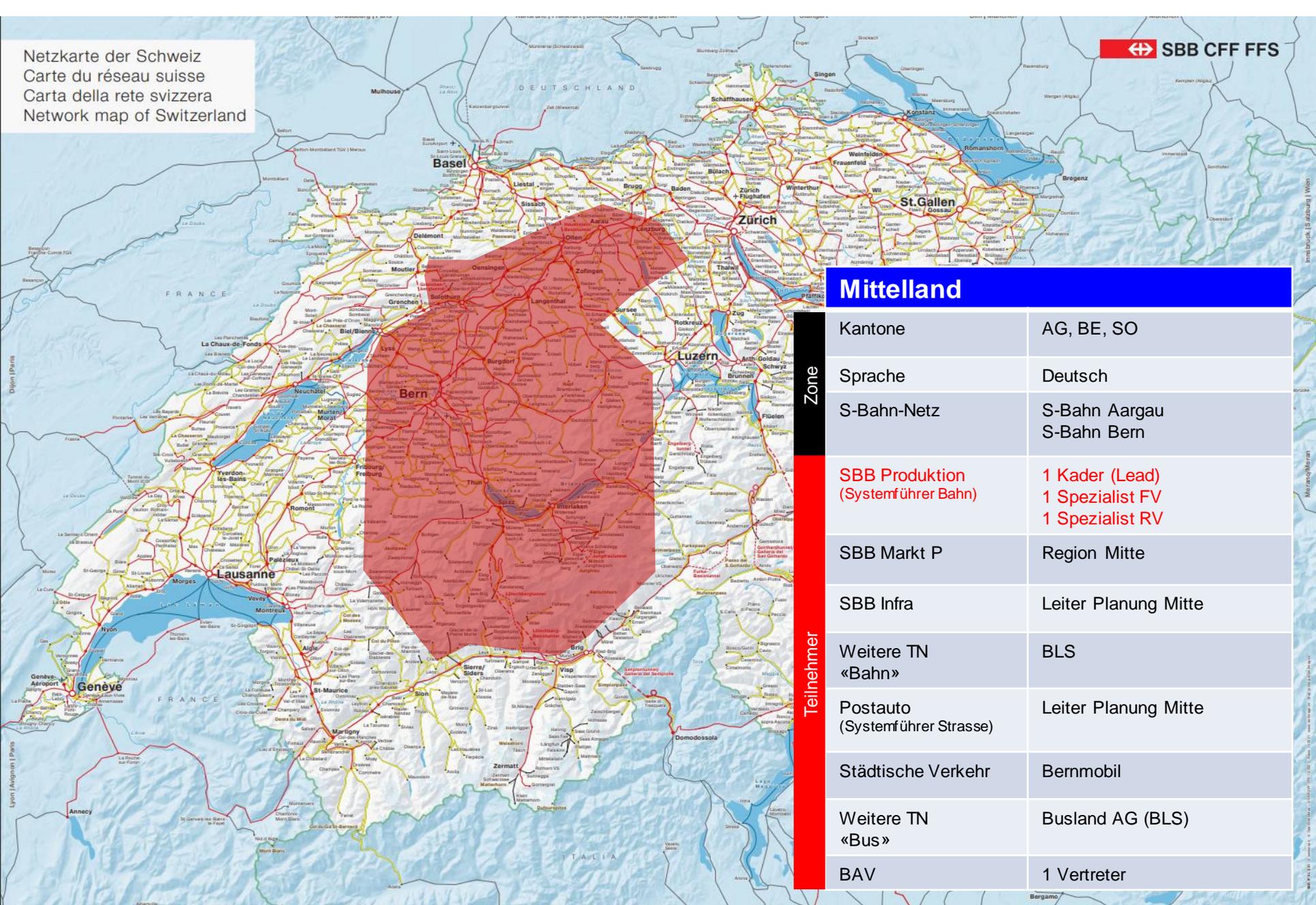


## Romandie

Zone

Participants

Cantons	BE, FR, GE, JU, NE, VD, VS
Langue	Français
Réseau RER	RER Vaud, RER Fribourg, Léman-Express, RER Valais
CFF Production (Gestionnaire système rail)	1 cadre (Lead) 1 spécialiste GL 1 spécialiste TR
CFF Marché Voyageurs	Région Ouest
CFF Infra	Chef Planification Ouest
Autres ET «Rail»	TPF, BLS, MGB
CarPostal (Gestionnaire système route)	Chef Planification Ouest
Transports urbains	TL, TPG
Autres ET «Route»	TPF
OFT	1 Vertreter



