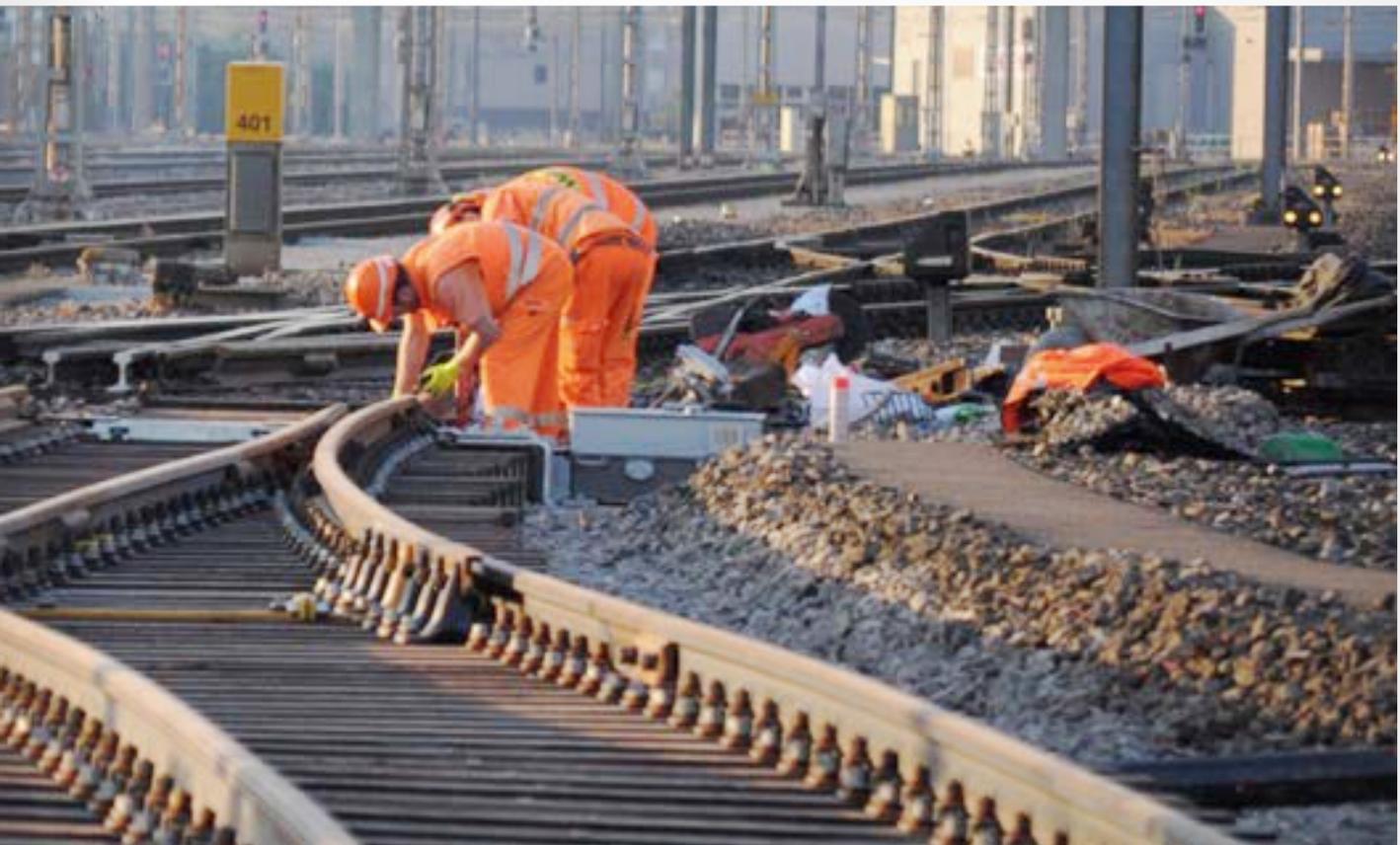




Rapporto d'attività 2021

Commissione del trasporto ferroviario ComFerr



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

**Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom
Commission des chemins de fer RailCom
Commissione del trasporto ferroviario ComFerr
Rail Transport Commission RailCom**



Nota editoriale

Editore: Commissione del trasporto ferroviario ComFerr

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

Stampa: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Copie stampate: tedesco 180, francese 50, italiano 15, inglese 5

Foto: © Walo Bertschinger AG: Frontespizio. © Adobe Stock: pagine 1-2, 4-15. © Shutterstock: Pagine 3, 16. © by look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler: Ritratti pagina 2 e 14.

