

# Rapporto d'attività 2019

## 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

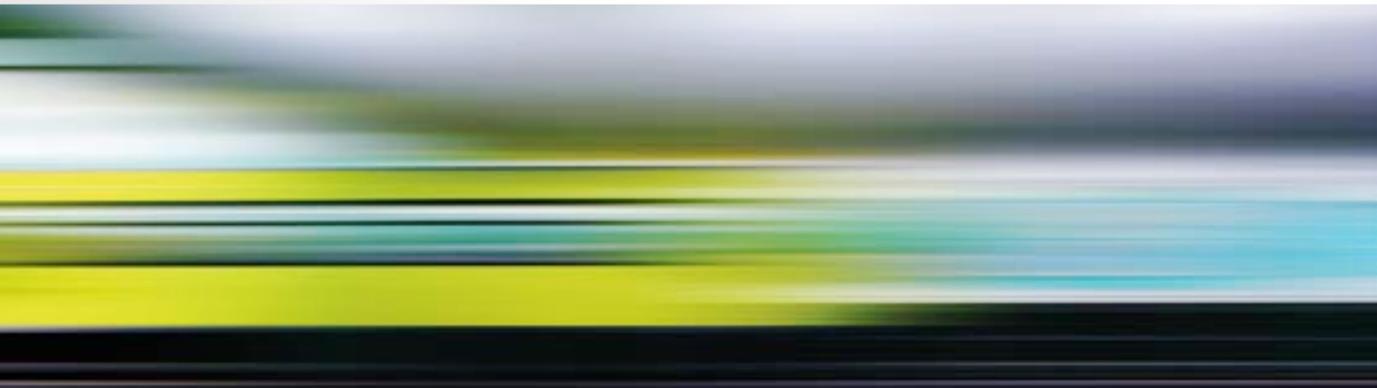
Stampa: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Copie stampate: tedesco 190, francese 53, italiano 17, inglese 8

Foto: © KEYSTONE-SDA / LUZ Photo / Fabrizio Giraldi:  
 Frontespizio. © Shutterstock: Pagine 1, 2, 3, 4, 8, 9-10, 11, 12-13.  
 © Adobe Stock: Pagine 6-7, 14, 15-16. © Fotolia: Pagina 5. © by  
 look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler: Ritratti pagina 2 e 12.

## Indice

Prefazione della presidente	2
Management Summary	3
Aspetti giuridici	4
In generale	4
Azioni giudiziarie e denunce	4
Monitoraggio del mercato	5
In generale	5
Assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2020	5
Condizioni di accesso alla rete 2020 e 2021	5
Stazioni di smistamento	5
Impianti di trasbordo per il traffico combinato	6
Analisi dell'accesso alla rete	7
Rafforzamento della produzione ferroviaria integrata delle FFS	7
Edificio GS2 nel campus FFS a Berna Wankdorf	8
Convegno specialistico	8
Prospettive	8
Osservazione del mercato	9
Prestazioni di trasporto sulla rete ferroviaria svizzera	9
Sguardo retrospettivo	10
Prospettive	10
Cooperazione internazionale	11
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	11
Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridors RFC)	11
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	11
La CAF	12
La Commissione	12
Segreteria tecnica	13
Prospettive	14
Pacchetto legislativo Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)	14
Impianti di trasbordo per il traffico combinato	14
Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari»	14
Digitalizzazione	14
Glossario	15



## Prefazione della presidente

Gentile lettrice, Egregio lettore,

sono trascorsi 20 anni da quando la Svizzera ha introdotto l'accesso non discriminatorio alla rete ed è stata costituita la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF). Con la riforma delle ferrovie del 1999, che ha sancito la separazione degli ambiti Infrastruttura e Traffico sul piano organizzativo e contabile, sono stati creati i presupposti per consentire la concorrenza su rotaia e perseguire l'obiettivo di efficientamento dei trasporti ferroviari. Da allora la CAF è responsabile, quale autorità indipendente, di garantire a tutte le imprese di trasporto ferroviario un accesso equo e paritario alla rete.

Nel corso dell'anno in esame, la CAF è riuscita a rafforzare ulteriormente la propria attività di vigilanza verificando, nell'ambito di indagini e azioni, le condizioni d'accesso, l'assegnazione di capacità e il corrispettivo per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e degli impianti per il traffico combinato (impianti di trasbordo per il TC). In particolare, ha esaminato la disciplina dell'assunzione dei costi in caso di interruzione del servizio per guasto tecnico all'infrastruttura ferroviaria.

Insieme agli attori del settore, la CAF ha messo in atto l'obbligo di pubblicazione delle condizioni d'accesso agli impianti di trasbordo per il TC, tanto che a fine 2019 tutti gli impianti sovvenzionati dalla Confederazione risultavano aver pubblicato le loro condizioni d'accesso sul proprio sito internet secondo gli standard prestabiliti dalla CAF.

La CAF attua una vigilanza proattiva e permanente al fine di individuare quanto prima le potenziali discriminazioni ed eliminarle insieme agli attori coinvolti. Assiste, ad esempio, le FFS nel progetto «Traffic Control Center», il cui obiettivo è dislocare i dipendenti di FFS Viaggiatori nelle centrali d'esercizio di FFS Infrastruttura, e per il quale ha concordato con quest'ultima un pacchetto di misure volto a ridurre le possibili discriminazioni.

