



Rapporto d'attività 2015

Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
Railways Arbitration Commission

Nota editoriale

Editore: Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria

Grafica: Comm.pact AG seit 1991 360° Konzeption, Basel

Stampa: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Copie stampate: tedesco 200, francese 50, italiano 10, inglese 30

Foto: Frontespizio © AlpTransit San Gottardo SA, Foto © Fotolia.com, Ritratti © Dominique Nardon, Inoxsuisse imagine



Indice

Prefazione	2
Management Summary	3
Basi giuridiche	4
Attività a garanzia dell'accesso alla rete senza discriminazioni	5
Osservazione del mercato	5
L'infrastruttura ferroviaria svizzera	5
Volume di traffico – trasporto persone	6
Evoluzione del traffico – trasporto merci	7
Altri temi	8
Monitoraggio del mercato	10
Vigilanza sull'assegnazione delle tracce	10
Condizioni di accesso alle reti dei gestori dell'infrastruttura (GI)	11
Nuovo modello d'esercizio per le stazioni di smistamento	12
Azioni e inchieste d'ufficio	13
Prezzo dell'energia (tariffa forfettaria) indicato nel Catalogo delle prestazioni Infrastruttura	13
Assegnazione delle tracce orarie da parte di Traccia Svizzera SA in merito alla procedura di ordinazione e di aggiudicazione applicata ai treni PostMail nell'orario annuale 2014	14
Chiusura di tratte	15
Procedure di consultazione	16
Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)	16
Ordinanza d'accesso alla rete ferroviaria OARF (nuovo sistema per i prezzi delle tracce)	16
Ordinanze relative alla legge sul trasporto di merci LTM; programma di utilizzazione della rete e piano di utilizzazione della rete	16
Cooperazione internazionale	17
Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci 1 (Rhine-Alpine) e 2 (North Sea–Mediterranean)	17
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	18
Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)	18
Evoluzione del quadro giuridico nell'Unione Europea (quarto pacchetto ferroviario e recast)	19
La CAF	20
La Commissione	20
La Segreteria tecnica	21
Prospettive	22
Glossario	23



Prefazione

Il panorama ferroviario svizzero sta attraversando una fase particolarmente ricca di sfide: stanziamento di risorse finanziarie supplementari per la manutenzione della rete, ulteriore incremento del traffico viaggiatori, maggiore concorrenza tra i diversi vettori di trasporto, investimenti per garantire anche in futuro l'elevata qualità dell'offerta, discussioni sul reddito minimo per i macchinisti e rilocalizzazione degli impianti di manutenzione sono solo alcuni dei temi che hanno impegnato le imprese ferroviarie svizzere nel 2015.

Per la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF) il 2015 è stato contrassegnato da un lato dalla riorganizzazione della Segreteria tecnica. Nuovi collaboratori si sono uniti al team, segnatamente nel settore dell'osservazione e del monitoraggio del mercato. Grazie all'interazione tra conoscenze giuridiche e competenze in ambito ferroviario, la CAF è in grado di monitorare in maniera mirata i processi che coinvolgono sia le imprese di trasporto ferroviario (ITF) sia i gestori dell'infrastruttura (GI).

D'altro canto, nel 2015 la CAF ha messo ampiamente in pratica le sue competenze in materia di vigilanza. In questo contesto l'obiettivo prioritario è la creazione di condizioni favorevoli alla competitività per il sistema ferroviario svizzero. Il presente rapporto d'attività valuta come segue l'operato della CAF:

- Le inchieste sono condotte in modo professionale e tempestivo. Le decisioni mirano a fornire condizioni quadro affidabili al fine di garantire una concorrenza leale in termini economici, tecnici e temporali per le imprese di trasporto ferroviario.
- La Segreteria tecnica impiega metodi e strumenti idonei per osservare l'evoluzione dei mercati parziali rilevanti e delle imprese che operano sui mercati.
- Tramite un monitoraggio mirato del mercato la CAF osserva con il necessario grado di approfondimento e in maniera costante le questioni che potrebbero generare comportamenti potenzialmente discriminatori.



- Se dalle attività di osservazione e monitoraggio del mercato emerge un sospetto di discriminazione la CAF avvia un'inchiesta d'ufficio. Le inchieste sono condotte in maniera equa e trasparente, nel rispetto delle disposizioni procedurali. Si predilige la composizione amichevole delle controversie.

Desidero ringraziare la Commissione nonché le collaboratrici e i collaboratori della Segreteria tecnica per il lavoro svolto e la disponibilità a seguire, insieme a me, il processo di riorganizzazione in corso.

Patrizia Danioth Halter
Presidente



Management Summary

La Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF) garantisce, in veste di commissione decisionale indipendente, l'accesso alla rete senza discriminazioni e sostiene quindi il funzionamento del mercato ferroviario. Decide in merito alle controversie delle imprese di trasporto ferroviario (ITF) e avvia inchieste d'ufficio se sussiste il sospetto che l'accesso alla rete sia ostacolato o non sia garantito senza discriminazione (art. 40a^{bis} della legge federale sulle ferrovie; LFerr, RS 742.101).

Nel 2015 la CAF ha condotto in particolare le seguenti **inchieste**:

- Per quanto concerne il prezzo dell'energia è stato esaminato il modello forfettario per la fatturazione dell'energia elettrica previsto dal Catalogo delle prestazioni per i treni merci a lunga percorrenza. La CAF è riuscita a giungere a un accordo parziale tra i gestori dell'infrastruttura (GI) e le imprese di trasporto ferroviario (ITF). I gestori dell'infrastruttura si impegnano ad introdurre sistematicamente il conteggio effettivo del consumo di corrente di trazione entro la fine del 2015 per tutte le imprese di trasporto ferroviario che circolano sulla loro rete. Inoltre sarà adattato il modello forfettario per il consumo di energia nel Catalogo delle prestazioni 2018 quanto meno per la categoria 6 «Treno merci a lunga percorrenza» (cfr. pagina 13).
- Per quanto concerne l'assegnazione delle tracce per i treni PostMail della Posta, la CAF ha appurato che Traccia Svizzera non ha eseguito la procedura di assegnazione delle tracce per il trasporto della posta-lettere conformemente al diritto vigente. Al fine di garantire in futuro l'assegnazione delle tracce senza discriminazioni, la CAF ha disposto istruzioni all'attenzione di Traccia Svizzera (cfr. pagina 14). La procedura è pendente presso il Tribunale amministrativo federale.
- È stata avviata una procedura d'inchiesta per esaminare la ripartizione dei costi tra GI e ITF nel caso della chiusura di tratte. Nel quadro dell'inchiesta condotta dalla CAF, l'UFT ha dichiarato di essere disposto a rivedere la sua direttiva concernente la chiusura di tratte (cfr. pagina 15).

Nell'ambito del **monitoraggio del mercato** la CAF supervisiona e esamina le questioni che possono influenzare in maniera diretta l'accesso alla rete. Le attività di monitoraggio includono la sorveglianza periodica delle procedure di assegnazione delle tracce, delle condizioni di accesso alle reti dei gestori dell'infrastruttura e del nuovo modello d'esercizio delle FFS per le stazioni di smistamento Limmattal e Lausanne Triage.

Per la prima volta il capitolo relativo al settore **osservazione del mercato** illustra i dati chiave inerenti le prestazioni di trasporto e presenta una selezione di eventi occorsi nel 2015 che avranno un impatto a lungo termine sulla struttura della concorrenza in Svizzera.

