



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti,
dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Bundesamt für Verkehr BAV
Coordinamento dei Trasporti in Situazioni
Eccezionali Abteilung Politik

Verbale

Chiamata informativa per gli incaricati CTS -

21 agosto 2025

Data: 21.08.2025

Riferimento: BAV-042.53-1/11/6

Relatore UFT	Jonathan Zimmerli
Relatrice FFS	Yara Miescher
Relatore FFS per l'italiano	Marco Catanzariti
Relatore PAG	Stefan Mühlmann
Relatrice PAG per il francese	Virginie Regnault
Partecipanti	Incaricati CTS
Luogo, data, ora	TEAMS, 21.08.2025, 09.00-09.45 D, 10.00-10.45 F, 11.00-11.45 I

Kontakte

FFS
notfall-krisenmanagement@sbb.ch
Pagina Internet
AutoPostale
systemfuehrung@postauto.ch
Pagina Internet
Segreteria CTS
Jonathan.zimmerli@bav.admin.ch
Pagina Internet

Programma

1. Saluti	
2. Introduzione CTS e nuova OCTSE	
3. Compiti di gestione del sistema di FFS e AutoPostale	
4. Progetto Incaricati CTS	
5. Conclusione e domande	

Bundesamt für Verkehr BAV
Jonathan Zimmerli
3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 6, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 464 51 82
jonathan.zimmerli@bav.admin.ch
<https://www.bav.admin.ch/>



1	Introduzione CTS e nuova OCTSE
	<p>Con la pandemia nel 2020 e i preparativi a una possibile penuria di energia elettrica nel 2022/23 è emerso quanto è importante, nell'affrontare le situazioni eccezionali, non solo prepararsi a possibili emergenze e crisi all'interno della propria impresa, ma anche che sia garantito un coordinamento a livello cantonale e nazionale. Coordinandoci possiamo prepararci in maniera mirata a tali situazioni e in caso di evento reagire adeguatamente ed efficientemente.</p> <p>Il Coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali (CTS) è un servizio in seno all'UFT creato appositamente per lo svolgimento di tali compiti: si assicura che i trasporti si preparino anche per situazioni eccezionali e abbiano un sistema di crisi per guidare il settore dei TP in maniera coordinata in caso di simili crisi.</p> <p>Le esperienze raccolte durante la pandemia, dove i gestori del sistema FFS e AutoPostale sono intervenuti per la prima volta, hanno generato numerosi adattamenti alla strategia originaria.</p>
	<p>Ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali (OCTSE)</p> <p>Tra i diversi interventi vi è stata la rielaborazione delle due ordinanze originarie OCTS e OTPE, sostituite nell'agosto 2024 da un unico testo, <u>'l'ordinanza concernente il coordinamento dei trasporti in situazioni eccezionali'</u>. Questa è la base legale per tutte le attività che svolgono gli incaricati CTS e per i gestori del sistema FFS e AutoPostale.</p> <p>L'OCTSE descrive come i trasporti pubblici devono prepararsi per le situazioni eccezionali, stabilendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le situazioni eccezionali rilevanti (p. es. penuria di energia elettrica, pandemia); - le competenze dei tre gestori del sistema (FFS, AutoPostale, VMZ USTRA); - le organizzazioni che devono prepararsi e come; - i compiti che devono essere svolti nell'effettiva situazione eccezionale.
	<p>Situazioni eccezionali secondo l'OCTSE</p> <p>L'OCTSE stabilisce cosa s'intende per situazione eccezionale. Essa definisce le situazioni eccezionali come eventi che hanno un enorme potenziale di danno e riguardano tutta la Svizzera o almeno più Cantoni, comportando una necessità di coordinamento dei trasporti.</p> <p>Al momento sono dieci i pericoli definiti come evento CTS (situazione eccezionale): terremoti, tempeste solari, penuria di energia elettrica, guasti informatici, blackout, incidenti nucleari, pandemie, terrorismo, attacchi cibernetici e conflitti armati.</p> <p>Di principio, pertanto, il CTS si occupa solo di eventi di tale portata, cercando di sviluppare strategie per garantire i trasporti quando questi si presentano.</p> <p>Ma i processi e le strategie del CTS aiuteranno gli incaricati CTS anche a sviluppare determinate strutture e piani nelle imprese per eventi di portata inferiore a questa soglia CTS.</p>
	<p>Responsabilità secondo OCTSE</p> <p>L'OCTSE definisce anche le responsabilità nell'ambito della preparazione.</p>