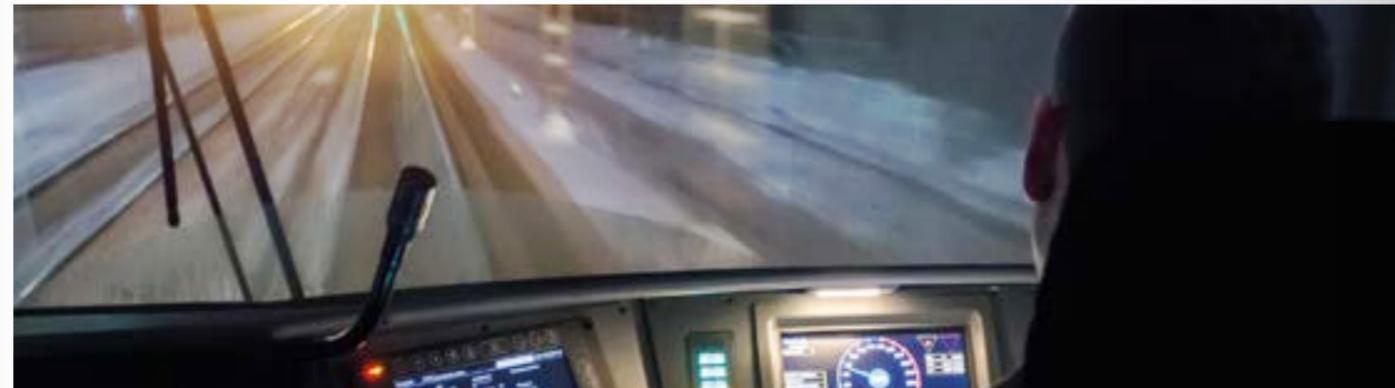


Un altro esempio che evidenzia l'approccio proattivo della CAF è l'analisi dei processi sulle competenze in materia di accesso alla rete, improntato all'analisi sistematica delle potenziali discriminazioni e all'elaborazione di soluzioni pratiche insieme al settore.

In occasione del suo convegno specialistico a novembre 2019, la CAF ha illustrato le sfide che comporta la digitalizzazione e, in particolare, il programma smartrail 4.0 per l'accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria, che ha visto la CAF impegnata in un confronto sin dalla sua fase di concepimento. Dai workshop sono emersi alcuni ambiti d'intervento cruciali, come ad esempio lo spostamento di funzioni dall'infrastruttura ai veicoli.

Desidero pertanto cogliere l'occasione per ringraziare vivamente la Commissione e tutto il personale della Segreteria tecnica per l'impegno e la professionalità con cui operano.

Patrizia Danioth Halter  
Presidente



## Management Summary

La Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF) garantisce, in veste di commissione decisionale indipendente, l'accesso senza discriminazioni alla rete ferroviaria come pure agli impianti privati di trasbordo del traffico combinato e ai binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione. La CAF sostiene così il funzionamento del mercato ferroviario. Il suo ambito di attività è triplice:

- in veste di tribunale specializzato, si esprime sulle controversie in materia di accesso alla rete ferroviaria e agli impianti che coinvolgono imprese di trasporto ferroviario e altri operatori.
- In veste di autorità di vigilanza, avvia inchieste d'ufficio e dispone misure atte ad assicurare la non discriminazione e, a tale scopo, svolge attività di monitoraggio e osservazione del mercato.
- Lavora a livello internazionale con altri regolatori e propone articolate iniziative di cooperazione soprattutto nell'ambito dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.

Nel 2019 la CAF si è occupata in particolare, chiudendole definitivamente, dell'azione e della denuncia seguenti:

- l'**azione giudiziaria** intentata da un'impresa di trasporto ferroviario (ITF) charter sulla questione della responsabilità in caso di perturbazione dell'esercizio e
- la **denuncia** di una ITF merci relativa all'accesso a un impianto privato collegato con un binario di raccordo sovvenzionato dalla Confederazione.

Nell'ambito dell'attività di **monitoraggio del mercato**, durante l'anno in esame la CAF si è occupata delle tematiche riportate di seguito.

- Sugli impianti di trasbordo per il TC sovvenzionati dalla Confederazione, la CAF ha imposto l'obbligo di pubblicazione delle condizioni d'accesso.
- La CAF ha condotto una dettagliata analisi dei processi per chiarire le competenze e le potenziali discriminazioni a livello di accesso alla rete.
- Nell'ambito della collaborazione con le FFS si segnala la partecipazione al progetto «Traffic Control Center» e all'inaugurazione dell'edificio GS2 nel campus a Berna Wankdorf. Con FFS Infrastruttura la CAF ha concordato un pacchetto di misure per ridurre i rischi di discriminazione riscontrati.

Nel corso di un **convegno specialistico** la CAF ha proposto una piattaforma di discussione per confrontarsi su come la digitalizzazione e, in particolare, il programma di innovazione smartrail 4.0 possano influire sulla capacità di garantire un accesso non discriminatorio alla rete.

Nell'ambito delle attività di **osservazione del mercato**, la CAF ha analizzato le cifre relative alle prestazioni di trasporto nazionali e ha seguito varie tematiche di attualità in ambito ferroviario. Per far conoscere più da vicino le proprie attività agli addetti ai lavori e al pubblico interessato, nel corso dell'anno in esame ha lanciato una newsletter. La CAF ha inoltre elaborato un programma per il rilevamento e l'analisi dei dati, al fine di individuare precocemente eventuali sviluppi e affrontare in modo mirato tematiche rilevanti.