In merito alla **cooperazione internazionale** la CAF ha concentrato il suo impegno sulle attività di sorveglianza dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci 1 (Rhine-Alpine) e 2 (North Sea-Mediterranean) e ha intensificato la collaborazione con gli organismi di regolazione europei al fine di sviluppare best practices e istituire un mercato ferroviario europeo.

La CAF ha proceduto ad una riorganizzazione della Segreteria tecnica e al potenziamento del personale per adempiere ai nuovi mandati previsti dalla legge da metà 2013.

«Grazie all'interazione tra conoscenze giuridiche e competenze in ambito ferroviario, la CAF è in grado di monitorare in maniera mirata i processi che coinvolgono sia le ITF sia i GI.»

Patrizia Daniöth Halter
Presidente CAF



Basi giuridiche

La CAF è una commissione decisionale indipendente ai sensi dell'articolo 8a capoverso 3 dell'Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (OLOGA; RS 172.010.1). Al fine di garantire l'accesso alla rete senza discriminazioni la CAF decide in merito alle controversie delle imprese di trasporto ferroviario e avvia inchieste d'ufficio se sussiste il sospetto che l'accesso alla rete sia ostacolato o non sia garantito senza discriminazione [art. 40a^{bis} della Legge federale sulle ferrovie (LFerr; RS 742.101)]. In veste di commissione di vigilanza sul mercato vigila sul funzionamento del mercato e lo sostiene in modo determinante (articolo 8m lett. b OLOGA).

La CAF è stata istituita dal Consiglio federale ed ha iniziato la propria attività il 1° gennaio 2000. La sede è a Berna.

L'attività della CAF è disciplinata dall'art. 40a^{bis} LFerr e dal regolamento interno della CAF, approvato dal Consiglio Federale (RS 742.101.4).

Dall'inizio del 2012 la CAF è aggregata amministrativamente alla Segreteria generale del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (SG DATEC).

«Nell'ambito del monitoraggio del mercato la CAF supervisiona e esamina le questioni che possono influenzare in maniera diretta l'accesso alla rete.»

Yves Putallaz, Membro CAF



Attività a garanzia dell'accesso alla rete senza discriminazioni

Osservazione del mercato

In virtù del suo nuovo orientamento e delle competenze conferitele in materia di osservazione del mercato, dal 2015 la CAF segue l'evoluzione del mercato ferroviario e analizza gli eventi rilevanti per la concorrenza, in piena autonomia e con metodi adeguati. In aggiunta esegue rilevazioni statistiche al fine di allestire dichiarazioni fondate su dati e fatti relativi alla situazione della concorrenza sul mercato ferroviario svizzero e renderle note all'opinione pubblica.

Le attività di osservazione del mercato forniscono una visione d'insieme del settore ferroviario svizzero, con particolare attenzione per i settori liberalizzati.

L'infrastruttura ferroviaria svizzera

Nel presente rapporto d'attività si effettua per la prima volta una distinzione tra attività di osservazione del mercato e monitoraggio del mercato. Le attività di osservazione e monitoraggio rientrano, insieme alle inchieste d'ufficio e alla composizione delle controversie, nella funzione globale di vigilanza della CAF prevista dalla legge.

Il panorama delle ferrovie svizzere è contrassegnato da una moltitudine di impianti differenti, soggetti ad un utilizzo intensivo. La lunghezza complessiva della rete ferroviaria è pari approssimativamente a 5 100 km ¹.

La rete a scartamento ridotto si estende su una lunghezza complessiva di circa 1 400 km contro i 3 700 km della linea a scartamento normale. La rete più estesa in termini di lunghezza, con una lunghezza complessiva di circa 3 100 km, è di proprietà delle

¹ Fonte: Ufficio federale di statistica 2016



Immagine 1: La rete ferroviaria svizzera a scartamento normale e a scartamento ridotto



Volume di traffico – trasporto persone

Ferrovie Federali Svizzere SA, seguita dalla rete del gruppo BLS, che si estende su una lunghezza di 420 km. Tenendo conto delle sue dimensioni, la Svizzera possiede una delle reti ferroviarie più fitte e più sfruttate al mondo.

Nel quadro delle sue attuali attività la CAF vigila in via prioritaria sull'accesso alle reti a scartamento normale offerto dai gestori dell'infrastruttura alle imprese di trasporto ferroviario. Alla fine del 2015, su tutto il territorio svizzero, circa 50 imprese di trasporto ferroviario pubbliche e private usufruivano del libero accesso alla rete consolidato nel 1999 con la riforma delle ferrovie ¹. Sebbene le capacità di utilizzazione della rete fossero già ampiamente sfruttate, nel 2015 FFS Infrastruttura ha venduto 174,8 milioni chilometri di tracce, aumentando ulteriormente la prestazione di trasporto sulla sua rete dello 0,9% rispetto all'anno precedente.

A metà dicembre 2015 è stato introdotto il cambio orario più significativo degli ultimi dieci anni, contrassegnato dalla messa in esercizio di nuovi impianti di infrastruttura (passante ferroviario di Zurigo) e da un aumento dell'offerta.

Di seguito alcuni dati chiave relativi all'infrastruttura e all'utilizzazione della rete:

Lunghezza della rete a scartamento normale	3'754 km
Lunghezza della rete a scartamento ridotto	1'370 km
Numero di stazioni	2'124
Numero di passaggi a livello	3'995
Numero di ITF a scartamento normale	circa 60
Numero di ITF a scartamento ridotto	circa 40

Il volume di traffico relativo al trasporto delle persone (numero di viaggi di persone ²) nel 2015 ³ è rimasto stagnante al livello dell'anno precedente, attestandosi intorno ai 468 milioni di viaggi di persone. L'unica impresa di trasporto ferroviario attiva nel traffico di lunga percorrenza, FFS Viaggiatori, ha risentito sia della forza del franco sia della concorrenza dei vettori di trasporto alternativi (autobus a lunga percorrenza e voli a basso costo); due fattori che hanno provocato un calo della domanda nel traffico viaggiatori internazionale. La crescita costante della domanda per quanto concerne il traffico interno, segnatamente nel settore del traffico regionale, si è tradotta in un aumento del volume di traffico per FFS Viaggiatori pari all'1,8% nel 2015 rispetto al dato rilevato l'anno precedente.

Per quanto concerne le prestazioni di trasporto ⁴, al calo osservato nel 2012 ha fatto seguito un aumento costante che si è protratto anche nel 2015 ⁵. La prestazione di trasporto ha segnato un aumento dell'1,2% rispetto al 2014. La crescita è riconducibile essenzialmente all'aumento della domanda nei settori del traffico interno a lunga percorrenza e del traffico regionale. A questo incremento della domanda, insieme al prezzo più elevato dei biglietti ferroviari, è ascrivibile il risultato annuale positivo di FFS Viaggiatori, pari a 131 milioni di franchi (2014: 104 milioni di franchi).

² Definizione di viaggio di persona: Per viaggio di persona si intende il trasporto di una persona dal luogo di imbarco al luogo di sbarco con o senza cambi da un veicolo ferroviario ad un altro. Nel caso in cui il passeggero usufruisca dei servizi di più di un'impresa di trasporto ferroviario, si calcola solo un viaggio. (Fonte: Ufficio federale di statistica, 2016).

³ Fonte: Ufficio federale di statistica, 2016: Dati trimestrali – ferrovia.