Indice

Prefazione della presidente	2
Management Summary	3
Aspetti giuridici	4
In generale	4
Procedure e accertamenti giuridici	4
Azioni e inchieste d'ufficio	4
Ulteriori procedure e accertamenti giuridici	4
Monitoraggio del mercato	6
In generale	6
Accesso alla rete	6
Condizioni di accesso alla rete	6
Assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2022	6
Prestazione supplementare «Disposizione di manovre»	6
Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari»	7
Rafforzamento della produzione ferroviaria integrata delle FFS	7
Traffic Management System (TMS)	7
Pianificazione delle capacità di trasporto in caso di interventi edili e di manutenzione	7
Convegno specialistico sul tema della pianificazione non discriminatoria degli intervalli	8
Servizi di consegna locale	8
Impianti di trasbordo per il traffico combinato	8
Compiti sistemici	9
Diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti	9
Osservazione del mercato	10
In generale	10
Prestazioni di trasporto ferroviario nel traffico viaggiatori e merci	10
Ottimizzazione dell'osservazione del mercato	11
Temi selezionati	11
Cooperazione internazionale	13
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	13
Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridors RFC)	13
Prospettive	13
Pianificazione delle capacità di trasporto in caso di interventi edili e di manutenzione	13
Condizioni di accesso nell'assegnazione di slot e capacità degli impianti di trasbordo del traffico combinato	13
La ComFerr	14
La Commissione	14
Segreteria tecnica	15
Glossario	16



Prefazione della presidente

Gentile lettrice, Egregio lettore,

L'elevato grado di utilizzo della rete ferroviaria svizzera pone grandi sfide per la manutenzione, il rinnovamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Si deve, da un lato, pianificare sufficiente tempo per gli interventi edili, così da mantenere l'infrastruttura sempre in buono stato; dall'altro, l'elevato volume di traffico richiede che tali lavori vengano eseguiti nel modo più rapido ed efficiente possibile. Viste le esigenze contrastanti fra «opere edili» e «circolazione dei treni», la pianificazione degli intervalli per i lavori nei cantieri viene giustamente definita la quadratura del cerchio.

Essendo parte dell'accesso alla rete, la pianificazione della capacità di trasporto e in particolare quella degli intervalli sottostanno al principio di non discriminazione e quindi alla vigilanza della ComFerr. Nel quadro di una delle nostre priorità fissate per il 2021 abbiamo analizzato in che modo FFS Infrastruttura conduce tali processi. Noi sosteniamo una pianificazione degli intervalli lungimirante e inclusiva: i gestori dell'infrastruttura devono informare per tempo le imprese di trasporto, coinvolgerle su un piano di parità nello sviluppo di soluzioni equilibrate per le misure sostitutive e risolvere eventuali conflitti attraverso una procedura standardizzata. Alla fine di novembre 2021 abbiamo organizzato un convegno su questo argomento. Nel presente rapporto di attività troverete informazioni dettagliate al riguardo.

Un'altra priorità della nostra attività di vigilanza nell'anno in esame sono stati i prezzi e gli sconti applicati negli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione. La Confederazione ha infatti subordinato i suoi contributi d'investimento corrisposti a circa 30 impianti di questo tipo situati nel Paese alla condizione che i rispettivi gestori garantiscano anche a terzi un accesso non discriminatorio. Questo divieto di discriminazione riguarda, tra le altre cose, la fissazione di prezzi e sconti equi per il trasbordo e i servizi accessori ad esso collegati. Abbiamo sviluppato alcuni principi per la determinazione dei prezzi e



degli sconti per questi servizi e abbiamo verificato il rispetto delle disposizioni di legge da parte dei gestori degli impianti. Poiché in Svizzera finora non si ha avuto libero accesso a sufficienti dati sulla struttura dei costi di questi servizi, abbiamo condotto nostre analisi e commissionato uno studio a una società di ricerca e consulenza.

Colgo l'occasione per ringraziare i membri della Commissione e il personale della Segreteria tecnica per l'impegno e la competenza dimostrati.

Patrizia Daniöth Halter
Presidente



Management Summary

La ComFerr

La Commissione del trasporto ferroviario (ComFerr) è una commissione decisionale indipendente e garantisce l'accesso senza discriminazioni

- alla rete ferroviaria;
- agli impianti di trasbordo del traffico combinato e binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione;
- ai servizi di consegna locale (ovvero ai servizi, nel trasporto merci su rotaia, tra l'infrastruttura ferroviaria, da una parte, e i binari di raccordo o gli impianti di trasbordo del traffico combinato, dall'altra).

Oltre a ciò la ComFerr vigila sull'adempimento non discriminatorio dei compiti sistemici e giudica le controversie intervenute tra il gestore del compito sistemico e le imprese interessate.

Limitatamente al processo di partecipazione, la ComFerr garantisce inoltre il rispetto del diritto delle imprese di trasporto ferroviarie (ITF) e dei raccordati di partecipare alla pianificazione degli investimenti a breve e medio termine dei gestori dell'infrastruttura.