Nel quadro della **cooperazione internazionale** la CAF ha sottoposto agli altri organismi europei di regolazione del traffico ferroviario varie possibili soluzioni per la gestione delle capacità sui Rail Freight Corridors (RFC), avendo la Svizzera una vasta esperienza in tale ambito, considerato l'elevato grado di utilizzazione della sua rete ferroviaria.



## Aspetti giuridici

### In generale

La CAF è una commissione decisionale indipendente ai sensi dell'articolo 8a capoverso 3 dell'ordinanza sull'organizzazione del governo e dell'Amministrazione<sup>1</sup>. Ai sensi dell'articolo 40a<sup>bis</sup> della legge federale sulle ferrovie (Lferr) essa 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 discriminazioni<sup>2</sup>. Vigila inoltre sull'accesso agli impianti di trasbordo per il traffico combinato e ai binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione. In veste di commissione di vigilanza sul mercato vigila sul funzionamento del mercato ferroviario e lo sostiene in modo determinante (art. 8m lett. b OLOGA).

### Azioni giudiziarie e denunce

**Azione relativa all'assunzione dei costi per interruzione di servizio a seguito di guasto tecnico all'infrastruttura ferroviaria**

Con decisione del 6 dicembre 2019 la CAF ha respinto l'azione intentata da una ITF che gestisce corse charter con veicoli storici. Un'anomalia tecnica all'infrastruttura ferroviaria ha impedito per diverse ore la prosecuzione del viaggio di un treno charter di proprietà della parte attrice, comportando l'insorgenza di costi per il trasporto sostitutivo dei passeggeri e il recupero del materiale rotabile. La ITF in questione ha chiesto al gestore dell'infrastruttura (GI) di farsi carico di tali costi.

La CAF ha esaminato la questione per accertarsi che la disciplina dell'assunzione dei costi in caso di interruzione del servizio, stabilita nella convenzione sull'accesso alla rete, fosse compatibile con il principio di non discriminazione. Si è altresì esaminata la parità di trattamento tra ITF con e senza concessione.

Per legge, le ITF concessionarie sono tenute a risarcire il passeggero in caso di mancata coincidenza. Secondo la convenzione

sull'accesso alla rete, tuttavia, l'ITF ha diritto a ricevere il rimborso di tale risarcimento da parte del GI in caso di perturbazioni dell'esercizio. Poiché l'attrice non esercita un'attività di trasporto regolare di passeggeri a fini commerciali, l'impresa charter non è in possesso di una concessione, per cui non è tenuta neppure per legge a risarcire i passeggeri in caso di mancata coincidenza. Essa non può dunque rivendicare tale diritto di rimborso nei confronti del GI.

Per quanto concerne gli ulteriori danni subiti dalla stessa ITF, come ad esempio il recupero del materiale rotabile, la convenzione sull'accesso alla rete non prevede clausole di assunzione dei costi da parte del GI. Le ITF, siano esse concessionarie o meno, potrebbero tuttavia regolamentare con il GI la questione dell'assunzione dei costi in un apposito accordo supplementare, cosa non avvenuta nel caso di specie.

La CAF è giunta alla conclusione che la disciplina contrattuale della responsabilità fosse compatibile con il principio di non discriminazione e quindi legittima. L'azione è stata pertanto rigettata.

### Denuncia relativa all'accesso a un binario di raccordo

Una ITF operante nel trasporto merci che rifornisce un impianto privato ha presentato denuncia presso la CAF, sostenendo che le fosse stato negato l'accesso a un binario di raccordo che collega l'impianto. Dagli accertamenti effettuati dalla CAF è emerso che, per il binario di raccordo in questione, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha deciso il versamento di contributi d'investimento, tuttavia non vincolati alla condizione che l'accesso sia garantito senza discriminazioni. In caso di progetti minori è infatti possibile derogare a tale vincolo. Non può essere quindi rivendicato, da parte di terzi, il diritto all'accesso non discriminatorio. Di conseguenza, la CAF non dispone della competenza per procedere contro il gestore o il proprietario del binario di raccordo.

<sup>1</sup> OLOGA; RS 172.010.1

<sup>2</sup> Lferr; RS 742.101



## Monitoraggio del mercato

### In generale

Nella sua attività di monitoraggio del mercato, la CAF verifica sistematicamente se nella sua sfera di competenza vi siano discriminazioni potenziali o reali, avvalendosi delle proprie competenze legali sancite dall'articolo 40a<sup>bis</sup> capoverso 1 Lferr e, in particolare, vigilando:

- sull'assegnazione delle tracce nell'orario annuale,
- sulle condizioni di accesso alla rete nel periodo di validità dell'orario,
- sulle responsabilità e sulle procedure nelle stazioni di smistamento e
- sull'accesso agli impianti di trasbordo per il TC.

Per ogni esercizio, inoltre, la CAF definisce eventuali ulteriori tematiche su cui concentrarsi.

### Assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2020

Nel corso dell'anno in esame Traccia Svizzera SA ha informato la CAF in merito alle principali difficoltà incontrate durante l'assegnazione delle capacità nell'orario annuale 2020. Nel complesso, Traccia Svizzera SA si è occupata di oltre 16 000 pratiche e, come negli anni passati, ha dovuto risolvere numerosi conflitti d'ordinazione.

Per quanto concerne l'assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2020, la CAF non ha trovato nulla che facesse sospettare un comportamento discriminatorio.

### Condizioni di accesso alla rete 2020 e 2021

Nel 2019 la CAF ha esaminato le condizioni di accesso alla rete dei principali GI svizzeri per i periodi d'orario 2020 e 2021, concentrandosi sul controllo delle modifiche rispetto all'anno precedente. Per quanto riguarda le prestazioni supplementari, in particolare, la CAF ha chiarito i contenuti e le motivazioni delle modifiche apportate, accertandone la plausibilità.