⁴ Definizione di prestazione di trasporto: La prestazione di trasporto, intesa come la somma dei chilometri percorsi da tutte le persone, considera le prestazioni di servizi fornite effettivamente da un mezzo di trasporto. (Fonte: Ufficio federale di statistica, 2016).



Evoluzione del traffico – trasporto merci

Evoluzione generale

Nel settore del trasporto merci non vi è stato neppure nel 2015 il tanto auspicato salto quantico. Nel 2015 il volume delle merci trasportate è rimasto stagnante al livello dell'anno precedente con un volume complessivo di 60,5 milioni⁵ di tonnellate, equivalente ad un incremento minimo, pari allo 0,2%, rispetto al 2014.

In termini economici le due maggiori imprese di trasporto ferroviario del settore hanno chiuso il 2015 con risultati divergenti. Mentre BLS Cargo ha registrato un risultato positivo con un utile di 0,3 milioni di franchi, FFS Cargo ha registrato una perdita di 22 milioni di franchi dopo due anni in attivo. L'intero settore ha risentito delle condizioni quadro difficili in ambito economico e politico imputabili al cambio euro-franco e al minimo storico del prezzo del diesel. Queste particolari circostanze, insieme al rallentamento economico generale, si sono tradotte in un calo della prestazione di trasporto del 3,5% rispetto al 2014. Per contro FFS Cargo è riuscita ad aumentare la sua prestazione di trasporto del 9,9% rispetto all'anno precedente.



Immagine 2: Volume di traffico – trasporto persone – vettore di trasporto ferrovia (a scartamento normale)



Immagine 3: Volume di traffico – trasporto merci – Vettore di trasporto ferrovia (a scartamento normale)

⁵ Fonte: Ufficio federale di statistica, 2016: Dati trimestrali – ferrovia.



Altri temi

Di seguito presentiamo una selezione di temi dell'anno 2015 rilevanti per lo sviluppo della competitività nel sistema ferroviario svizzero.

*Risultati del rapporto sul trasferimento del traffico del Consiglio federale*⁶

In previsione dell'entrata in servizio della galleria di base del Gottardo, il Consiglio federale adotta un pacchetto di misure con effetto transitorio fino alla messa in esercizio integrale della NFTA, che introdurrà incentivi per un trasferimento del traffico da realizzare, per quanto possibile, già con la galleria di base del Gottardo. Il pacchetto include modifiche dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria con l'applicazione provvisoria di riduzioni del prezzo delle tracce orarie del traffico merci valida fino al 2021:

- Per una durata limitata, ossia dal 1° gennaio 2017 a fine 2021, nel traffico merci transalpino viene introdotta una nuova differenziazione del prezzo di base delle tracce (art. 19 cpv. 3 lett. g nuova OARF) sotto forma di uno sconto di 10 centesimi per asse e chilometro a partire dal quinto asse motore. Tale sconto è garantito per l'intera traccia di un treno del traffico merci transalpino sull'asse del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione (ad esempio da Basilea a Chiasso), ma unicamente se vengono usati i tronchi Briga - Iselle o Altdorf - Bellinzona.
- Per le tracce della tratta di base del Lötschberg e del San Gottardo è stato introdotto nel 2013 un fattore di qualità migliorato. Sulla tratta di base del Lötschberg questo supplemento viene già calcolato, mentre sulla tratta del San Gottardo sarà applicato soltanto dal 2022.

La CAF ha preso atto di questi adeguamenti e vigilerà affinché la loro implementazione avvenga senza discriminazioni.

Stato dell'infrastruttura

Dal 2015 tutte le imprese di trasporto ferroviario devono valutare lo stato della propria infrastruttura secondo prescrizioni, criteri e indicatori comuni (Testo di riferimento in materia di tecnica ferroviaria 29900 RTE-29900). Si mira così ad ottenere una visione d'insieme completa, di elevata qualità e di facile lettura riguardo allo stato dell'infrastruttura ferroviaria in Svizzera.

La redazione di rapporti armonizzati sullo stato della rete è uno sviluppo positivo ma occorre essere prudenti nel trarre conclusioni. Il sistema è stato applicato solo una volta e di conseguenza non è ancora possibile effettuare confronti.

Le FFS presentano un elevato numero di tratte che richiedono interventi di manutenzione, ma gli impianti non versano in condizioni particolarmente critiche. Questo significa che anche nei prossimi anni le misure da adottare per potenziare la manutenzione comporteranno costi supplementari.⁷

Convenzioni sulle prestazioni tra Confederazione e FFS 2013-16/2017-20

L'UFT e le FFS hanno concordato il limite di spesa in relazione alla Convenzione sulle prestazioni per l'infrastruttura per il periodo 2017 - 2020. Il limite è stato fissato a 7,632 miliardi di franchi, pari a un aumento del 15% rispetto al periodo precedente 2013 - 2016. Il limite è il risultato di un compromesso tra gli obiettivi di UFT e FFS. In precedenza le FFS avevano richiesto un credito aggiuntivo compreso tra 100 e 130 milioni di franchi a complemento della CP 2013-2016 per coprire i costi supplementari per il mantenimento della rete. La richiesta è stata respinta dall'UFT. Di conseguenza le FFS dovranno assumersi i costi aggiuntivi per la manutenzione negli anni 2015 e 2016.

⁶ Fonte: Ufficio federale dei trasporti, 2015: Rapporto sul trasferimento del traffico luglio 2013 – giugno 2015.

⁷ Fonte: Rapporto annuale riassuntivo 2015 concernente la CP 2013-2016, FFS I.



Salario minimo per i macchinisti dell'impresa di trasporto ferroviario Crossrail

All'inizio del 2015 la Rhenus-Holding AG ha acquisito la quota maggioritaria di Crossrail con il 50,1% delle azioni. Crossrail è un'impresa di trasporto ferroviario specializzata nel traffico di transito di treni completi attraverso la Svizzera. Gli azionisti precedenti, ossia LKW Walter (16,46%), Hupac (13,44%) e Le Jeune Capital (10%), hanno ridotto proporzionalmente le proprie quote. Rhenus è un fornitore di servizi logistici operativo a livello internazionale con sede nei pressi di Dortmund. Rhenus, insieme a FFS Cargo e Hupac, è uno dei maggiori promotori della costruzione della piattaforma di trasbordo multimodale a Basilea Nord.

Crossrail ha conquistato i titoli dei giornali anche per la vicenda relativa ai diritti del personale. Crossrail impiega su tratte parziali in Svizzera macchinisti italiani domiciliati nella cittadina italiana di Domodossola. L'impresa di trasporto remunera i suoi dipendenti in base alle regole del settore vigenti in Italia, che prevedono salari più bassi, anziché applicare i salari comunemente pagati in Svizzera. L'UFT, chiamato in causa dai sindacati, ha dichiarato in prima istanza che la pratica salariale applicata da Crossrail era legale. Il Tribunale amministrativo federale ha dato ragione in seconda istanza alle argomentazioni dei sindacati, rinviando il caso all'UFT che ora dovrà riesaminare una seconda volta la questione relativa ai salari usuali pagati nel settore⁸. La nuova valutazione da parte delle autorità federali è prevista per il 1° settembre 2016.