	<pre> graph TD CTS[Organismo direttivo CTS] --> UFT[UFT Segreteria CTS] UFT --> Organizzazioni[Organizzazioni incaricate della gestione del sistema FFS e AutoPostale SA] Organizzazioni --> Incaricato[Incaricato/a CTS] Incaricato --> Imprese[Imprese di trasporto / Gestori dell'infrastruttura] Imprese --> SMCC[SMCC Cantoni] SMCC --> Organizzazioni subgraph Feedback [Piani di emergenza] Incaricato Imprese end Feedback --> Imprese </pre>
	<p>L'organo di direzione CTS, un comitato costituito da rappresentanti della Confederazione e dei Cantoni, designa i pericoli ai quali i trasporti pubblici devono prepararsi, stilando il relativo «Elenco dei pericoli», consultabile su Internet.</p> <p>I gestori del sistema elaborano cosiddetti dossier sui pericoli, nei quali stabiliscono quali provvedimenti preminenti debbano essere adottati nelle singole situazioni, per esempio in caso di penuria di energia elettrica, di evacuazione, ecc.</p> <p>Sulla base di tali dossier le imprese di trasporto valutano come possono prepararsi concretamente per garantire l'attuazione dei provvedimenti in caso di necessità.</p> <p>Al momento si lavora all'elaborazione di questi dossier sui pericoli. Un esempio già disponibile è quello per la penuria di energia elettrica, situazione eccezionale per la quale esiste il modello di gestione dei TP che indica nei dettagli cosa si deve fare in caso di penuria di energia elettrica.</p> <p>Nei prossimi anni saranno progressivamente creati e pubblicati altri dossier, nell'obiettivo di mettere a disposizione provvedimenti preparatori per tutti gli scenari.</p>
	<p>L'OCTSE prescrive anche lavori preparatori per le imprese di trasporto e i gestori dell'infrastruttura.</p> <p>Ogni impresa di trasporto deve realizzare strutture che le consentano di rimanere in esercizio in caso di crisi. Tra queste rientrano un'organizzazione di gestione delle crisi e della continuità nonché uno stato maggiore di emergenza e di crisi. Così facendo si garantisce che possano essere attuati provvedimenti preminenti anche in una situazione eccezionale.</p> <p>Sulla base dei provvedimenti preparatori dei gestori del sistema, le imprese di trasporto ne devono poi trovare di propri concernenti l'esercizio. Ne sono un buon esempio i lavori preparatori a una possibile penuria di energia elettrica. Con il «Modello di gestione dei trasporti pubblici in caso di penuria di elettricità», i gestori del sistema hanno infatti creato le basi affinché ogni impresa potesse prepararsi individualmente a un tale scenario.</p> <p>A seconda delle dimensioni dell'impresa, inoltre, occorre coinvolgere nella pianificazione dei provvedimenti anche i servizi cantonali di protezione della popolazione.</p> <p>Siamo consapevoli che le imprese sono di dimensioni diverse e che la gestione delle situazioni d'emergenza e delle crisi deve essere opportunamente adattata a tali dimensioni così come all'ambito di impiego. Solo pochissime imprese hanno capacità simili a quelle dei gestori del sistema AutoPostale e FFS, di conseguenza uno dei compiti principali di questi ultimi è sostenere tutte le imprese di trasporto in questo ambito.</p>
2	<h2>Compiti di gestione del sistema di FFS e AutoPostale</h2> <p>In una situazione eccezionale l'UFT impiega le FFS e AutoPostale come gestori del sistema. Ognuna di queste imprese assume quindi la gestione del rispettivo ambito di competenza.</p>