### Stazioni di smistamento

La CAF ha il compito di verificare l'offerta di prestazioni delle cinque stazioni di smistamento di Basilea, Buchs SG, Chiasso, Losanna e Limmattal. A tale proposito, si interfaccia regolarmente con FFS Infrastruttura, proprietario e gestore degli impianti.

Negli anni passati FFS Infrastruttura ha delegato l'esercizio delle stazioni di smistamento di Limmattal e Losanna al loro principale fruitore, FFS Cargo, che per contratto è tenuto a erogare le prestazioni senza discriminazioni. La CAF ha controllato e confermato il rispetto di tali obblighi.

Nel 2019 la CAF si è confrontata con FFS Infrastruttura in merito agli attuali cambiamenti nelle stazioni di smistamento.

- Nella stazione di smistamento di Buchs, il controllo del traffico e la pianificazione delle installazioni tecniche non si svolgono più in loco, bensì vengono effettuate dalla centrale d'esercizio di Zurigo. La CAF controllerà se le variazioni comportino eventuali rischi di discriminazione.
- Alle stazioni di smistamento di confine di Basilea e Chiasso, FFS Infrastruttura sta vagliando modelli di gestione alternativi. In seguito al gran numero di ITF operativi e di prestazioni richieste, erogare le prestazioni garantendo l'assenza di discriminazioni è alquanto complesso per i gestori di queste stazioni di smistamento di confine.

La CAF seguirà da vicino questi cambiamenti e segnalerà eventuali rischi di discriminazione.



### Impianti di trasbordo per il traffico combinato

Nel 2019 la CAF ha verificato, insieme ad alcuni impianti selezionati di trasbordo per il TC, che le condizioni di accesso e utilizzo di questi ultimi non fossero discriminatorie, confrontandosi anche con qualche loro cliente.

Nel corso dell'anno in esame uno degli argomenti cardine è stato l'obbligo di pubblicazione delle condizioni d'accesso per gli impianti di trasbordo dedicati al TC (condizioni tecniche, operative ed economiche), la cui trasparenza rappresenta un elemento chiave ai fini dell'accesso non discriminatorio. La CAF ha richiesto che i gestori degli impianti pubblicassero le condizioni d'accesso sul loro sito internet secondo un modello standard.

La CAF, inoltre, ha curato i rapporti con Gateway Basel Nord affinché i requisiti di non discriminazione venissero integrati sin dalle prime fasi di questo progetto. Da un lato, ha spiegato i criteri relativi alla parità di trattamento nell'assegnazione delle capacità, nell'offerta di servizi e nei prezzi tra e all'interno dei vettori di traffico su rotaia, Reno e strada e, dall'altro, ha evidenziato i requisiti di riservatezza inerenti ai dati di terzi.

Con sentenza del Tribunale amministrativo federale dell'8 ottobre 2019 è stato accolto il ricorso contro la decisione, emanata nel 2018, di concedere un sussidio a Gateway Basel Nord, per cui l'UFT dovrà provvedere a formulare una nuova decisione. Nel frattempo la CAF continua a mantenersi in contatto con l'UFT e Gateway Basel Nord.

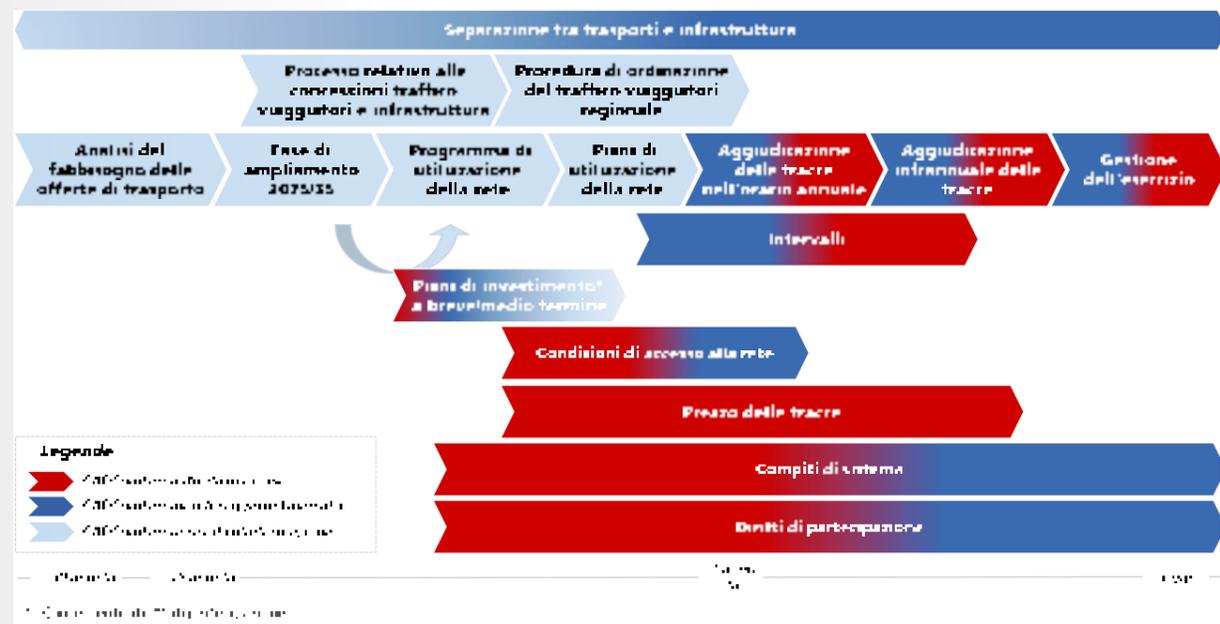


Figura 1: Analisi dei processi relativi alle competenze della CAF in materia di accesso alla rete (fonte: CAF)

### Analisi dell'accesso alla rete

Nel corso dell'anno in esame la CAF ha condotto un'analisi dei processi e delle tematiche principali inerenti all'accesso alla rete, allo scopo di affinare le proprie competenze in materia di vigilanza. La figura 1 mostra gli ambiti in cui la CAF opera come autorità di ricorso e di vigilanza e quelli in cui si informa sulle procedure di accesso alla rete.