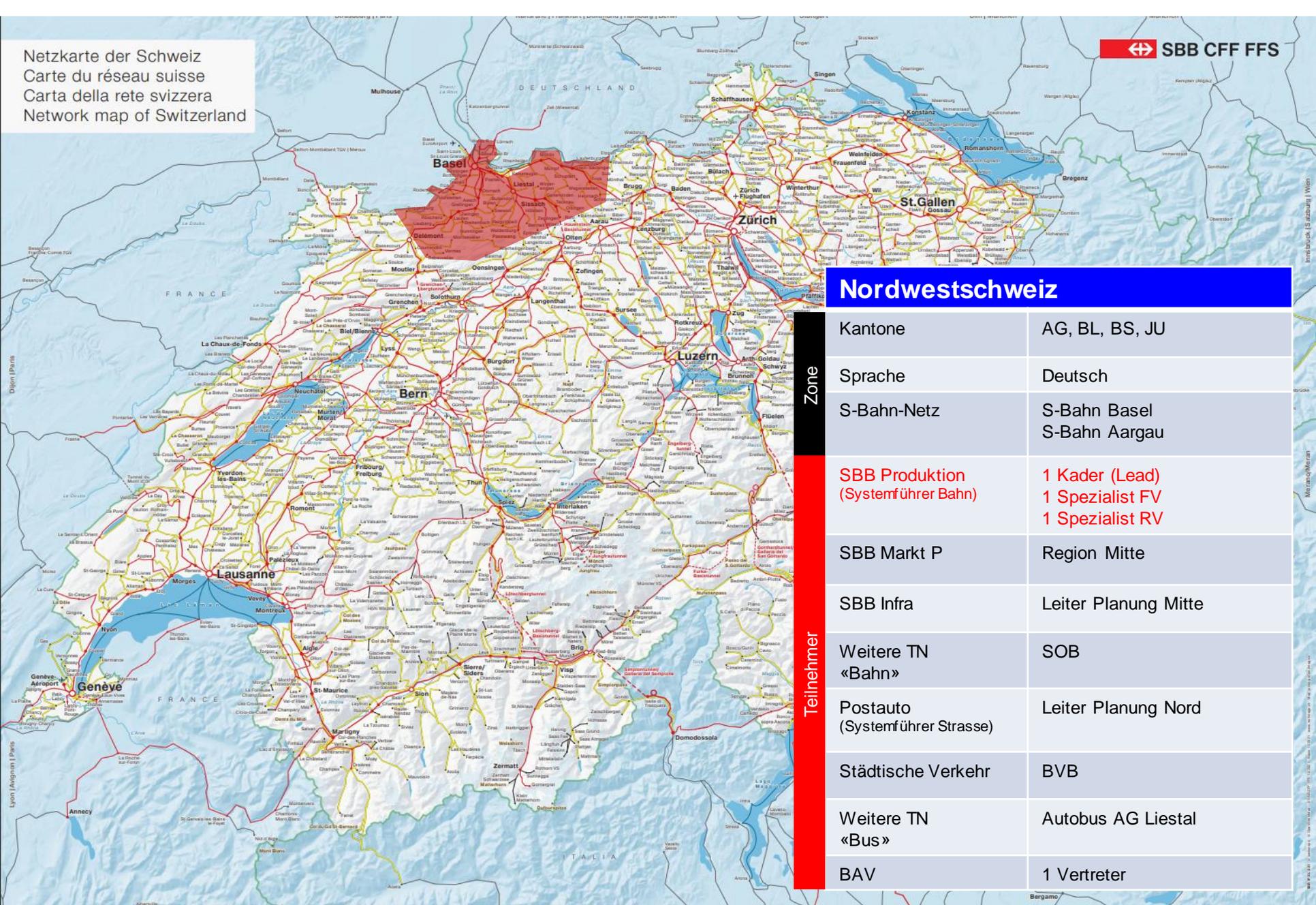
## Mittelland

Zone

Kantone	AG, BE, SO
Sprache	Deutsch
S-Bahn-Netz	S-Bahn Aargau S-Bahn Bern

Teilnehmer

SBB Produktion (Systemführer Bahn)	1 Kader (Lead) 1 Spezialist FV 1 Spezialist RV
SBB Markt P	Region Mitte
SBB Infra	Leiter Planung Mitte
Weitere TN «Bahn»	BLS
Postauto (Systemführer Strasse)	Leiter Planung Mitte
Städtische Verkehr	Bernmobil
Weitere TN «Bus»	Busland AG (BLS)
BAV	1 Vertreter



## Nordwestschweiz

Zone

Kantone	AG, BL, BS, JU
Sprache	Deutsch
S-Bahn-Netz	S-Bahn Basel S-Bahn Aargau

Teilnehmer

<b>SBB Produktion</b> (Systemführer Bahn)	<b>1 Kader (Lead)</b> <b>1 Spezialist FV</b> <b>1 Spezialist RV</b>
SBB Markt P	Region Mitte
SBB Infra	Leiter Planung Mitte
Weitere TN «Bahn»	SOB
Postauto (Systemführer Strasse)	Leiter Planung Nord
Städtische Verkehr	BVB
Weitere TN «Bus»	Autobus AG Liestal
BAV	1 Vertreter