Ricerca di una nuova ubicazione per le officine BLS

Nel marzo del 2015 la BLS ha comunicato di aver trovato l'ubicazione idonea per la costruzione di una nuova officina nella regione di Berna. La ricerca di una nuova sede è dettata dalla chiusura dell'officina di Berna Aebimatt, presa in affitto da FFS, prevista per fine 2019 a causa dell'ampliamento della stazione di Berna. Al momento l'area prescelta presso Riedbach (Berna) è destinata prevalentemente ad uso agricolo. È probabile che si debba procedere ad un esproprio dei proprietari dei fondi. La BLS ha reagito alle forti critiche, d'intesa con il Cantone, istituendo un gruppo di accompagnamento gestito da una direzione esterna, in grado di garantire la necessaria imparzialità nei confronti del progetto. Il gruppo BLS, in quanto unica fornitrice delle prestazioni di trasporto su rotaia a livello regionale, necessita urgentemente di un impianto di stazionamento e manutenzione situato non lontano dai centri urbani, nella regione di Berna. La costruzione della nuova officina è una questione tanto urgente quanto delicata sotto il profilo politico.

«Per la prima volta il capitolo relativo al settore osservazione del mercato illustra i dati chiave inerenti le prestazioni di trasporto e presenta una selezione di eventi occorsi nel 2015 che avranno un impatto a lungo termine sulla struttura della concorrenza in Svizzera.»

Patrizia Daniöth Halter
Presidente CAF

⁸ Sentenza del Tribunale amministrativo federale del 15 dicembre 2015 (rif. 3434/2015)



Collaborazione DB Schenker Rail e FFS Cargo

FFS Cargo si è assicurata nuovamente il mandato per la produzione di circa 8 000 carri merci all'anno sugli assi di transito svizzeri del San Gottardo e del Lötschberg. Questo grande e importante mandato nel settore del traffico merci internazionale su rotaia resta così nelle mani di FFS Cargo che ha rinnovato anzi tempo il contratto con DB Schenker Rail, ovvero la maggiore ferrovia merci in Europa, per altri cinque anni fino al 2020. Con il cambio orario del 2013/2014 il mandato della DB Schenker Rail, che fino a quel momento veniva eseguito da BLS Cargo, è stato conferito a FFS Cargo.

DB Schenker Rail e FFS Cargo hanno ampliato la propria offerta nel settore del trasporto in carri completi isolati a livello internazionale. Ora i due membri di Xrail offrono collegamenti merci più efficienti tra i centri industriali situati in Germania e Svizzera. Con la nuova offerta sarà ad esempio possibile trasportare palette di beni di consumo da Amburgo a qualsiasi regione svizzera entro 48 ore.

Oltre alla concorrenza naturale, FFS Cargo DB Schenker Rail sfruttano tutte le potenzialità allo scopo di gestire con maggiore efficienza le sinergie esistenti e ridurre al minimo i costi.

Monitoraggio del mercato

Il monitoraggio del mercato prevede un esame più approfondito di una selezione di tematiche che secondo la CAF possono incidere fortemente sull'accesso alla rete senza discriminazioni.

Vigilanza sull'assegnazione delle tracce

Nel periodo in esame si è svolto il processo di assegnazione delle capacità delle tracce sulle reti ferroviarie di FFS, BLS e SOB per l'orario annuale 2016, entrato in vigore a metà dicembre 2015. Traccia.ch ha assegnato complessivamente circa 14 000 tracce a 21 imprese di trasporto ferroviario (ITF). Nel complesso le richieste di tracce orarie presentate dalle imprese ferroviarie hanno dato origine a 167 conflitti d'ordinazione che il servizio di assegnazione delle tracce è riuscito a risolvere in collaborazione con le imprese ferroviarie coinvolte e i pianificatori dell'orario dei gestori dell'infrastruttura. Per la prima volta in cinque anni non è stata respinta alcuna richiesta di traccia oraria. Questa situazione positiva è riconducibile sostanzialmente a due motivi:

La limitazione della capacità delle tracce imputabile ai lavori di risanamento previsti per il 2016 nella galleria del Sempione sarà inferiore rispetto al previsto. Hanno contribuito anche le «regole del gioco» relative all'ordinazione delle tracce che Traccia.ch e i responsabili delle ITF operative nel settore merci hanno concordato nell'inverno 2014/15. Secondo le dichiarazioni di Traccia.ch in seguito alla definizione delle regole le imprese di trasporto ferroviario hanno ordinato meno capacità di riserva per l'orario 2016 per i traffici la cui realizzazione non era ancora stata stabilita contrattualmente al momento dell'ordinazione delle tracce.



Rispetto agli anni precedenti l'orario annuale entrato in vigore a metà dicembre 2015 ha comportato modifiche considerevoli, segnatamente nel settore del trasporto di passeggeri su lunghe distanze. La messa in esercizio del passante ferroviario di Zurigo, nuovi modelli di offerte sulle tratte dell'Altipiano come pure l'avvio dei lavori di costruzione del grande progetto «Léman 2030» hanno inciso ampiamente sulla pianificazione delle tracce e sull'elaborazione dell'orario. Il parallelismo tra questi programmi nonché la definizione dell'ordine delle priorità hanno reso necessario pianificare ex novo le capacità delle tracce per il traffico merci su quasi tutta la rete.

Nel 2015 la CAF ha partecipato a due incontri nel corso dei quali è stata informata da Traccia.ch sull'andamento del processo di ordinazione e assegnazione delle tracce, senza tuttavia constatare irregolarità. Alla CAF non sono pervenuti neppure reclami o azioni da parte degli operatori del mercato.

«Nel 2015 la CAF ha partecipato a due incontri nel corso dei quali è stata informata da Traccia.ch sull'andamento del processo di ordinazione e assegnazione delle tracce, senza tuttavia constatare irregolarità.»

Werner Grossen, Membro CAF

Condizioni di accesso alle reti dei gestori dell'infrastruttura (GI)

L'obbligo di pubblicazione previsto dalla legge che impone ai gestori dell'infrastruttura di comunicare le rispettive condizioni di accesso alla rete si riduce in realtà a poche caratteristiche tecniche relative a singoli impianti della rete (p.es. profilo della tratta, raggi di curvatura, equipaggiamento di sicurezza, ecc.). Le imprese ferroviarie FFS, BLS e SOB pubblicano con un anticipo di 12 mesi per ogni orario periodico le caratteristiche tecniche e d'esercizio delle proprie reti nonché i prezzi delle prestazioni offerte in due documenti ufficiali, ovvero il Network Statement e il Catalogo delle prestazioni. La forma e il contenuto dei documenti si basa sugli standard definiti da «RailNetEurope», l'associazione più importante di gestori delle reti ferroviarie in Europa.

Dal punto di vista contenutistico FFS, BLS e SOB adempiono largamente all'obbligo di pubblicazione. I tre gestori dell'infrastruttura hanno trasmesso alla CAF le proprie condizioni di accesso alla rete per l'orario annuale 2017 nel 2015. Gli utenti della rete non hanno presentato lamentele riguardo a condizioni discriminatorie nei due documenti.

Nell'anno in esame la CAF ha proceduto a un controllo saltuario dei documenti relativi all'accesso alla rete. Il concetto di monitoraggio attualmente in fase di allestimento include, oltre ad altri settori, anche una proposta metodica per il controllo delle condizioni di accesso alla rete e delle rispettive pubblicazioni dei gestori dell'infrastruttura.



Nuovo modello d'esercizio per le stazioni di smistamento

Attualmente FFS Infrastruttura gestisce cinque stazioni di smistamento, ossia Basilea, Buchs SG, Chiasso, Losanna e Limmattal. Dal 2015 FFS Infrastruttura non gestisce più gli impianti di Däniken e Mülligen (ZH).