Tra le principali competenze della CAF in materia di accesso alla rete si annoverano:

- la vigilanza sull'assegnazione delle tracce nell'orario annuale e infrannuale,
- la vigilanza su pianificazione degli intervalli, degli orari sostitutivi e delle deviazioni infrannuali,
- la vigilanza in materia di gestione dell'esercizio,
- la verifica delle condizioni di accesso alla rete dal punto di vista delle discriminazioni e
- il ricevimento dei ricorsi da parte delle ITF<sup>3</sup>.

Oltre a queste competenze riconosciute, con l'entrata in vigore del pacchetto legislativo Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF) la CAF riceverà ulteriori competenze dal punto di vista dei compiti e delle gestioni di sistema e dei diritti di partecipazione.<sup>4</sup>

### Rafforzamento della produzione ferroviaria integrata delle FFS

Dalla riforma delle ferrovie 1, nelle imprese ferroviarie integrate i settori infrastruttura e traffico devono essere separati a livello organizzativo e contabile. È dalle centrali d'esercizio, infatti, che attualmente FFS Infrastruttura gestisce la circolazione sulla propria rete. A tal fine, si mantiene in stretto contatto con le ITF, comunicando per via telefonica e informatica.

Con il progetto «Traffic Control Center», FFS Viaggiatori mira a centralizzare ulteriormente le unità dedicate all'informazione della clientela, sinora spesso decentrate, trasferendole nelle sedi delle centrali d'esercizio. In alcune di esse, soprattutto Losanna e Pollegio, oggi lavora già del personale di FFS Viaggiatori addetto alla gestione operativa e all'informazione della clientela. Le FFS sperano che questa evoluzione organizzativa consenta di intervenire più rapidamente nella risoluzione delle perturbazioni e di migliorare l'informazione ai clienti. FFS Infrastruttura intende consentire a tutte le ITF interessate di essere presenti nelle sale comando delle centrali operative.

La prevista vicinanza tra i collaboratori delle divisioni FFS Viaggiatori e Infrastruttura potrebbe celare potenziali discriminazioni, che la CAF ha provveduto ad analizzare e valutare. Nell'ambito dell'attività di vigilanza permanente, la CAF ha concordato con FFS Infrastruttura un pacchetto di misure volto a ridurre i rischi di discriminazione.

<sup>3</sup> Le prestazioni di base dei prezzi delle tracce vengono definite dall'UFT e non possono essere oggetto di ricorso presso la CAF. Quest'ultima è competente unicamente nel caso in cui una ITF lamentasse un'applicazione iniqua o non corretta delle disposizioni stabilite dall'UFT in materia di prezzi delle tracce.

<sup>4</sup> Art. 40a<sup>ter</sup> cpv. 1 lett. e ed f Lferr-OIF, FF 2018 6051, 6064



### Edificio GS2 nel campus FFS a Berna Wankdorf

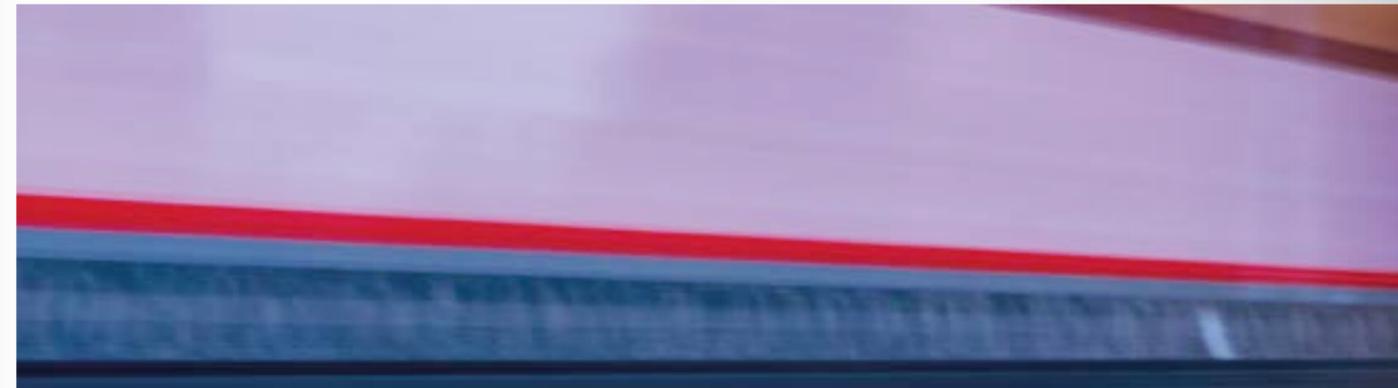
Nel 2019 le FFS hanno ampliato la sede di Berna Wankdorf con l'edificio GS2. L'idea è quella di proseguire, nel 2020, con l'accorpamento del personale delle loro divisioni nell'ottica di ottimizzare i processi, cosa di cui hanno informato la CAF. Quest'ultima sottolinea che, a prescindere da ciò, FFS Infrastruttura deve garantire l'accesso non discriminatorio alla rete. Al momento non urgono provvedimenti da parte della CAF.