L'ambito di attività della ComFerr è triplice:

- in qualità di tribunale specializzato giudica le controversie che coinvolgono le imprese ferroviarie e altre imprese di trasporto;
- in qualità di autorità di vigilanza avvia inchieste d'ufficio e dispone misure atte ad assicurare la non discriminazione; a tale scopo svolge attività di monitoraggio e osservazione del mercato;
- lavora a livello internazionale con altri regolatori e mantiene una stretta cooperazione soprattutto nell'ambito dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.

Attività nel 2021

Con decisione di fine giugno 2021 la ComFerr ha aperto un'inchiesta d'ufficio nel settore degli impianti di trasbordo del traffico combinato. La Commissione vuole esaminare più a fondo se i prezzi e gli sconti applicati da un gestore sono conformi al principio di non discriminazione. Il gestore dell'impianto, da parte sua, ha presentato ricorso contro questa decisione al Tribunale amministrativo federale. Alla fine del 2021 la procedura di ricorso era ancora pendente.

Nell'anno in esame la ComFerr ha emesso una decisione di accertamento e provveduto a diversi chiarimenti giuridici. Non ha dovuto decidere in merito ad alcuna azione o ricorso.

Per quanto riguarda il **monitoraggio del mercato**, oltre a svolgere i compiti ricorrenti ogni anno la ComFerr ha fissato le seguenti priorità: la ComFerr

- ha analizzato il rischio di discriminazione nei processi di gestione della capacità di trasporto in caso di restrizioni dovute a cantieri (pianificazione degli intervalli);
- ha verificato se gli impianti del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione rispettano le disposizioni di legge in materia di prezzi e sconti non discriminatori;
- ha assistito FFS Infrastruttura nel garantire la non discriminazione nel Traffic Management System (TMS);
- ha supportato i fornitori del servizio di consegna locale nell'attuazione concreta del principio di non discriminazione.

Nel quadro del suo **convegno** annuale la ComFerr ha discusso delle condizioni quadro per una pianificazione non discriminatoria degli intervalli.

Per quanto riguarda l'**osservazione del mercato**, la ComFerr ha analizzato gli indicatori relativi alle prestazioni di trasporto nazionali, ha elaborato in modo mirato alcuni dati pubblicamente accessibili e ha rivisto le sue schede informative sui temi «Rete ferroviaria» e «Trasporto viaggiatori e merci».



Aspetti giuridici

In generale

La ComFerr è una commissione decisionale indipendente ai sensi dell'articolo 8a capoverso 3 dell'ordinanza sull'organizzazione del governo e dell'Amministrazione (OLOGA¹). Essa garantisce l'accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria, agli impianti di trasbordo per il traffico combinato e ai binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione, oltre che ai servizi di consegna locale delle merci su rotaia. In veste di commissione di vigilanza sul mercato la ComFerr sorveglia il funzionamento del mercato ferroviario e lo sostiene in modo determinante (art. 8m lett. b OLOGA). La ComFerr adempie il proprio mandato legale di cui all'art. 40a^{er} della legge sulle ferrovie (Lferr²) come segue:

- in veste di tribunale specializzato decide in merito ad azioni e ricorsi, intentati ad esempio da imprese ferroviarie e altre imprese di trasporto;
- in veste di autorità di vigilanza avvia inchieste d'ufficio e dispone misure atte ad assicurare la non discriminazione. A tale scopo svolge attività di monitoraggio e osservazione del mercato. Utilizza inoltre lo strumento della «vigilanza permanente» per individuare precocemente eventuali discriminazioni e adottare le misure del caso, previa partecipazione e consultazione degli attori interessati;
- a livello internazionale la ComFerr collabora con altri regolatori esteri, in particolare nell'ambito dei corridoi per il trasporto ferroviario di merci.

Nell'anno in esame la ComFerr ha aggiornato il proprio codice di comportamento.

Procedure e accertamenti giuridici

Azioni e inchieste d'ufficio

A fine giugno 2021 la ComFerr ha disposto l'avvio di un'inchiesta d'ufficio a carico di un gestore di impianti di trasbordo del traffico combinato. L'obiettivo è verificare più accuratamente se i prezzi e gli sconti applicati rispettano il principio di non discriminazione. Contro questa decisione il gestore dell'impianto ha presentato ricorso al Tribunale amministrativo federale. Alla fine del 2021 la procedura di ricorso era ancora pendente.

Nell'anno in esame la ComFerr non ha dovuto decidere in merito ad alcuna azione o ricorso.