## Zürich

Kantone ZH, AG, SH, SG, SZ, ZG

Sprache Deutsch

S-Bahn-Netz S-Bahn Zürich

**SBB Produktion**  
 (Systemführer Bahn)  
 1 Kader (Lead)  
 1 Spezialist FV  
 1 Spezialist RV

SBB Markt P  
 Region Ost  
 Vertreter ZVV

SBB Infra  
 Leiter Planung Ost

Weitere TN  
 «Bahn»  
 SOB, Turbo

Postauto  
 (Systemführer Strasse)  
 Leiter Planung Nord

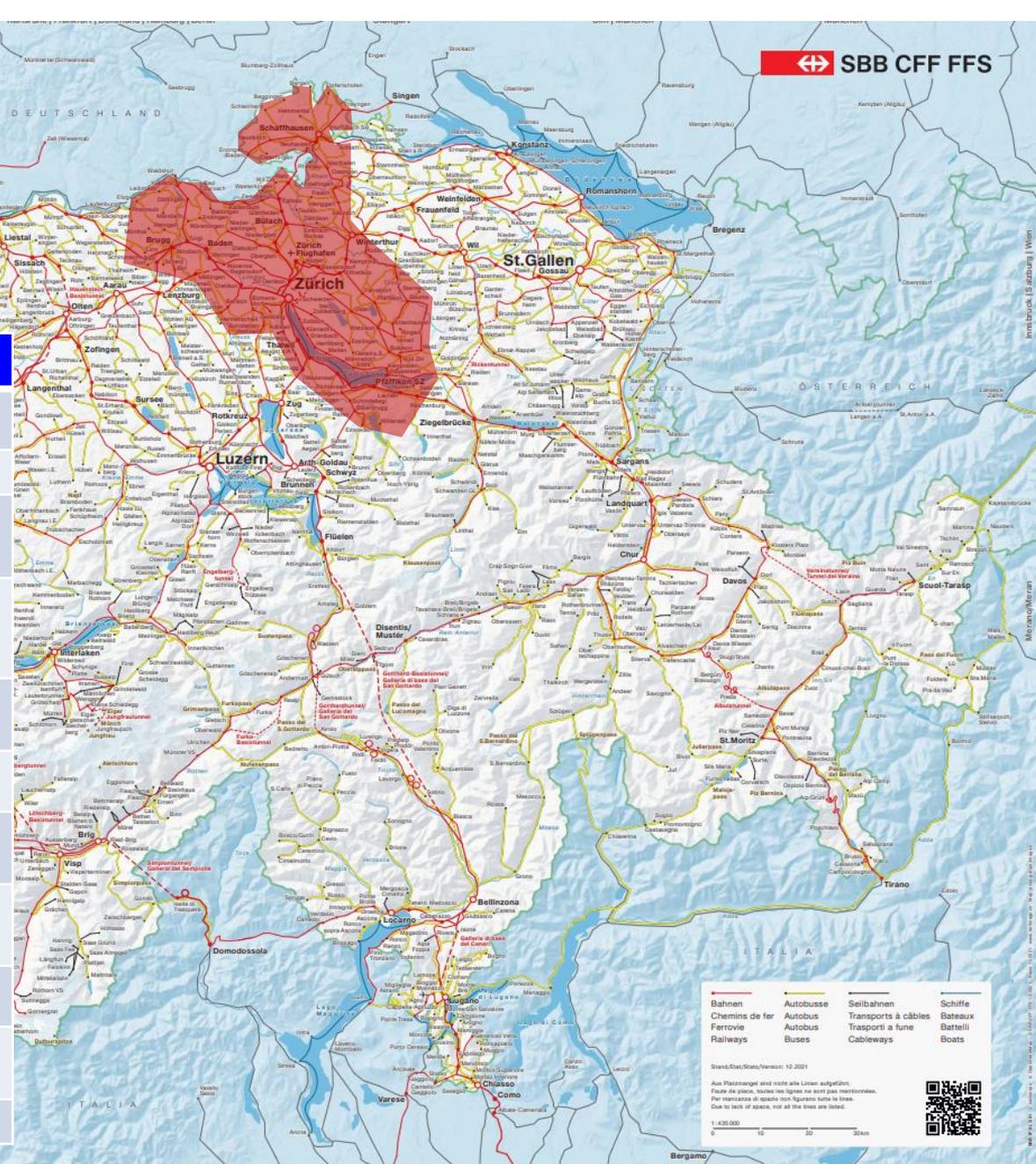
Städtische Verkehr  
 VBZ

Weitere TN  
 «Bus»  
 Vertreten durch ZVV

BAV  
 1 Vertreter

Zone

Teilnehmer



## Zentralschweiz

Kantone LU, UR, SZ, NW, OW, ZG

Sprache Deutsch

S-Bahn-Netz S-Bahn Luzern  
 Stadtbahn Zug

SBB Produktion (Systemführer Bahn)  
 1 Kader (Lead)  
 1 Spezialist FV  
 1 Spezialist RV