### Convegno specialistico

Il 22 novembre 2019 la CAF ha organizzato un convegno specialistico dedicato all'impatto della crescente digitalizzazione, e in particolare del programma smartrail 4.0, sull'accesso alla rete. Il programma di innovazione smartrail 4.0, commissionato dall'UFT, mira a un impiego ottimale della digitalizzazione e delle nuove tecnologie al servizio del traffico ferroviario. Il convegno specialistico della CAF, organizzato in collaborazione con autorevoli rappresentanti di smartrail 4.0, è stato un'occasione di confronto per i partecipanti grazie ai workshop incentrati sull'individuazione e sull'analisi dei principali rischi di discriminazione, come ad esempio il crescente divario di conoscenze, in merito a tematiche tecniche complesse, tra il gestore del sistema e le piccole imprese aventi diritto di consultazione, o il probabile aumento dei costi per le ITF in seguito allo spostamento di varie funzioni dell'infrastruttura ai veicoli.

### Prospettive

Nel 2020 la CAF proseguirà la propria attività di vigilanza in materia di condizioni di accesso alla rete, stazioni di smistamento, definizione degli orari e assegnazione delle tracce, nonché la vigilanza permanente sulla produzione ferroviaria integrata delle FFS. Parallelamente la CAF lavorerà su altre tematiche chiave selezionate, come smartrail 4.0 o il sistema di sconti sugli impianti di trasbordo per il TC.



## Osservazione del mercato

Nell'ambito delle sue attività di osservazione del mercato, la CAF analizza l'andamento della concorrenza e l'assenza di discriminazione sulla rete ferroviaria svizzera. Per far conoscere più da vicino le proprie attività agli addetti ai lavori e al pubblico interessato, nel 2019 ha lanciato una newsletter.

### Prestazioni di trasporto sulla rete ferroviaria svizzera

Le prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori su rotaia denotano una lieve diminuzione dal 2017 al 2018 (-1.3%), pur rimanendo a un livello nel complesso elevato (figura 2). Si tratta di un calo riguardante il traffico a lunga distanza, dovuto principalmente a ragioni di ordine metodologico. In quel periodo, infatti, è stato modificato un parametro di indagine relativo al computo dei passeggeri nel traffico a lunga distanza, il che ha comportato una riduzione dei viaggiatori-km.

La figura 3 mostra l'andamento del traffico merci su rotaia (somma di traffico interno, traffico d'importazione e d'esportazione e transito). Il sensibile calo delle tonnellate-km registrato nel 2017, pari al 6 per cento circa, è da attribuire principalmente all'interruzione sulla tratta tedesca della valle del Reno nei pressi di Rastatt. Sebbene il 2018 segni una lieve ripresa (+1%), le prestazioni di trasporto rimangono al di sotto del livello precedente il 2017.

### Sviluppo della prestazione di trasporto ferroviario del traffico regionale e a lunga distanza

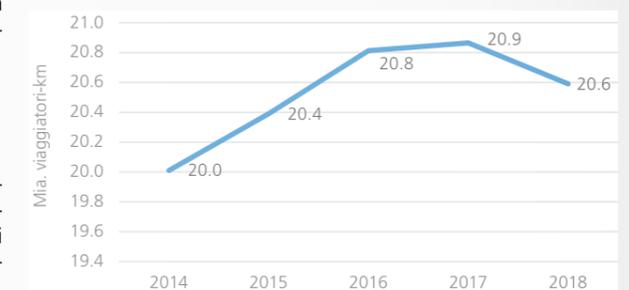


Figura 2: Prestazioni di trasporto del traffico regionale e a lunga distanza 2014-18 (fonte: UST)

### Andamento della prestazioni di trasporto del trasporto merci per ferrovia



Figura 3: Prestazioni di trasporto del traffico merci (interno, d'importazione ed esportazione e transito) 2014-18 (fonte: UST)



### Sguardo retrospettivo

Nel 2019 la Svizzera ha celebrato l'anniversario dei «20 anni di riforma delle ferrovie» – un'occasione per dare uno sguardo al passato. La prima tappa della riforma, nel 1999, ha introdotto – tra le varie novità – il principio dell'accesso non discriminatorio alla rete. Mentre prima ciascuna impresa ferroviaria operava esclusivamente sulla propria rete<sup>5</sup>, da allora ogni ITF ha sostanzialmente la facoltà di utilizzare la rete ferroviaria dietro pagamento di un corrispettivo per la traccia. L'accesso alla rete dev'essere non discriminatorio: in altre parole, nell'assegnazione delle tracce e nei relativi prezzi il GI deve attenersi, ai fini del proprio fabbisogno, alle stesse regole che vengono applicate a terzi. Inoltre, è tenuto a pubblicare le condizioni di accesso alla rete. L'accesso non discriminatorio alla rete è un elemento fondamentale per la concorrenza nel traffico merci e per l'ulteriore sviluppo del traffico viaggiatori; dietro di esso si cela l'obiettivo principale di valorizzare la ferrovia quale vettore di trasporto e incrementare il traffico su rotaia.