Ulteriori procedure e accertamenti giuridici

- **Impianto di trasbordo del traffico combinato non soggetto al divieto di discriminazione:** i gestori di impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione sono tenuti a garantire un accesso non discriminatorio a tali impianti, conformemente alla legge sul trasporto di merci (LTM³) e alla decisione di assegnazione dei relativi contributi. Il gestore di un impianto che aveva ottenuto circa vent'anni fa dalla Confederazione un prestito rimborsabile senza interessi per l'acquisto di un'attrezzatura mobile di trasbordo si è rivolto alla ComFerr. Dopo dieci anni di utilizzo l'attrezzatura in questione era stata ammortizzata e sostituita da una nuova, finanziata dal gestore stesso. Il prestito per l'acquisto del primo macchinario era stato interamente restituito. All'inizio di marzo 2021 la ComFerr ha emesso una decisione, secondo cui il gestore in questione non era più soggetto al divieto di discriminazione e poteva pertanto fissare liberamente i prezzi e gli sconti per i suoi clienti.

- **Accesso a un impianto di carico e scarico per il traffico merci:** la ComFerr si è occupata di una denuncia relativa all'accesso non discriminatorio a un impianto pubblico di carico e scarico nella Svizzera occidentale. Poiché fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria, il gestore dell'infrastruttura deve concedere il libero accesso anche a questi impianti. La ComFerr ha riscontrato che l'ordinazione e l'attribuzione di capacità per l'utilizzo di binari o impianti di carico avvengono attraverso l'ordine di una prestazione supplementare. Alla fine del 2021 erano ancora in corso ulteriori accertamenti.
- **Richiesta di informazioni concernente un binario di raccordo:** come già nel 2020, anche nell'anno in esame la ComFerr ha nuovamente risposto alla richiesta di un gestore di un binario di raccordo in merito alle responsabilità per la gestione della capacità sul suo binario.
- **Richiesta di informazioni concernente l'utilizzo di un sistema IT per tratti di rallentamento:** la ComFerr ha risposto a una richiesta di una ITF relativa all'utilizzo a pagamento di un sistema IT, gestito da un'altra ITF, per la comunicazione di informazioni rilevanti per i macchinisti. Dato che il gestore dell'infrastruttura responsabile assicura un'alternativa per la diffusione di queste informazioni a tutte le ITF, non sussiste alcun diritto a un utilizzo gratuito del sistema informatico in questione.
- **Accertamento delle responsabilità e delle competenze con il Servizio di assegnazione delle tracce:** dal 1° gennaio 2021 Traccia Svizzera SA ha assunto la forma giuridica di un istituto di diritto pubblico della Confederazione, il Servizio di assegnazione delle tracce (SAT). La ComFerr si è confrontata con SAT su questioni inerenti alle responsabilità e ha chiarito le competenze in diversi ambiti. Le due autorità federali hanno potuto prevedere congiuntamente possibili conflitti di responsabilità e hanno elaborato corrispondenti soluzioni, ciascuna nei limiti delle proprie attività di vigilanza.

¹ RS 172.010.1

² RS 742.101

³ RS 742.41



Monitoraggio del mercato

In generale

Attraverso la propria attività di monitoraggio del mercato la ComFerr verifica sistematicamente se nella propria sfera di competenza vi siano discriminazioni potenziali. In tal senso ogni anno esamina in particolare:

- le condizioni di accesso alla rete per il periodo di validità dell'orario;
- l'assegnazione delle tracce nell'orario annuale;
- le responsabilità e le procedure nelle stazioni di smistamento e
- l'accesso agli impianti di trasbordo del traffico combinato sovvenzionati.

L'attività della ComFerr si concentra inoltre su alcuni temi prioritari sempre nuovi. Quelli dell'anno in esame sono illustrati qui di seguito.

Se a causa di determinati sviluppi – ad esempio in seguito al progresso della digitalizzazione – dovessero sorgere nuovi rischi di discriminazione nel settore ferroviario, la ComFerr ricorre allo strumento della vigilanza permanente, attraverso la quale provvede, insieme alle imprese coinvolte, a definire il prima possibile le misure necessarie a impedire eventuali disparità di trattamento e ad attuare una soluzione adeguata e a norma di legge.

Accesso alla rete

Condizioni di accesso alla rete

La ComFerr ha condotto presso i principali gestori dell'infrastruttura ferroviaria (FFS, BLS e SOB) la verifica annuale degli strumenti di pubblicazione dei prossimi anni d'orario e non ha riscontrato alcun segnale di discriminazione.

Assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2022

Il Servizio di assegnazione delle tracce è riuscito a dirimere con un accordo tutti i 275 conflitti sorti per l'assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2022. Non sono state avviate procedure di vendita all'asta. La ComFerr non ha riscontrato alcun indizio di comportamento discriminatorio tale da rendere necessario un suo intervento.