Le stazioni di smistamento di Limmattal e Losanna sono le piattaforme principali per il Traffico a carri completi interno in Svizzera (TCC), mentre le altre tre stazioni di smistamento sono pilastri importanti soprattutto per il traffico merci transfrontaliero.

Il volume delle prestazioni richieste da FFS Cargo per il trattamento dei suoi treni merci nelle stazioni di smistamento di Limmattal e Losanna supera il 98% del volume annuo complessivo in entrambi gli stabilimenti.

Ai fini di una maggiore efficienza FFS Infrastruttura ha delegato a FFS Cargo la responsabilità per l'esecuzione delle prestazioni supplementari «manovre nelle stazioni di smistamento» nelle stazioni di smistamento di Limmattal e Losanna.

La delega delle attività è stipulata in un contratto d'esercizio che prevede per FFS Cargo l'obbligo di fornire prestazioni di servizio nella stazione di smistamento senza discriminazioni. In quest'ottica i collaboratori di FFS Cargo hanno sottoscritto un accordo di riservatezza.

Nell'anno in esame la CAF ha esaminato questa particolare tematica e richiamato l'attenzione di FFS Infrastruttura sulle potenziali discriminazioni indicate qui di seguito:

- Nel contesto della pianificazione e gestione dei processi produttivi interni alle stazioni di smistamento senza discriminazioni da parte di FFS Cargo in veste di fornitore delle prestazioni: Con il nuovo modello d'esercizio un'impresa di trasporto ferroviario (FFS Cargo) riceve il mandato di assegnare ed eseguire servizi di manovra. L'impresa ferroviaria in questione è in diretta competizione con altre imprese di trasporto ferroviario. Inoltre, in questo contesto, l'ITF può accedere a tutti i dati della concorrenza sulla rete ferroviaria svizzera.
- Nel contesto dell'accesso illimitato ai dati di trasporto delle imprese di trasporto concorrenti da parte di FFS Cargo nel caso in cui FFS Cargo esegua dei servizi di manovra per conto di un'altra impresa di trasporto ferroviario.

La CAF ha sollecitato FFS Infrastruttura ad adottare tutte le misure necessarie al fine di ridurre al minimo il potenziale di discriminazione.



Azioni e inchieste d'ufficio

Nel 2015 non sono state intentate azioni giudiziarie.

LA CAF si è occupata delle seguenti inchieste:

Prezzo dell'energia (tariffa forfettaria) indicato nel Catalogo delle prestazioni Infrastruttura

Nel 2013 la BLS Cargo SA ha chiesto alla CAF di verificare se l'applicazione del prezzo forfettario, secondo il Catalogo delle prestazioni Infrastruttura di FFS Infrastruttura, BLS Netz, SOB, Turbo, Sensetalbahn (STB) e Hafenbahn Schweiz (HBS AG), sia discriminatorio. Per i treni adibiti al trasporto merci il Catalogo delle prestazioni prevede, oltre alla categoria «Treno merci trattore», unicamente una categoria per i treni merci a lunga percorrenza. Per quanto concerne il consumo di energia elettrica, nella categoria 6 «Treni merci a lunga percorrenza» sono raggruppati diversi tipi di trasporto merci, quali ad esempio il trasporto in carri completi isolati e il trasporto in treni completi. Per contro il traffico viaggiatori è suddiviso in cinque categorie di treni.

La CAF ha proceduto ad una verifica dei metodi e delle basi di calcolo impiegati per la determinazione del prezzo dell'energia per ciascuna categoria di treno. A tal fine ha incaricato la EPFL di eseguire una perizia. La perizia dell'EPFL ha confermato il sospetto motivato di discriminazione relativo al conteggio della tariffa elettrica nel prezzo della traccia per il traffico merci. Il perito è giunto alla conclusione che i treni merci pesanti che percorrono lunghe distanze senza effettuare soste di regola utilizzano meno corrente rispetto a quanta ne viene fatturata alla categoria 6 «Treni merci a lunga percorrenza» secondo la tariffa forfettaria.

Sulla base di queste considerazioni, la CAF ha avviato un'inchiesta d'ufficio il 27, rispettivamente 29 gennaio 2014. Durante l'indagine preliminare FFS Infrastruttura ha avviato un progetto pilota con l'imputazione dei costi della corrente di trazione secondo il principio di causalità (VVB) ai fini dell'introduzione del conteggio delle spese effettive di elettricità. Nel quadro del progetto pilota è stato possibile avviare anche un processo di concertazione. Nell'estate del 2015 si sono svolte due procedure di conciliazione che sono sfociate in un accordo parziale, sottoscritto da ben sei partner su nove prima della fine dell'anno. Nel quadro dell'accordo parziale i gestori della rete si impegnano ad introdurre o ad offrire sistematicamente il conteggio delle spese effettive di energia elettrica entro e non oltre la fine del 2015 per tutte le imprese di trasporto ferroviario che circolano sulla propria rete, ad adattare il modello forfettario per il consumo di energia nel Catalogo delle prestazioni 2018 quanto meno per la categoria «treni merci a lunga percorrenza» nonché a sviluppare una concezione per il conteggio forfettario del consumo di energia entro la fine del 2015, che dovrà essere sottoposto all'approvazione della CAF. FFS Infrastruttura ha introdotto il conteggio secondo il consumo effettivo di energia prima della fine del 2015; nel 2016 è quindi iniziata la fase di transizione. In tal modo gli obblighi sottoscritti con l'accordo parziale sono stati adempiuti. Nel 2016 la CAF procederà alla conferma dell'accordo tramite decisione.

FFS Infrastruttura ha dichiarato di non essere disposta a compensare la differenza di prezzo tra la tariffa prevista per la categoria 6 nei Cataloghi delle prestazioni e la tariffa più bassa richiesta da BLS Cargo e confermata dalle perizie. Spetterà alla CAF chiarire la questione emanando una decisione. Nel frattempo l'inchiesta rimane pendente.



Assegnazione delle tracce orarie da parte di Traccia Svizzera SA in merito alla procedura di ordinazione e di aggiudicazione applicata ai treni PostMail nell'orario annuale 2014

Nel 2013 la Posta Svizzera SA ha messo a concorso il mandato di trasporto per la posta-lettere. Sia FFS Cargo SA che BLS Cargo SA hanno inoltrato un'offerta. Nel contempo, la Posta Svizzera SA ha ordinato le tracce per l'orario annuale 2014. Anche FFS Cargo SA ha fatto domanda per le tracce della Rete Express Svizzera, da essa gestita. Traccia.ch ha ravvisato un conflitto per quanto concerne l'ordinazione delle tracce tra la Posta Svizzera SA e la FFS Cargo SA. Traccia.ch non è riuscita a risolvere il conflitto. Di conseguenza la Posta Svizzera SA ha revocato la messa a concorso del mandato di trasporto. Il conflitto relativo alle tracce è stato successivamente risolto di comune accordo senza l'intervento di Traccia.ch. La Posta Svizzera SA ha ottenuto l'assegnazione delle tracce e le ha quindi trasferite a FFS Cargo SA ai fini del mandato di trasporto per la posta-lettere. La BLS Cargo SA ha chiesto alla CAF di avviare un'inchiesta d'ufficio sull'assegnazione delle tracce orarie da parte di Traccia.ch.