	<p>Di norma, in Svizzera sono circa 200 le imprese che offrono i propri servizi nei trasporti pubblici. Non appena si presenta una situazione eccezionale secondo l'OCTSE (p. es. pandemia, penuria di energia elettrica, terremoto) i gestori del sistema assumono la guida del proprio ambito di competenza:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le FFS per il traffico ferroviario, incluso quello merci; - AutoPostale per il traffico regionale viaggiatori su strada e il trasporto urbano, nonché i battelli e gli impianti a fune; - la Centrale di gestione del traffico dell'USTRA per le strade nazionali.
	<p>In qualità di gestore del sistema le FFS svolgono i seguenti compiti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gestiscono 24 ore al giorno per 365 giorni il traffico ferroviario viaggiatori e merci sulla rete svizzera, servendosi di una centrale operativa di rete e di una gestione delle situazioni d'emergenza e delle crisi strutturate in modo professionale; • forniscono previsioni e informazioni sulla situazione del traffico sulla rete ferroviaria svizzera per la presentazione elettronica della situazione (PES) della Centrale nazionale d'allarme dell'Ufficio federale della protezione della popolazione (CENAL); • garantiscono il coordinamento di tutte le disposizioni e raccomandazioni alle imprese di trasporto ferroviario in caso di crisi e fungono da loro interlocutori in caso di domande o richieste.
	<p>Nel loro ruolo di gestori del sistema AutoPostale e FFS lavorano a stretto contatto. Le FFS si occupano del traffico ferroviario, mentre AutoPostale dirige quello regionale viaggiatori su strada, il trasporto urbano, gli impianti a fune e i battelli.</p>
	<p>Nel quadro dei lavori preparatori AutoPostale è responsabile per:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'elaborazione di basi di pianificazione per i trasporti pubblici su strada in situazioni eccezionali, in particolare le direttive strategiche per l'intero settore, in collaborazione con l'UFT e le FFS; • lo scambio di dati con la CENAL; • la tenuta e l'aggiornamento dell'elenco di contatti con tutti gli incaricati CTS; • l'assistenza alle autorità cantonali mediante persone di contatto per i singoli Cantoni, analogamente ai gestori delle emergenze delle FFS; e • la formazione degli incaricati CTS, in collaborazione con le FFS.
3	Compiti delle IT e responsabilità degli incaricati CTS
	<p>Per i compiti e le responsabilità viene fatta una distinzione tra le attività di preparazione e quelle svolte durante l'effettiva situazione eccezionale. In fase di preparazione, gli incaricati CTS dovranno pertanto adempiere i seguenti compiti.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Comunicazione: garantire la comunicazione della propria impresa con i gestori del sistema FFS e AutoPostale. • Piani di emergenza: elaborare e curare piani di emergenza interni secondo le direttive dell'OCTSE o dei gestori del sistema, nonché la gestione delle emergenze, delle crisi e della continuità della propria impresa.