Prestazione supplementare «Disposizione di manovre»

La ComFerr ha esaminato per la prestazione supplementare «Disposizione di manovre» le modalità di definizione dei prezzi e il processo di gestione operati dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria FFS, BLS e SOB. Questo servizio comprende la disposizione dei percorsi nell'apparato centrale nonché i necessari accordi tra il personale del gestore dell'infrastruttura e l'ITF. La ComFerr ha concordato con il gestore dell'infrastruttura misure volte ad aggiornare il calcolo dei prezzi e ad adeguare le modalità del conteggio. A partire dal catalogo delle prestazioni 2024 i gestori dell'infrastruttura dovranno aggiornare il sistema dei prezzi basato su costi marginali, risalente al 2010. Dovranno inoltre rivedere e uniformare, conformemente alla convenzione stipulata con la ComFerr, la fatturazione basata su valori medi e pianificati.

Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari»

La ComFerr aveva già incluso la prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari» tra le priorità della sua attività per il 2020. Aveva valutato l'eventuale rischio di discriminazioni nel processo di gestione adottato dai gestori dell'infrastruttura per questa prestazione supplementare e aveva adottato misure per prevenirle.

Nel 2021 la ComFerr si è confrontata con FFS Infrastruttura, BLS Rete, SOB Infrastruttura e SAT sull'attuazione di queste misure. Conformemente a tali misure, FFS, BLS e SOB hanno documentato e pubblicato le capacità di stazionamento disponibili nelle 20 stazioni con la maggiore domanda. Nel 2022 la ComFerr compirà insieme ai gestori dell'infrastruttura ulteriori passi verso una standardizzazione delle attività di pianificazione e una loro migliore documentazione.

Rafforzamento della produzione ferroviaria integrata delle FFS

Con il progetto Traffic Control Center (TCC) i collaboratori di FFS Traffico viaggiatori responsabili della gestione dei treni e delle informazioni ai clienti saranno dislocati nelle sale operative delle centrali d'esercizio di FFS Infrastruttura. Nel 2020 la ComFerr ha concordato con FFS Infrastruttura diverse misure per garantire la separazione organizzativa e contabile dei settori Infrastruttura e Traffico.

Come già nell'anno precedente, anche nel 2021 FFS Infrastruttura ha presentato alla ComFerr un rendiconto in merito allo stato di avanzamento del progetto e all'attuazione delle misure concordate. La ComFerr ha visitato la centrale d'esercizio di Olten e ha chiarito direttamente con i responsabili di FFS Infrastruttura e FFS Traffico viaggiatori alcune questioni ancora aperte, in particolare quella del «doppio impiego» di collaboratori presso FFS Infrastruttura e le divisioni Traffico dell'azienda.

Traffic Management System (TMS)

Insieme ad altri operatori del settore, FFS Infrastruttura sta sviluppando e implementando gradualmente un Traffic Management System (TMS) unitario. L'obiettivo del TMS è di automatizzare la pianificazione delle capacità e la gestione delle operazioni attraverso un processo globale ininterrotto supportato dall'IT.

La ComFerr ha analizzato la governance del TMS in termini di organizzazione e finanziamento. Nell'ottica della vigilanza permanente la ComFerr ha emesso alcune raccomandazioni per FFS Infrastruttura volte a una impostazione indipendente e non discriminatoria dell'organizzazione e del controllo del sistema. La ComFerr ha inoltre analizzato le specifiche di base degli algoritmi utilizzati nel TMS e ha concordato con FFS Infrastruttura alcune misure tese a ridurre al minimo il rischio di discriminazione degli algoritmi. La vigilanza permanente sul TMS continuerà anche nel 2022.

Pianificazione delle capacità di trasporto in caso di interventi edili e di manutenzione

Durante l'anno in esame una delle priorità dell'attività di vigilanza della ComFerr è stata la gestione delle capacità di trasporto in caso di limitazioni al traffico dovute a cantieri (pianificazione degli intervalli). Per la ComFerr è fondamentale che i gestori dell'infrastruttura informino tempestivamente e sufficientemente le ITF, le coinvolgano su un piano di parità e risolvano eventuali conflitti in modo equo ed equilibrato nei confronti di tutte le ITF e di tutte le modalità di trasporto. La ComFerr ha esaminato in che modo FFS Infrastruttura definisce i piani di sostituzione e come coinvolge le ITF nel loro sviluppo. La vigilanza si è concentrata su FFS Infrastruttura, in quanto essa rappresenta il maggior gestore svizzero dell'infrastruttura ferroviaria e svolge un ruolo centrale nella pianificazione degli intervalli sulla rete a scartamento normale della Svizzera. Nella seconda fase del progetto, nel 2022 la ComFerr individuerà i rischi di discriminazione e concorderà con FFS Infrastruttura le misure necessarie. Infine, la ComFerr affronterà la questione anche con altri gestori dell'infrastruttura.