È interessante anche dare uno sguardo all'evoluzione del sistema dei prezzi delle tracce: nel 1999 la tariffa per le prestazioni di base, secondo l'ordinanza concernente l'accesso alla rete, comprendeva sostanzialmente una componente dipendente dalla tratta e una legata al peso. In concreto, era composta dal prezzo minimo (servizio di trasporto, manutenzione, nodo piccolo o grande), dal prezzo per il prelievo di energia e dal contributo di copertura nel traffico merci e viaggiatori. Questa tariffa era riepilogata su un'unica pagina in formato A4. A titolo di confronto, basti pensare che nel catalogo delle prestazioni Infrastruttura del 2019 di BLS, Hafenbahn Schweiz, FFS, Südostbahn, Sensetalbahn e Thurbo la tariffa per le prestazioni di base occupa in tutto 18 pagine. Diventata nettamente più complessa, ora si compone del prezzo base, dei supplementi e degli sconti, della remunerazione in caso di disdetta, del contributo di copertura e del prezzo per il prelievo di energia dal filo di contatto.

### Prospettive

L'attività di osservazione del mercato non consiste soltanto nell'analisi degli sviluppi correnti, bensì è anche proiettata al futuro. Ecco un elenco di tematiche oggetto di attenzione da parte della CAF.

- **Cadenza semioraria della linea ferroviaria S3**  
Con sentenza del 21 maggio 2019 il Tribunale amministrativo federale aveva stabilito che sulla tratta tra Zurigo Hardbrücke e Bülach gli interessi del traffico viaggiatori prevalessero su quelli del traffico merci. All'UFT è stato pertanto richiesto di assicurare al traffico viaggiatori, durante le ore di punta, il numero di tracce necessarie alla cadenza semioraria della S3. La sentenza, contro la quale è stato presentato ricorso dinanzi al Tribunale federale, non è ancora passata in giudicato. Per la CAF la tematica è d'interesse, dal momento che tocca un obiettivo importante del programma e dei piani di utilizzazione della rete – quello di assicurare a lungo termine un numero sufficiente di tracce sia al traffico merci che a quello viaggiatori.
- **Concessione per il traffico a lunga distanza**  
Sul traffico a lunga distanza FFS e BLS hanno raggiunto una soluzione unanime. Da dicembre 2019, BLS gestisce varie linee con la concessione per il traffico a lunga distanza delle FFS, ma assumendosene la piena responsabilità con il proprio materiale rotabile e il proprio personale viaggiante. BLS rinuncia a una sua concessione per il traffico a lunga distanza e in cambio le FFS ritirano il relativo ricorso presso il Tribunale amministrativo federale. Per la CAF è interessante, poiché crea una nuova dinamica nel traffico a lunga distanza.

Nell'ambito delle attività di osservazione del mercato, inoltre, la CAF sta mettendo in atto un programma completo per il rilevamento e l'analisi dei dati, che fungerà da base per individuare precocemente eventuali sviluppi e affrontare le tematiche in modo mirato.

<sup>5</sup> Eccetto le cooperazioni



## Cooperazione internazionale

### Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail è l'organizzazione europea degli organismi di regolazione dei trasporti ferroviari che promuove l'armonizzazione del mercato ferroviario in Europa. La CAF rappresenta i propri interessi nelle sedute plenarie di IRG-Rail, partecipa al gruppo di lavoro Access e fornisce i dati per il report annuale di monitoraggio del mercato di IRG-Rail.

Nel 2019 il gruppo di lavoro Access si è occupato principalmente dei seguenti temi: monitoraggio dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci, ridefinizione del processo relativo all'orario ufficiale internazionale e gestione delle infrastrutture ferroviarie congestionate. La CAF ha contribuito in tal senso con esperienze e approcci pratici di gestione delle capacità sulla rete ferroviaria sovraccaricata della Svizzera. A tale proposito vanno sottolineati, in particolare, gli strumenti a medio e lungo termine che la Svizzera ha implementato per la pianificazione dell'orario (programma di utilizzazione della rete e piano di utilizzazione della rete), che sono unici nel loro genere in tutta Europa. Contrariamente a quanto accade in Svizzera, inoltre, in caso di eccesso di domanda gli Stati membri dell'Unione Europea (UE) non assegnano tracce ai richiedenti mediante le aste. Vari regolatori hanno chiesto alla CAF di illustrare il modus operandi della Svizzera.

### Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridors RFC)

L'obiettivo degli RFC è incentivare il traffico merci internazionale su rotaia. La Svizzera è interessata da due corridoi: il corridoio RFC 1 (Rhine-Alpine) e il corridoio RFC 2 (North Sea-Mediterranean).

Sono diverse le iniziative con cui si sta cercando di acquisire maggiore traffico per gli RFC. I cosiddetti Corridor One-Stop-Shops (C-OSS), ad esempio, stanno lavorando a un progetto insieme a Rail Net Europe (RNE) per incrementare l'attrattiva delle offerte di capacità. L'UE, inoltre, sta portando avanti una revisione del «Contingency Handbook». A tale proposito, nel 2017 la CAF aveva colto l'occasione per lanciare, di sua iniziativa, uno studio comparativo sulla gestione delle perturbazioni.