In virtù del sospetto che Traccia Svizzera abbia adottato un atteggiamento discriminatorio per quanto concerne l'assegnazione delle tracce, la CAF ha avviato un'inchiesta d'ufficio. Nel quadro dell'inchiesta la CAF ha tenuto un'ampia corrispondenza e nel giugno del 2014 ha emanato una decisione. La FFS Cargo SA e Traccia.ch hanno inoltrato un ricorso contro la decisione della CAF. Il ricorso della FFS Cargo SA è stato respinto per mancato interesse degno di tutela giuridica. Il ricorso di Traccia.ch è stato accolto dalla CAF in seguito ad un vizio di forma e ripresentato a quest'ultima per una nuova valutazione. Nel dicembre del 2015 la CAF ha emanato una nuova decisione dichiarando che Traccia.ch non ha eseguito la procedura di assegnazione delle tracce per il trasporto della posta-lettere conformemente al diritto vigente ed ha pertanto compromesso la garanzia dell'accesso alla rete senza discriminazioni. Traccia.ch ha violato in particolare l'art.

9a LFerr, l'art. 12 cpv. 1 OARF, i punti 3.1 e 3.4 della direttiva dell'UFT relativa all'attribuzione delle tracce e procedura di vendita all'asta nonché i punti 4.2.2.2, 4.3.1 e 4.4.1.1 dei Network Statements. La CAF ha quindi ordinato a Traccia.ch di richiedere ai committenti una prova dell'ordine di trasporto prima della scadenza prevista per l'assegnazione provvisoria delle tracce nel caso di sospetto di diverse ordinazioni per lo stesso trasporto. Nel caso in cui emergesse che le ordinazioni multiple si riferiscono a diversi trasporti, occorrerebbe avviare una procedura di composizione del conflitto. Nell'ambito di tale procedura i committenti devono ricevere, per tempo rispetto alla decisione, proposte di tracce orarie alternative e ragionevoli affinché sia possibile procedere tempestivamente all'assegnazione provvisoria delle tracce. Se anche tale procedura non consente di assegnare le tracce, Traccia.ch deve avviare una procedura di vendita all'asta, entro e non oltre la data prevista per l'assegnazione definitiva delle tracce. La decisione emanata non è ancora cresciuta in giudicato; la CAF prevede un ricorso al Tribunale amministrativo federale.



Chiusura di tratte

Nell'ambito di lavori di costruzione che interessano l'infrastruttura può rivelarsi necessario chiudere determinate tratte ferroviarie. In questi casi, al fine di garantire i collegamenti bisogna ricorrere per esempio all'uso di bus sostitutivi. Di conseguenza le chiusure di tratte generano costi supplementari che vanno a carico delle imprese di trasporto ferroviario. L'art. 11b OARF e la direttiva concernente la «chiusura di tratte secondo l'articolo 11b OARF» disciplinano la ripartizione di tali costi tra le imprese di trasporto ferroviario e i gestori dell'infrastruttura.

Nel 2014 la BLS SA, traffico viaggiatori e produzione ferroviaria, è stata interessata da tre chiusure di tratte. In questo contesto sono emerse delle controversie tra la BLS SA e FFS Infrastruttura nonché BLS Netz SA riguardo a chi dovesse sostenere i costi dichiarati dalla BLS SA. La BLS SA ha interpretato l'art. 11b OARF e la direttiva dell'UFT nel senso che i gestori della rete devono coprire i costi in quanto non si tratta di costi di lieve entità. FFS Infrastruttura e BLS Netz SA erano di parere contrario.

La BLS SA ha quindi chiesto alla CAF di avviare un'inchiesta d'ufficio sulla corretta implementazione e applicazione dell'art. 11b OARF e della relativa direttiva. La CAF dovrà pertanto chiarire fino a quale importo i costi sono da considerarsi di lieve entità e se nel caso in questione spetta all'impresa di trasporto ferroviario o al gestore dell'infrastruttura sostenerli. La CAF ha quindi avviato un'inchiesta d'ufficio. L'UFT ha dichiarato che intende rivedere la propria direttiva concernente la «chiusura di tratte secondo l'articolo 11b OARF» nel 2016 e che in tale contesto fisserà un valore limite di CHF 30 000 per i costi di lieve entità. L'inchiesta è tuttora pendente.

«La CAF intende sviluppare ulteriormente le proprie attività di osservazione e monitoraggio del mercato così da poter fornire a intervalli regolari dati e informazioni concernenti il mercato ferroviario svizzero.»

Peter Bösch, Membro CAF



Procedure di consultazione

La CAF ha preso posizione sui seguenti progetti di legge:

Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)

La CAF è favorevole all'orientamento relativo all'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria. Nella futura veste di RailCom, alla CAF saranno attribuite ulteriori competenze nei settori della sorveglianza e dei controlli e quindi la sua funzione di regolatore sarà rafforzata. Di principio l'attuale sistema ferroviario integrato consente l'adozione di comportamenti discriminatori che possono essere facilmente occultati e che risultano molto difficili da comprovare dall'esterno. Anche il gruppo di esperti EOIF 2014 è giunta alla medesima conclusione. Il potenziale discriminatorio non è insito solo nella procedura di attribuzione delle tratte bensì anche in settori quali lo sviluppo e la pianificazione delle rete, l'elaborazione degli orari, la manutenzione della rete, l'intervento in caso di perturbazione, l'accesso alle stazioni, l'informazione alla clientela e la strategia tecnologica. Più è rigorosa la separazione tra gestori dell'infrastruttura e imprese di trasporto ferroviario, minore risulta il potenziale discriminatorio. Se per contro si rinuncia a una maggiore separazione fra infrastruttura e imprese in ambito organizzativo e finanziario, sarà opportuno accordare ulteriori competenze e trasferire compiti al regolatore al fine di garantire in maniera efficace un accesso alla rete senza discriminazioni e rafforzare la competitività nel mercato ferroviario.

La CAF è favorevole alla concessione di diritti di partecipazione alle imprese di trasporto ferroviario che operano nel settore di accesso alla rete per quanto concerne le decisioni relative all'infrastruttura. Allo stesso modo approva la possibilità concessa all'UFT di affidare la gestione di sistemi a singole imprese di trasporto ferroviario o gestori dell'infrastruttura. Tuttavia le disposizioni previste dovranno essere formulate con maggiore chiarezza e precisione al fine di garantire l'applicazione del diritto.

La CAF approva esplicitamente l'estensione delle proprie competenze in materia di raccolta dati, osservazione e monitoraggio del mercato. Con questo ampliamento delle competenze si procederebbe all'attuazione di due elementi previsti già dalla

riforma delle ferrovie 2, ossia la vigilanza della concorrenza e il monitoraggio preventivo del mercato. Questi elementi sono determinanti per garantire la concorrenza e prevenire le discriminazioni.

Ordinanza d'accesso alla rete ferroviaria OARF (nuovo sistema per i prezzi delle tracce)

In linea di massima la CAF approva l'orientamento della revisione dell'OARF e concorda con il mantenimento degli elementi essenziali dell'attuale sistema relativo ai prezzi delle tracce. La modifica proposta prevede in via prioritaria l'introduzione di un fattore di usura. Non è oggetto di contestazione neppure l'aumento del prezzo di base per traccia nell'ottica di un accesso alla rete senza discriminazioni, nella misura in cui tale aumento non implichi discriminazioni relative all'accesso alla rete. La CAF ritiene che sia importante definire chiaramente i criteri e gli strumenti per determinare il fattore di usura affinché le imprese di trasporto ferroviario di piccole dimensioni non siano esposte ad un onere burocratico eccessivo. In questo contesto la semplicità d'uso degli strumenti messi a disposizione inciderà in maniera determinante sul principio della non discriminazione.