SBB Markt P Region Mitte

SBB Infra Leiter Planung Mitte

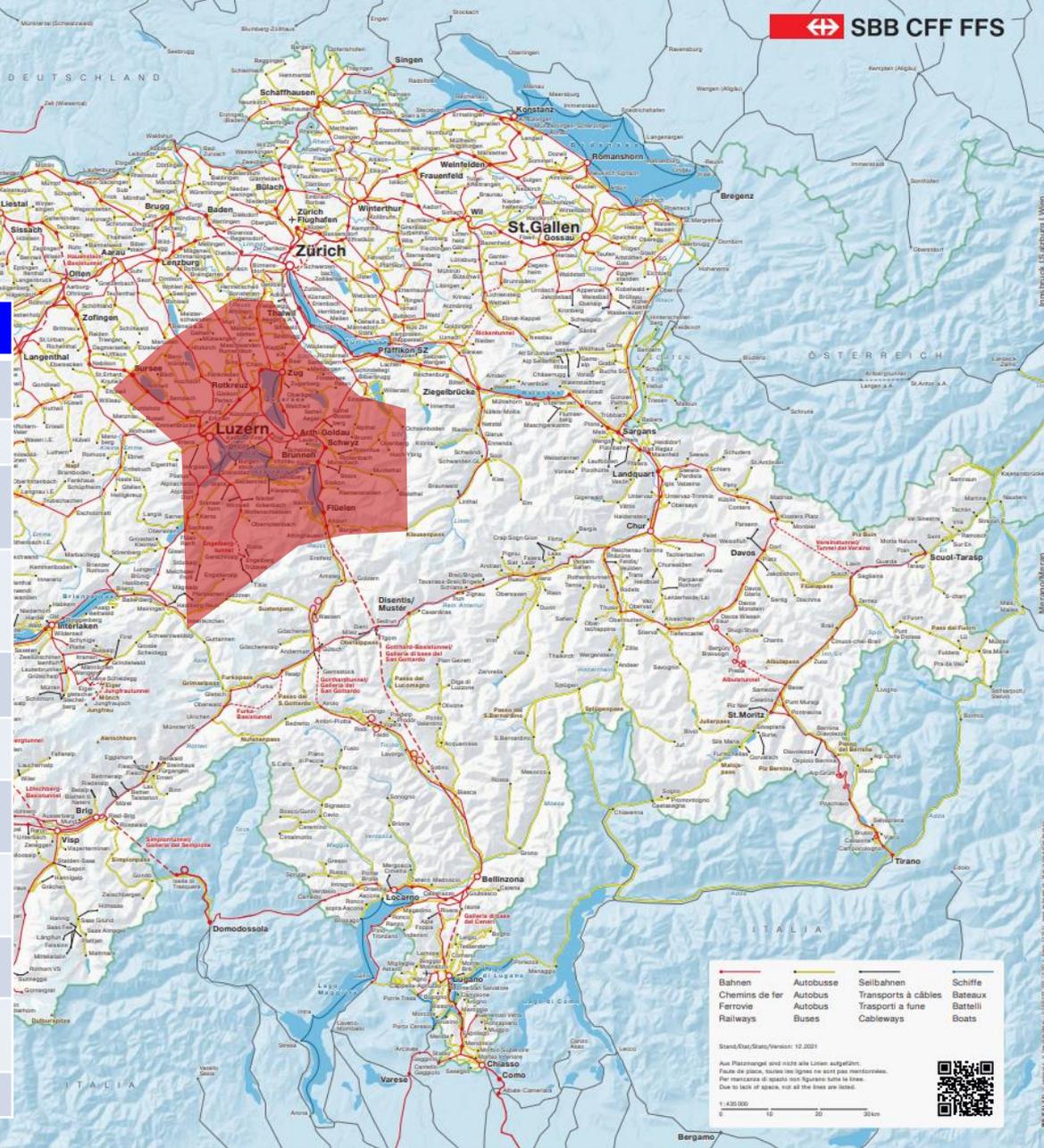
Weitere TN «Bahn» BLS, SOB

Postauto (Systemführer Strasse) Leiter Planung Mitte

Städtische Verkehr VBL

Weitere TN «Bus» Zugerland VB

BAV 1 Vertreter



Bahnen	Autobusse	Seilbahnen	Schiffe
Chemins de fer	Autobus	Transports à câbles	Bateaux
Ferrovie	Autobus	Trasporti a fune	Battelli
Railways	Buses	Cableways	Boats

Stand: (Stz/State/Version): 12/2021  
 Aus Platzmangel sind nicht alle Linien aufgeführt.  
 Faute de place, toutes les lignes ne sont pas mentionnées.  
 Per mancanza di spazio non figurano tutte le linee.  
 Due to lack of space, not all the lines are listed.

1:435,000

0 10 20 30km

Zone

Teilnehmer

## Ostschweiz

Kantone AI, AR, GL, GR, SH, SG, TG

Sprache Deutsch

S-Bahn-Netz S-Bahn St. Gallen

SBB Produktion (Systemführer Bahn)  
 1 Kader (Lead)  
 1 Spezialist FV  
 1 Spezialist RV

