

Timetabling and Capacity Redesign (TTR)

Elenco delle modifiche

| Versione | Data | Tipo di modifica |
|----------|------------|------------------|
| 0.1 | 04.12.2020 | Creazione |
| | | |

1 Obiettivi del TTR

RailNetEurope (RNE) e Forum Train Europe (FTE), sostenuti dall'Associazione europea per il trasporto ferroviario di merci (ERFA), stanno attualmente lavorando a una ridefinizione del processo internazionale di pianificazione degli orari (TTR). L'obiettivo del TTR è armonizzare e migliorare il sistema europeo dell'orario per aumentare in modo significativo la competitività del trasporto ferroviario. Il TTR è basato su diverse fasi che includono, in particolare una migliore allocazione della capacità di infrastruttura esistente (comprese le restrizioni temporanee di capacità - TCR) e l'introduzione di nuovi processi di allocazione della capacità.

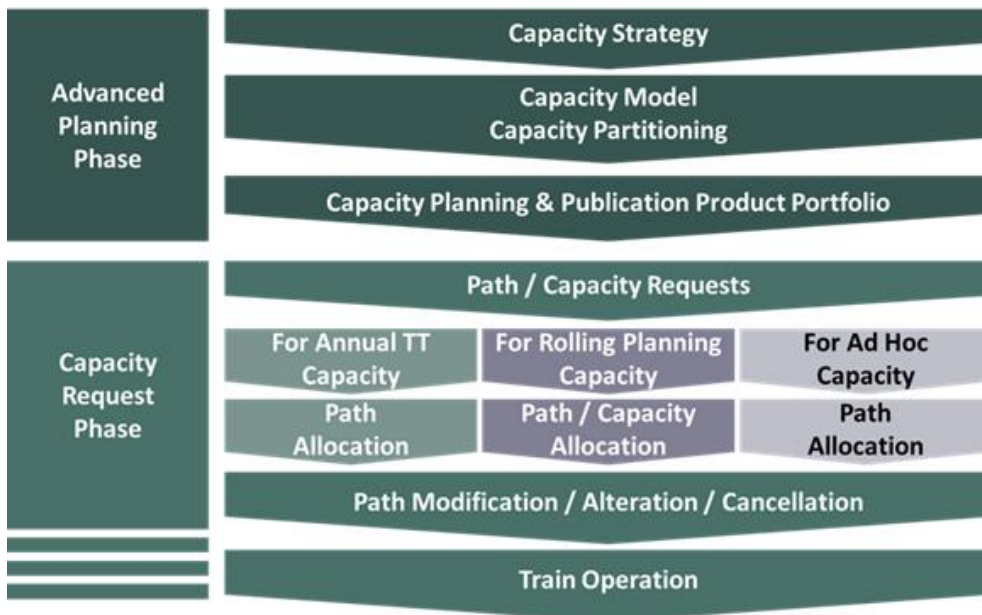
Ciò consentirà di tenere conto in modo più equo delle esigenze del mercato nel processo di pianificazione dell'orario. Particolare per il trasporto passeggeri, ciò significa una disponibilità anticipata degli orari definitivi, che a sua volta comporterà un'apertura anticipata dei sistemi di prenotazione rispetto alla situazione attuale. Per la maggior parte del trasporto merci ciò significa maggiori possibilità di richieste di traccia orarie a breve termine e quindi maggiore flessibilità per rispondere meglio alle esigenze volatili dei clienti.

Il progetto TTR è quindi volto a soddisfare in maniera più adeguata le necessità dei diversi richiedenti attraverso un processo orario ottimizzato che fornisca capacità secondo regole che rispettino le esigenze e tempistiche dei diversi segmenti di trasporto ferroviario.

Informazioni dettagliate sul progetto sono disponibili sul sito <http://www.ttr.rne.eu>.

2 Elementi del processo

Il processo del TTR si basa sugli elementi di seguito indicati:



I componenti principali sono descritti più dettagliatamente qui di seguito.

- Strategia della capacità (da X*-60 a X*-36 mesi): la strategia della capacità è la fase di pianificazione, da parte del Gestore dell'infrastruttura (GI), della capacità a lungo termine relativamente all'intera rete ferroviaria, parte della stessa ovvero per determinate linee. Lo scopo principale della strategia della capacità è fornire una panoramica della capacità futura disponibile dell'infrastruttura e delle necessità di sviluppo attese, anche attraverso la condivisione effettuata con i richiedenti ed i GI confinanti.
- Modello di capacità (da X*-36 a X*-18 mesi) con la ripartizione della capacità: il modello di capacità fornisce una definizione più dettagliata delle previsioni di domanda e di ripartizione della capacità tra orario annuale, Rolling Planning, riduzioni di capacità per lavori e capacità non pianificata (qualora disponibile). I richiedenti hanno la possibilità di fornire osservazioni al GI relativamente al modello di capacità e allo schema di ripartizione della capacità formulato (ripartizione della capacità).
- Coordinamento internazionale delle riduzioni temporanee di capacità (TCR): le riduzioni temporanee di capacità possono verificarsi in caso di manutenzione, rinnovo, realizzazione dei parti dell'infrastruttura o per ragione diverse cause di restrizioni all'utilizzo dell'infrastruttura con impatti sulla capacità disponibile di una linea. Può trattarsi di restrizioni di grande, alto, medio e basso impatto, nonché di lavori di manutenzione. Tali riduzioni di capacità sono necessarie per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per consentire il miglioramento e sviluppo della stessa in coerenza con le necessità di sviluppo manifestate dal mercato.
- Capacità per le richieste nell'orario annuale: la capacità che deve essere richiesta e resa disponibile annualmente secondo le tempistiche e procedure fissate o può essere richiesto dopo tale data.
- Capacità per le richieste di Rolling Planning: Capacità riservata sulla base di bande di capacità e per determinate finestre temporali o tracce, utilizzabile al fine di rispondere a specifiche richieste di capacità.

- Capacità per le richieste ad-hoc: Capacità non programmata o capacità residua per richieste trasmesse non prima di 30 giorni dalla partenza del treno.

**X sta per il giorno del cambio d'orario nel 2025*

3 Implementazione del TTR

Con il concetto di utilizzazione della rete (CUR) e i relativi piani di utilizzazione della rete (PUR), la Svizzera dispone da tempo degli strumenti necessari nei settori della strategia delle capacità e del modello di capacità. A livello europeo, nel 2022 inizieranno i lavori di preparazione dei modelli di capacità per l'orario 2025, con la partecipazione dei richiedenti di tracce. Il modello di capacità 2025 per la Svizzera è già stato elaborato e pubblicato (PUR 2025). I lavori di implementazione in Svizzera nel 2022 si concentreranno quindi sul coordinamento del modello di capacità svizzero con le GI vicine.