Ordinanze relative alla legge sul trasporto di merci LTM; programma di utilizzazione della rete e piano di utilizzazione della rete

La CAF è favorevole all'orientamento delle ordinanze relative alla legge sul trasporto di merci (LTM). Ritiene tuttavia che sia necessario elencare in modo esplicito i compiti nonché i diritti e i doveri di Traccia.ch. È inoltre necessario definire i criteri e gli standard relativi all'assegnazione delle tracce in un quadro normativo sufficiente.



Cooperazione internazionale

Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci 1 (Rhine–Alpine) e 2 (North Sea–Mediterranean)

Con il regolamento (UE) n. 913/2010 relativo alla «creazione di una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo» l'Unione Europea ha definito nove corridoi europei per il trasporto ferroviario delle merci. I corridoi promuovono il trasporto transfrontaliero delle merci e favoriscono pertanto il raggiungimento dell'obiettivo di trasferimento su ferrovia del traffico merci sancito dalla Costituzione federale.

La Svizzera è interessata da due corridoi per il trasporto ferroviario delle merci:

- Corridoio trasporto merci 1 (Rhine–Alpine): Zeebrugge/Anversa/Rotterdam – Duisburg – Basilea – Milano – Genova
- Corridoio trasporto merci 2 (North Sea–Mediterranean): Rotterdam/Anversa – Lussemburgo – Metz – Digione – Lione/Basilea (stazione di smistamento FFS di Basilea)

L'assegnazione delle tracce per il trasporto transfrontaliero delle merci sull'intero corridoio viene effettuata da uno sportello unico di corridoio, ovvero il Corridor One-Stop-Shop (C-OSS). Lo sportello unico C-OSS può tuttavia assegnare solo le capacità messe a disposizione dai servizi nazionali di attribuzione delle tracce, ovvero le tracce ferroviarie previamente concordate (pre-arranged train paths). L'assegnazione dei pre-arranged train paths da parte dello sportello unico C-OSS avviene in virtù di un accordo siglato da gestori dell'infrastruttura e servizi di assegnazione delle tracce. Tale accordo disciplina i compiti, le competenze e le responsabilità sia dello sportello unico C-OSS sia dei gestori dell'infrastruttura e dei servizi nazionali di assegnazione delle tracce. In questo contesto il C-OSS autorizza i servizi nazionali ad assegnare le tracce ferroviarie previamente concordate a suo nome e per suo conto.

Gli sportelli unici C-OSS sottostanno alla sorveglianza congiunta degli organismi di regolamentazione nazionali interessati, ovvero Belgio, Lussemburgo, Germania, Italia, Paesi Bassi, Francia e Svizzera. In questo contesto la CAF svolge una funzione di vigilanza.

La collaborazione tra i regolatori avviene in virtù di un accordo di cooperazione (Cooperation Agreement) e di una lettera d'intenti per la Svizzera.

Il nuovo ordine delle priorità previsto per l'orario annuale 2016, che si estende anche ai corridoi per il trasporto ferroviario delle merci 1 e 2, i cosiddetti Flex-PaP (flexible pre-arranged path) e NetPaP (network pre-arranged path) dovrebbero consentire una maggiore flessibilità alle imprese di trasporto ferroviario. Nell'anno in esame queste nuove regolamentazioni sono state oggetto di discussione. In questo contesto è necessario trovare un equilibrio tra la richiesta di una maggiore flessibilità da parte delle imprese di trasporto ferroviario (ITF) e l'esigenza di una maggiore stabilità dell'orario da parte dei gestori dell'infrastruttura.

L'UE intende revisionare il regolamento 913/2010 (in materia di corridoi ferroviari) già dopo due anni, con l'intento di regolamentare più rigorosamente l'esercizio dei corridoi. Nel quadro di diversi colloqui, la CAF si è espressa, insieme alla maggioranza dei regolatori europei, contro un intervento troppo tempestivo in quanto occorre prima maturare una maggiore esperienza nell'esercizio dei corridoi. Fatta eccezione per il n. 1, gli altri corridoi sono operativi da troppo poco tempo, l'esperienza pratica fatta con il loro esercizio non è ancora sufficiente. Pertanto non è ancora giunto il momento di procedere ad una revisione delle disposizioni, segnatamente ad una maggiore regolamentazione.



European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

La rete ENRRB è stata fondata nel 2013 in seguito alla ridefinizione del quadro giuridico dell'Unione Europea [Direttiva 2012/34 (UE); Recast]. Ad intervalli regolari gli organismi di regolamentazione europei rappresentativi nonché la Commissione dell'Unione Europea si incontrano per discutere temi transfrontalieri relativi alla regolamentazione ferroviaria. La ENRRB assicura la cooperazione tra gli organismi di regolamentazione.

La CAF ha partecipato a due sedute plenarie in veste di osservatrice. Il tema principale delle sedute era l'implementazione del primo pacchetto ferroviario, il cosiddetto recast. Nei pareri, espressi ad esempio in merito alla proposta di legge OIF, la CAF ha incluso anche le esperienze maturate dai regolatori europei che hanno dimostrato di essere solide e trasferibili al contesto svizzero.

Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail raggruppa attualmente 26 organismi di regolamentazione del settore ferroviario. L'obiettivo è rafforzare la collaborazione internazionale per sviluppare un mercato ferroviario interno europeo attraverso lo sviluppo di soluzioni ottimali (migliore prassi), in particolare nei settori dell'accesso alla rete e delle istituzioni di servizio (service facilities) nonché tramite la promozione di un approccio comune per il recepimento del quadro giuridico europeo. Nel 2010 la CAF, insieme ai regolatori di Germania, Gran Bretagna, Paesi Bassi e Austria, ha lanciato un'iniziativa volta a rafforzare la cooperazione degli organi indipendenti di regolamentazione ferroviaria. Nel 2011 è stata in seguito fondata la IRG-Rail.

La CAF partecipa principalmente alle sedute plenarie e agli incontri del gruppo di lavoro Access Working Group, poiché in queste sedi si discutono i problemi relativi all'accesso e all'esercizio dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.

«La CAF partecipa principalmente alle sedute plenarie e agli incontri del gruppo di lavoro Access Working Group del Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail), poiché in queste sedi si discutono i problemi relativi all'accesso e all'esercizio dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.»

Ursula Erb, Membro CAF



Evoluzione del quadro giuridico nell'Unione Europea (quarto pacchetto ferroviario e recast)

La rete di trasporto ferroviario europea è attualmente alquanto frammentata. I singoli Stati membri dell'UE e gli Stati partner (Svizzera, Norvegia, Macedonia, ecc.) utilizzano ancora norme di sicurezza e sistemi tecnici diversi. I servizi ferroviari transfrontalieri, ad esempio, devono ottenere un'autorizzazione di sicurezza da diverse autorità nazionali e adeguarsi a sistemi di segnalazione differenti, il che rende complicato e costoso l'ingresso nel mercato ferroviario di nuovi operatori ferroviari, nonché l'introduzione di nuovi equipaggiamenti tecnici.