### European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

La Commissione europea si confronta con gli organismi nazionali di regolazione dei trasporti ferroviari su diverse tematiche in seno all'ENRRB. Con il suo status di osservatore, la CAF utilizza questa piattaforma per informare sui risultati delle sue inchieste e procedure d'azione, sulla generale evoluzione della politica dei trasporti svizzera e per propugnare gli interessi svizzeri dinanzi alla Commissione europea e agli organismi di regolamentazione. Essa fa tesoro, inoltre, delle esperienze dei Paesi UE su questioni specifiche quali i prezzi delle tracce o l'utilizzazione degli impianti di servizio. A una seduta dell'ENRRB del 2019, ad esempio, è stato annunciato un nuovo portale internet sul quale possono essere reperite informazioni sugli impianti di servizio a livello paneuropeo (<https://railfacilitiesportal.eu>). Tra questi rientrano anche gli impianti di trasbordo per il TC e le stazioni di smistamento della Svizzera.



## La CAF

### La Commissione

La CAF ha iniziato la propria attività il 1° gennaio 2000. I suoi membri sono nominati dal Consiglio federale. La sua sede è a Berna. Dall'inizio del 2012 la CAF è aggregata amministrativamente al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Nel 2019 la CAF era così composta:



La CAF (da sinistra a destra): Werner Gossen, Peter Bösch, Prof. Dr. Markus Kern, Patrizia Danioth Halter, Giuliano Montanaro, Christof Böhler.

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Presidente	Patrizia Danioth Halter	lic. iur., avvocato e notaio, LLM, Altdorf
Vicepresidente	Markus Kern	Prof. Dr. iur., LLM, professore assistente di diritto statale e amministrativo all'Università di Berna, Berna
Membro	Peter Bösch	esperto in logistica, Binningen
Membro	Werner Gossen	economista aziendale SPD SSS, caposettore smaltimento e riciclaggio Berna, Thierachern
Membro	Giuliano Montanaro	ing. civile dipl. EPF/SIA, CEO di alius consulting GmbH, Zurigo

Da inizio gennaio 2020 si aggiunge come ulteriore membro Anna Ciaranfi Zanetta, lic. iur., avvocato, Dalpe.

### Segreteria tecnica

La Segreteria tecnica assiste la Commissione nell'espletamento delle funzioni di tribunale specializzato, svolge l'attività di vigilanza, comprendente il monitoraggio e l'osservazione del mercato, e rappresenta la CAF nei gruppi di lavoro internazionali. Nell'anno in esame la Segreteria tecnica era così composta:

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Responsabile	Christof Böhler	master in affari internazionali Scuola superiore di scienze economiche politiche e sociali HSG
Sostituto	Andreas Oppliger	lic. phil. nat.
Collaboratrice	Ursula Erb	dr. oec. publ.
Collaboratrice	Fabia Portmann	lic. iur., avvocato
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	dr. sc. nat. PF di Zurigo (dal 15.10.2019)



## Prospettive

### Pacchetto legislativo Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)

La OIF entrerà presumibilmente in vigore nell'estate del 2020. La CAF verrà rinominata in ComFerr e riceverà nuove competenze a livello di gestioni di sistema e diritti di partecipazione. Quale autorità di ricorso, la ComFerr deciderà d'ora in avanti su quanto riportato di seguito.

- Azioni giudiziarie intentate per esecuzione discriminatoria di compiti sistemici da parte del gestore di sistema incaricato dall'UFT. Mediante convenzione di diritto pubblico, l'UFT può affidare compiti preminenti nell'ambito del traffico ferroviario a GI o terzi, che a loro volta stipulano un accordo sul compito sistemico con le imprese interessate.
- Azioni giudiziarie per violazione del diritto di partecipazione delle ITF alla pianificazione dei progetti di investimenti a breve e medio termine dei GI. D'ora in avanti, in caso di progetti d'investimento sulla loro rete, i GI devono accordare agli ITF interessati un diritto di partecipazione.

La futura ComFerr sarà chiamata a vigilare anche sui processi e sulle disposizioni in materia di gestione operativa.

### Impianti di trasbordo per il traffico combinato

Sugli impianti di trasbordo per il TC cofinanziati dalla Confederazione si applicheranno diversi regimi di sconto. La CAF provvederà ad analizzarli nel 2020 verificando l'assenza di discriminazioni e, in particolare, la parità di trattamento dei fruitori degli impianti.

### Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari»

La prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari» è regolamentata dalla legge, con i prezzi che vengono fissati secondo il principio dell'ubicazione (OARF, art. 22). La CAF provvederà a verificare la definizione dei prezzi, la classificazione delle stazioni e la gestione delle capacità da parte dei GI.

### Digitalizzazione

La crescente digitalizzazione nel traffico ferroviario ha numerose ripercussioni sulla capacità di garantire un accesso non discriminatorio alla rete. La CAF terrà conto di queste nuove sfide nell'ambito della propria attività e, in particolare, continuerà a seguire il programma di innovazione smartrail 4.0.



## Glossario

Abbreviazione	Significato
BLS	Società ferroviaria delle Alpi bernesi Berna-Lötschberg-Sempione
CAF	Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
CHF	Franchi svizzeri
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
FFS	Ferrovie federali svizzere
GI	Gestore dell'infrastruttura
Impianti di trasbordo per il TC	Terminali del trasporto combinato
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
Lferr	Legge federale sulle ferrovie
OARF	Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria
OIF	Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria
OLOGA	Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione
RFC	Rail Freight Corridors
RNE	Rail Net Europe
RS	Raccolta sistematica del diritto federale

**Abbreviazione****Significato**

UE

Unione Europea

UFT

Ufficio federale dei trasporti

UST

Ufficio federale di statistica

**Commissione d'arbitrato in materia  
ferroviaria (CAF)**  
Christoffelgasse 5  
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

[info@ske.admin.ch](mailto:info@ske.admin.ch)  
[www.ske.admin.ch](http://www.ske.admin.ch)