	<ul style="list-style-type: none"> Attuazione OCTSE: provvedere all'attuazione dell'OCTSE in base alle direttive concrete dei gestori del sistema. Formazione: partecipare a corsi di formazione organizzati dai gestori del sistema ed eventualmente anche ad esercitazioni. Il primo corso è previsto nell'inverno 2025/26 tramite e-learning.
	<p>Se si verificherà una situazione eccezionale quale una pandemia o una penuria di energia elettrica i gestori del sistema comunicheranno i provvedimenti concreti del caso. Gli incaricati CTS dovranno quindi:</p> <ul style="list-style-type: none"> garantire la comunicazione tra il gestore del sistema e l'impresa, per esempio partecipando regolarmente alle chiamate; assicurare l'attuazione concreta dei piani di emergenza nell'impresa; trasmettere le istruzioni del gestore del sistema (art. 17 OCTSE) alla propria impresa e garantirne l'attuazione interna.
4	Stato del progetto Incaricati CTS
	<p>Gli incaricati CTS devono ricevere i necessari strumenti per svolgere al meglio il proprio lavoro sia nella fase di preparazione che nell'effettiva situazione eccezionale.</p> <p>A tale scopo i gestori del sistema e l'UFT possono mettere a disposizione due elementi fondamentali: una formazione di base mediante e-learning e un Manuale CTS.</p> <p>Al momento si lavora all'elaborazione di un e-learning, che fungerà da formazione di base per tutti gli incaricati CTS e sarà disponibile presumibilmente a dicembre / gennaio. Esso comprende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - un'introduzione al CTS con i relativi elementi dei gestori del sistema e - un modulo sulla gestione delle emergenze, delle crisi e della continuità nonché sul lavoro dello stato maggiore. <p>L'e-learning sarà disponibile in tutte e tre le lingue ufficiali. I gestori del sistema informeranno gli incaricati CTS non appena sarà pronto.</p> <p>In futuro sono previsti ulteriori corsi sulle attività dello stato maggiore e di gestione delle crisi.</p> <p>Il Manuale CTS dovrebbe uscire contemporaneamente all'e-learning nell'obiettivo di fornire agli incaricati CTS una buona base con cui iniziare.</p>
	<p>L'anno prossimo, quando gli incaricati CTS avranno assolto la formazione e controllato la gestione delle situazioni d'emergenza e delle crisi nella propria impresa, dovranno svolgere le attività elencate qui di seguito.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Redazione di un manuale per le emergenze e le crisi in cui descriveranno tutti i processi rilevanti per l'impresa, manuale che molte imprese hanno già. L'obiettivo è uniformare, o quantomeno rendere simile, anche la terminologia di tutti gli incaricati CTS. ▪ Approntamento di un elenco di contatti con tutti gli attori, interni ed esterni, rilevanti in una situazione eccezionale. ▪ Elaborazione di piani d'emergenza e di crisi concreti. La maggior parte delle imprese ha già, p. es., un piano pandemico in cui è stabilito cosa deve fare l'impresa se il caso si presenta. Alcune hanno già piani di questo tipo anche per la penuria di energia elettrica. ▪ Adeguata formazione dei colleghi che fanno parte dello stato maggiore di crisi interno. <p>Molti di questi elementi sono già disponibili in numerose imprese, per lo meno in parte. Per i prossimi anni ci aspettiamo una crescita di tali strutture e preparazioni, ovviamente sempre in proporzione alle dimensioni dell'impresa.</p>
5	Domande dei partecipanti
	<p>I partecipanti alla chiamata per gli incaricati CTS avevano la possibilità di porre domande. Le riportiamo qui di seguito, con le relative risposte.</p>

	<p><i>L'aumento dei veicoli elettrici nelle grandi città, ma anche nel traffico regionale, non costituisce un pericolo in caso di penuria di elettricità? Non sarebbe forse meglio puntare su veicoli ibridi?</i></p> <p>Certamente la crescente elettrificazione dei trasporti pubblici presenta delle sfide per gli scenari CTS. Tuttavia, il CTS ha come principio quello di lavorare con i mezzi di trasporto effettivamente disponibili, pertanto non influenza sull'acquisto di mezzi di trasporto, ma nelle sue ricorrenti analisi tiene sempre conto della mobilità in cambiamento e pianifica le misure di conseguenza.</p>
	<p><i>In caso di evento dobbiamo rispondere solo alle richieste dei gestori del sistema o anche a quelle del Cantone?</i></p> <p>In linea di principio le indicazioni sono fornite dai gestori del sistema. L'esperienza ci insegna tuttavia che, soprattutto per le grandi imprese di trasporto, è fondamentale instaurare un dialogo anche con i servizi cantonali e concordare con essi i rispettivi lavori preparatori.</p>
	<p><i>Come è gestita la comunicazione in caso di blackout?</i></p> <p>In caso di blackout dell'alimentazione elettrica in gran parte del Paese, i trasporti pubblici saranno in larga misura fermi. Sarà pressoché impossibile mantenere la comunicazione, e non solo nel settore dei trasporti.</p>
	<p><i>Sarebbe possibile mettere a disposizione un modello per il manuale per le crisi?</i></p> <p>I gestori del sistema sanno che le imprese di trasporto vorrebbero un modello per il manuale interno per le crisi e cercheranno di prepararne uno per il lancio dell'e-learning o mediante appositi allegati nel Manuale CTS.</p>
	<p><i>Che esperienze o conoscenze specifiche deve avere l'incaricato/a CTS?</i></p> <p>I gestori del sistema hanno elaborato una descrizione del posto, allegata al presente verbale.</p>