SBB Markt P Region Ost

SBB Infra Leiter Planung Ost

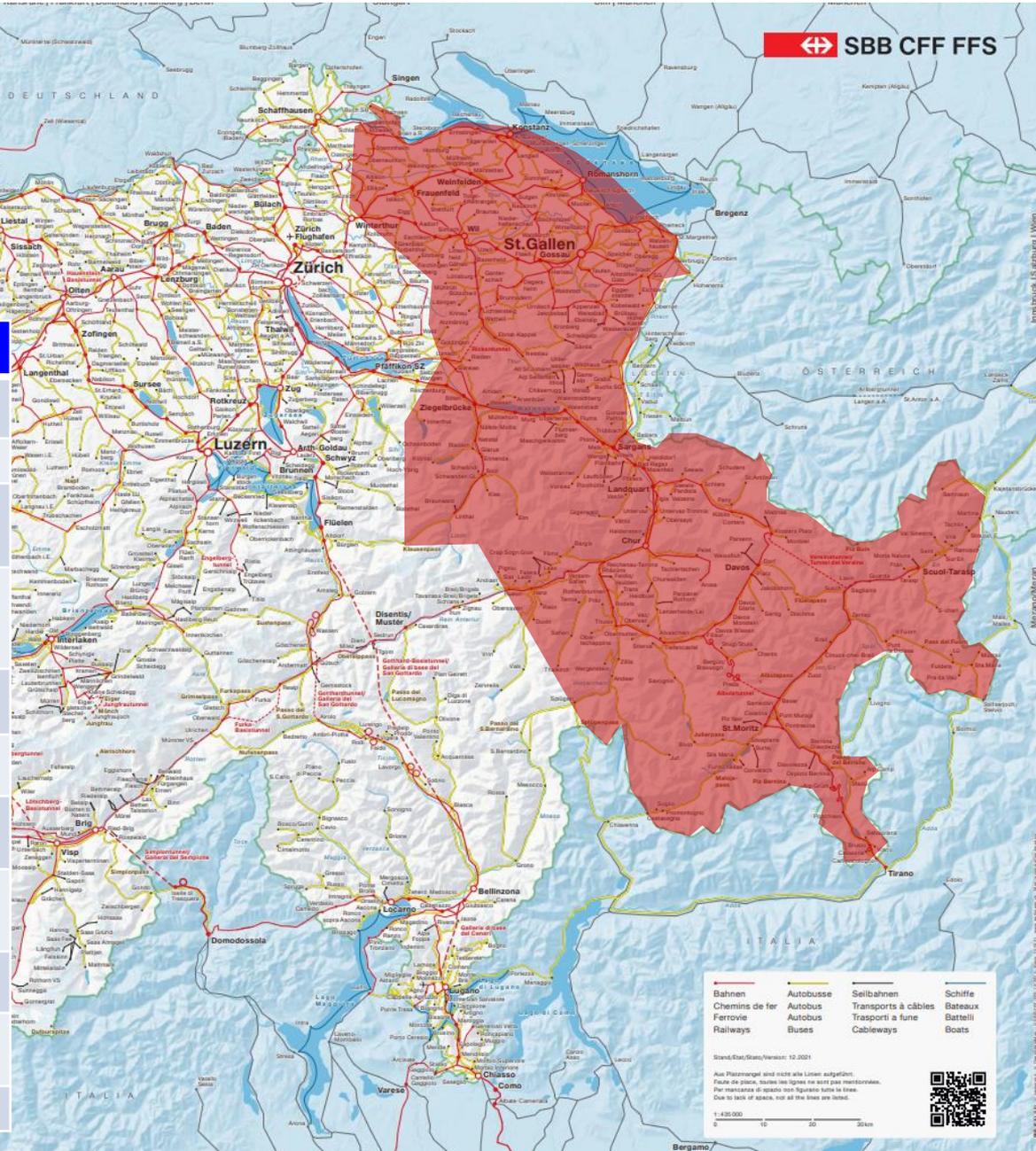
Weitere TN «Bahn» AB, Thurbo, RhB, SOB

Postauto (Systemführer Strasse) Leiter Planung Ost

Städtische Verkehr VB St. Gallen

Weitere TN «Bus» Bus Ostschweiz, Bus und Service AG

BAV 1 Vertreter



Netzkarte der Schweiz  
 Carte du réseau suisse  
 Carta della rete svizzera  
 Network map of Switzerland