Con la rimozione degli ostacoli che intralciano tuttora la creazione di uno spazio ferroviario unico, il quarto pacchetto ferroviario proposto contribuirà ad aumentare la competitività del settore ferroviario, con migliori collegamenti tra l'UE e i paesi limitrofi.

I provvedimenti proposti includono sia aspetti tecnici sia questioni relative alla governance e all'apertura dei mercati (aspetti politici):

- Le modifiche tecniche sono ampiamente incontestate.
- Per contro, alla fine del 2015, gli aspetti politici sono ancora oggetto di controversie sia tra i singoli Stati membri sia tra la Commissione UE e gli Stati. Al fine di rafforzare la competitività del settore ferroviario la Commissione europea propone una maggiore apertura dei mercati ferroviari nazionali per il trasporto di passeggeri e una separazione più rigida tra gestori dell'infrastruttura e imprese di trasporto ferroviari. In quest'ottica i gestori dell'infrastruttura e le imprese di trasporto ferroviario dovranno essere in linea di massima entità giuridiche distinte.

La direttiva relativa al recepimento del cosiddetto recast (modifiche e recepimento definitivo del primo pacchetto ferroviario) imponeva agli Stati membri dell'UE l'obbligo di recepire la direttiva nel diritto nazionale entro metà 2015. Il recepimento è avvenuto solo parzialmente perché alcuni importanti Stati membri come la Germania e la Francia non concordano con tutte le fasi di attuazione.

La CAF osserva attentamente gli sviluppi in corso. È favorevole ad un riavvicinamento graduale della legislazione svizzera alle norme europee, nella misura in cui queste si dimostrino stabili e ragionevoli.

Frankfurt	Hamburg Kiel	16		S 12	7.48	Sta
Flughafen →			Zug fällt aus	S 7	7.50	Oer
Thun	Visp Brig	14		S 24	7.51	Wied
Biel	Genève	Genève-Aéroport	18		S 15	Har
Zug	Luzern	9		S 5	7.55	Sta
ausen		11		S 8	7.55	Oer
Brugg Aarau Olten	Bern	15		S 10	7.55	Sel
n → Winterthur	Romanshorn	10		S 9	7.58	Sta

La CAF

La Commissione

Nell'anno in esame la Commissione si è riunita sei volte in seduta plenaria. I membri della Commissione sono inoltre stati impegnati nei quattro settori d'attività «Diritto», «Accesso al mercato», «Vigilanza sulla concorrenza» e «Cooperazione internazionale».

La Commissione è composta dai seguenti membri:



La CAF (da sinistra a destra): Prof. Dr. Matthias Finger, Dr. Ursula Erb, Dr. Yves Putallaz, Barbara Klett, Patrizia Danioth Halter, Werner Grossen, Peter Bösch, Sibylle Burger-Bono

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Presidente	Patrizia Danioth Halter	lic.iur., avvocato e notaio, LLM, Altdorf
Vicepresidente	Matthias Finger	professore presso l'EPFL, Croix-de-Rozon
Membro	Peter Bösch	esperto in logistica, Binningen
Membro	Ursula Erb	dr. oec. publ., Uhwiesen
Membro	Werner Grossen	economista aziendale dipl. SPD SSS, Thierachern
Membro	Barbara Klett	avvocato LLM e mediatrice, Lucerna
Membro	Yves Putallaz	dottore in ingegneria civile, Vevey

delnoren	Winterthur	Seen	44		S3	8
likon	Kloten	Winterthur	41		S9	8
ikon Enge	Thalwil	Zug	4		S5	8
dbrücke	Affoltern a/A		41/42		S8	8
delhofen	Uster Wetzikon	Pfäffikon SZ	43/44		S 15	8
likon	Wallisellen	Weinfelden	33		S7	8
nau Triemli	Uitikon Waldegg	Uetliberg	22		S 14	8
delhofen	Stettbach	Uster	43/44		S2	8

La Segreteria tecnica

La segreteria tecnica fornisce assistenza professionale e tecnica alla Commissione. È tenuta ad osservare le istruzioni della Commissione. Sul piano amministrativo è aggregata alla SG DATEC.

Nel 2015 la CAF ha proceduto ad una riorganizzazione completa della Segreteria tecnica. Il team è stato potenziato e conta ora quattro collaboratori che si occupano di mettere in pratica le nuove competenze conferite alla CAF nel 2013. La Segreteria tecnica ha avviato lo sviluppo di un piano strategico e allestito un programma di monitoraggio. In questo modo, dal 2015 la CAF è in grado di fornire informazioni e dati quantitativi sull'intensità della concorrenza nel mercato ferroviario svizzero.

Nell'anno in esame la Segreteria tecnica è composta dai seguenti membri:

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Responsabile	Sibylle Burger-Bono	avvocato
Collaboratrice	Sandra Dorasamy	assistente di direzione
Collaboratore	Andreas Oppliger	collaboratore scientifico (lic. phil. nat.)
Collaboratrice	Gabriela Weber	giurista, MLaw



Prospettive

Il 2016 sarà caratterizzato nuovamente da importanti sviluppi in ambito legislativo:

- Il 1.7.2016 entrerà in vigore la legge sul trasporto di merci (LTM). Per la CAF ciò comporterà un ulteriore ampliamento delle competenze. La Commissione dovrà infatti garantire l'accesso senza discriminazioni anche ai binari di raccordo e agli impianti di trasbordo appartenenti a imprese private purché la Confederazione abbia fornito un sostanziale contributo finanziario alla costruzione degli impianti. Per la prima volta i gestori di impianti privati dovranno pubblicare l'accesso ai propri impianti e definire le condizioni di accesso in modo equo e paritario.
- Nel secondo semestre del 2016 è previsto che il Consiglio federale trasmetta al Parlamento il messaggio relativo all'OIF. La nuova legge prevede un rafforzamento della CAF che assumerà la funzione di organo regolatore Railcom e la creazione di un'autorità indipendente di assegnazione delle tracce. Il Parlamento si dovrà quindi esprimere in merito ad un ulteriore importante tassello della riforma delle ferrovie.

La CAF intende sviluppare ulteriormente le proprie attività di osservazione e monitoraggio del mercato così da poter fornire a intervalli regolari dati e informazioni concernenti il mercato ferroviario svizzero



Glossario

Abbreviazione	Significato
BLS	Società ferroviaria delle Alpi bernesi Berna-Lötschberg-Sempione
CAF	Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
CP	Convenzione sulle prestazioni
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
DB	Deutsche Bahn
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
EOIF	Il Gruppo di esperti per l'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
GI	Gestore dell'infrastruttura
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
LFerr	Legge federale sulle ferrovie
LTM	Legge federale sul trasporto di merci per ferrovia o idrovia
NFTA	La Nuova ferrovia transalpina
OARF	Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria



Abbreviazione	Significato
OIF	Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria
OLOGA	Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione
RS	Raccolta sistematica del diritto federale
RTE	Testo di riferimento in materia di tecnica ferroviaria
SG DATEC	Segreteria generale del DATEC
SOB	Ferrovie del Sud-Est (Schweizerische Südostbahn)
TCC / TCCI	Traffico a carri completi isolati
Traccia.ch	Traccia Svizzera SA
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
VVB	Imputazione dei costi della corrente di trazione secondo il principio di causalità



**Commissione d'arbitrato in
materia ferroviaria**

Monbijoustrasse 51 A
3003 Berna

Tel. +41 (0)58 463 24 60

info@ske.admin.ch
www.ske.admin.ch