**Ticino**

Kantone	TI
Sprache	Italieno
S-Bahn-Netz	Rete Celere Ticino

**SBB Produktion**  
 (Systemführer Bahn)

**1 Kader (Lead)**  
**1 Spezialist FV**  
**1 Spezialist RV**

SBB Markt P      Region Süd

SBB Infra      Leiter Planung Süd

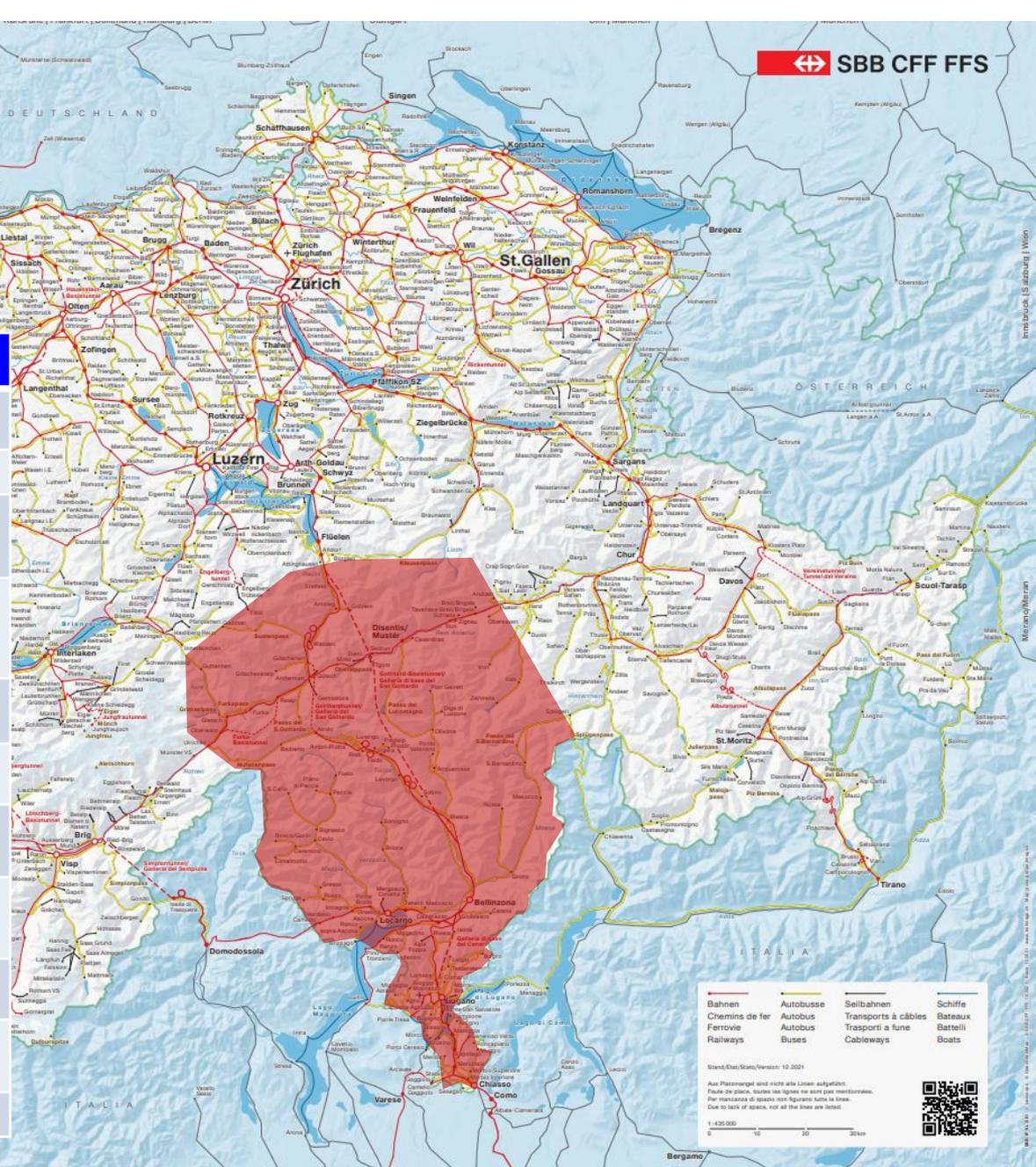
Weitere TN  
 «Bahn»      SOB

Postauto  
 (Systemführer Strasse)      Leiter Planung Süd

Städtische Verkehr      TPL

Weitere TN  
 «Bus»      FART

BAV      1 Vertreter



Bahnen	Autobusse	Selbstbahnen	Schiffe
Chemins de fer	Autobus	Transports à câbles	Bateaux
Ferrovie	Autobus	Trasporti a fune	Battelli
Railways	Buses	Cableways	Boats

Stand: Etat/State/Version: 12.2021

Aus Platzmangel sind nicht alle Linien aufgeführt.  
 Pour manque d'espace non toutes les lignes.  
 Due to lack of space, not all the lines are listed.

1:435.000

0 10 20 30km