Convegno specialistico

Nel quadro del convegno annuale della ComFerr, tenutosi il 26 novembre 2021, si è discusso delle condizioni quadro per una pianificazione non discriminatoria degli intervalli. Dallo scambio con i rappresentanti del settore è emerso che la trasparenza, la partecipazione e la parità di trattamento sono fattori centrali per garantire una pianificazione lungimirante e affidabile. Le relazioni e un riassunto della tavola rotonda sono disponibili sul sito web della ComFerr.

Servizi di consegna locale

Dal 1° luglio 2020 la ComFerr garantisce un accesso non discriminatorio ai servizi di consegna locale nel settore del trasporto merci su rotaia. Questi ultimi includono i servizi per la consegna di convogli, carri o gruppi di carri tra infrastruttura ferroviaria e binari di raccordo o impianti di trasbordo del traffico combinato.

La ComFerr ha sostenuto il settore nell'attuazione dei nuovi obblighi previsti dall'articolo 6a dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM⁴). Oltre alle ITF merci sottostanno a questi obblighi anche i fornitori specializzati di personale a prestito e del servizio manovra nonché i gestori di binari di raccordo che sull'ultimo miglio forniscono in particolare prestazioni di manovra. Il confronto si è focalizzato sull'obbligo di pubblicazione, secondo cui le imprese devono pubblicare le condizioni di base della fornitura dei servizi e della pianificazione e assegnazione delle risorse nonché la base per il calcolo dei prezzi. La ComFerr ha redatto una scheda informativa e un documento modello, di cui le imprese possono servirsi per descrivere i propri servizi di consegna locale.

Impianti di trasbordo per il traffico combinato

La ComFerr ha vigilato affinché gli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione garantissero una determinazione non discriminatoria di prezzi e sconti. I prezzi e gli sconti sono ritenuti non discriminatori se per la medesima prestazione e le medesime condizioni tutti gli utenti pagano lo stesso prezzo. Il calcolo dei prezzi deve quindi prescindere dal fatto che il servizio sia fornito per uso proprio o a terzi. Le differenze di prezzo per prestazioni uguali o equivalenti devono essere giustificate in modo oggettivo e plausibile.

Oltre ad aver condotto alcune analisi proprie, la ComFerr ha commissionato a una società di ricerca e consulenza uno studio sulla struttura dei costi degli impianti sovvenzionati dalla Confederazione. La ComFerr ha inoltre esaminato le pubblicazioni delle condizioni di accesso agli impianti, previste dalla legge e concordate con le parti interessate, e si è confrontata con i gestori degli impianti. Dietro raccomandazione della ComFerr diversi gestori hanno corretto i loro sistemi di prezzi e sconti. Nel caso di un impianto la ComFerr ha aperto un'inchiesta d'ufficio, che la parte interessata ha impugnato. Alla fine del 2021 il procedimento era ancora pendente presso il Tribunale amministrativo federale.

Compiti sistemici

Dall'entrata in vigore del pacchetto legislativo «Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria» (OIF) la ComFerr è responsabile dei compiti sistemici. Essa giudica le controversie sorte tra il gestore del compito sistemico e le imprese interessate e sorveglia l'adempimento non discriminatorio dei compiti sistemici (art. 40a^{ter} cpv. 1 e 2 Lferr). Attualmente l'UFT ha affidato a un gestore di compiti sistemici lo sviluppo e l'implementazione di una soluzione per i seguenti sette compiti preminenti nell'ambito dell'infrastruttura: informazione alla clientela, European Train Control System (ETCS), radiocomunicazione ferroviaria, STI TAF/TAP⁵ e approvvigionamento di corrente di trazione 16.7 Hz (gestore del compito sistemico: FFS) nonché controllo della marcia dei treni scartamento metrico (gestore del compito sistemico: RhB) e veicolo/itinerario scartamento metrico (gestore del compito sistemico: RAILplus).

Nell'anno in esame la ComFerr ha emesso un parere rispetto a sei delle convenzioni stipulate dall'UFT con i gestori dei compiti sistemici. Il parere concernente la convenzione per la gestione del compito sistemico «radiocomunicazione ferroviaria» è atteso per il primo semestre del 2022.

La ComFerr ha inoltre assistito e sorvegliato il gestore del compito sistemico FFS Infrastruttura nella preparazione delle convenzioni per la gestione dei compiti sistemici «corrente di trazione 16.7 Hz», «informazioni alla clientela» e «ETCS». In virtù dell'articolo 37 capoverso 5 Lferr queste convenzioni tra il gestore del compito sistemico e le imprese interessate disciplinano i compiti sistemici, la consultazione reciproca e la ripartizione dei costi.

Diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti

Dall'inizio del 2021 i gestori dell'infrastruttura devono accordare alle ITF interessate e ai raccordati interessati il diritto di partecipare alla pianificazione a breve e medio termine di progetti d'investimento riguardanti la propria rete. Le ITF interessate e i raccordati interessati possono chiedere informazioni sui progetti e hanno diritto a una risposta fondata da parte del gestore dell'infrastruttura. La ComFerr è responsabile dell'applicazione formale di tale diritto, ossia del processo di partecipazione, e giudica in caso di controversie (art. 40a^{ter} cpv. 1 e art. 37a Lferr). L'UFT decide invece sul contenuto della pianificazione degli investimenti, ad esempio sull'accoglimento delle richieste d'investimento avanzate dalle ITF interessate e dai raccordati interessati che non sono state prese in considerazione.

Per coadiuvare i gestori dell'infrastruttura nell'attuazione del diritto di partecipazione l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha costituito un gruppo di lavoro, che presumibilmente nel corso del 2022 pubblicherà alcune raccomandazioni concernenti il processo di partecipazione. La ComFerr ha assistito e sostenuto questo gruppo di lavoro.

⁴ RS 742.411

⁵ STI = Technical Specification for Interoperability, TAF = Telematics Applications for Freight, TAP = Telematics Applications for Passengers



Osservazione del mercato

In generale

Nell'ambito della propria attività di osservazione del mercato la ComFerr analizza l'andamento della concorrenza e l'assenza di discriminazione sulla rete ferroviaria svizzera. Sul proprio sito Internet e mediante newsletter informa il settore ferroviario e il pubblico interessato in merito alle proprie attività.

Prestazioni di trasporto nel traffico viaggiatori e merci

La figura 1 illustra l'andamento del **traffico viaggiatori (regionale e a lunga distanza)** su rotaia dal 2016 al 2020. Dopo un aumento del 5.5 % registrato dal 2018 al 2019, nel 2020 le misure politiche di contenimento della pandemia di COVID-19 e il mutato comportamento della popolazione hanno portato a una diminuzione del 38.6 %. Questa marcata diminuzione è dovuta in gran parte al minor volume di traffico (diminuzione del 36.8 % dei viaggi-persona). Un'altra ragione va individuata nei minori chilometri percorsi a causa della riduzione dell'offerta del trasporto pubblico (diminuzione del 3.0 % dei treno-chilometri).

Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel trasporto ferroviario viaggiatori



Figura 1: prestazioni di trasporto del traffico ferroviario viaggiatori (regionale e a lunga distanza) 2016-20. Fonte: UST.

Nel 2021 l'andamento delle prestazioni di trasporto ha continuato a essere condizionato dagli effetti della pandemia di coronavirus. Alla fine del 2021 non si profilava ancora un recupero completo fino al livello del 2019. Rispetto agli stessi periodi del 2019 i viaggiatori-chilometri sono stati -49.3 % nel 1° trimestre 2021, -40.5 % nel 2° trimestre e -27.2 % nel 3° trimestre (dati provvisori UST al 14.12.2021).

La figura 2 mostra l'andamento del **traffico merci ferroviario (interno, importazione, esportazione e transito)**. Nel 2020 le prestazioni di trasporto sono diminuite del 5.2 % rispetto all'anno precedente, con un calo sia delle tonnellate trasportate (-5.4 %) che dei treno-chilometri percorsi (-5.0 %). Con l'eccezione del traffico d'esportazione, tutte le modalità di trasporto hanno subito leggere diminuzioni. Rispetto al trasporto ferroviario viaggiatori (figura 1), il calo del trasporto merci ferroviario risulta moderato.

Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel traffico merci ferroviario

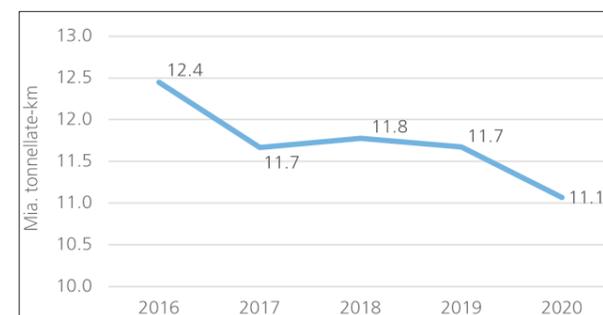


Figura 1: prestazioni di trasporto del traffico ferroviario viaggiatori (regionale e a lunga distanza) 2016-20. Fonte: UST.

Temi selezionati

Cargo sous terrain

Con la nuova legge sul trasporto di merci sotterraneo (LTMS) il Consiglio federale vuole creare le condizioni per il progetto Cargo sous terrain e obbligare i gestori di impianti sotterranei a fornire a terzi i propri servizi di trasporto e il raccordo a tali impianti senza discriminazioni. La ComFerr dovrà vigilare sul rispetto di tali obblighi e decidere in merito a eventuali controversie. Nel 2021 il Parlamento federale ha deliberato sul progetto di legge e lo ha approvato nella votazione finale di dicembre.

Legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità

Su incarico del Consiglio federale il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha elaborato un disegno di legge per un'«infrastruttura nazionale di interconnessione dei dati sulla mobilità» (NADIM). L'obiettivo è quello di semplificare lo scambio di dati sulla mobilità e quindi la combinazione di diversi mezzi di trasporto. La NADIM dovrà essere indipendente, affidabile, non discriminatoria, trasparente, senza scopo di lucro e tecnicamente flessibile e dovrà permettere alle imprese di offrire ai loro clienti soluzioni per una mobilità interconnessa e multimodale. Nell'ambito della consultazione degli Uffici la ComFerr ha espresso il proprio parere sulla programmata legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità. Molti dati fondamentali dell'infrastruttura della mobilità, che possono essere ottenuti tramite la NADIM, sono resi disponibili nell'ambito della gestione del compito di sistema «Informazione alla clientela». La NADIM non ha alcuna influenza sulla gestione dei compiti sistemici e sulla relativa vigilanza della ComFerr, che vengono mantenute.

I dati trimestrali provvisori dell'UST (al 14.12.2021) per le prestazioni di trasporto del traffico merci ferroviario mostrano un andamento simile a quello del periodo pre-pandemia: rispetto agli stessi periodi del 2019 i valori erano pari a -3.1 % nel 1° trimestre, +4.5 % nel 2° trimestre e +0.9 % nel 3° trimestre.

Ottimizzazione dell'osservazione del mercato

Per monitorare lo sviluppo del paesaggio ferroviario svizzero, la ComFerr analizza in modo mirato dati pubblici che hanno un'attinenza con il proprio mandato. Nel quadro del riorientamento delle proprie attività di osservazione del mercato, nel 2021 la ComFerr ha rivisto le tre schede informative su rete ferroviaria, trasporto viaggiatori e trasporto merci, pubblicate sul proprio sito Internet. Ha inoltre provveduto a completare la propria raccolta di dati per l'osservazione del mercato con indicatori sull'accesso non discriminatorio agli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione. L'implementazione e la pubblicazione sono previste per il 2022.



Cooperazione nel traffico ferroviario viaggiatori

In un rapporto pubblicato nel 2021 il Consiglio federale è giunto alla conclusione che la Svizzera continuerà a puntare sulla cooperazione piuttosto che sulla concorrenza nel trasporto ferroviario passeggeri. Il traffico ferroviario a lunga distanza sarà gestito anche in futuro mediante una concessione unitaria delle FFS; il Consiglio federale vorrebbe tuttavia obbligare queste ultime a incaricare altre imprese di trasporto interessate per la gestione di singole linee. Nel traffico viaggiatori internazionale il Consiglio federale mantiene il modello di cooperazione esistente, in quello regionale quello delle assegnazioni dirette. La ComFerr continuerà a seguire gli sviluppi in questo settore.

Decisione dell'UFT concernente il diritto di partecipazione per la linea Berna-Entlebuch-Lucerna

Dall'inizio del 2021 i gestori dell'infrastruttura devono accordare alle ITF interessate e ai raccordati interessati il diritto di partecipare alla pianificazione a breve e medio termine di progetti d'investimento riguardanti la propria rete (art. 37a Lferr). Nel primo caso di applicazione di questo nuovo diritto di partecipazione, l'UFT ha deciso che FFS Infrastruttura deve rivedere la sua pianificazione degli investimenti per l'attuazione della legge sui disabili sulla linea Berna-Entlebuch-Lucerna. Una ITF aveva infatti obiettato che la pianificazione originaria avrebbe causato notevoli svantaggi all'esercizio (soppressione di posti di incrocio a causa della riduzione dei marciapiedi esistenti).

Misure a favore del trasporto pubblico viaggiatori e del trasporto merci su rotaia dovute alla pandemia di coronavirus

Per contrastare gli effetti della pandemia di COVID-19 la Confederazione ha adottato nel 2020 e nel 2021 due pacchetti di misure a sostegno del trasporto pubblico viaggiatori e del trasporto merci su rotaia. Inoltre, nel dicembre del 2021 il Consiglio federale ha deciso alcune misure volte a stabilizzare le finanze delle FFS, in particolare una riduzione dei prezzi di traccia per il traffico a lunga distanza.



Cooperazione internazionale

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

La ComFerr ha elaborato per la Svizzera i dati richiesti per il report di monitoraggio del mercato 2021 di IRG-Rail e ha partecipato agli incontri del gruppo di lavoro Access. All'interno di questo gruppo di lavoro la ComFerr ha illustrato alle autorità di regolamentazione degli altri Paesi membri le prescrizioni svizzere in materia di pianificazione e determinazione delle capacità di trasporto per le linee e i nodi con limitazioni temporanee del traffico. Il gruppo di lavoro Access ha proseguito, tra le altre cose, anche la propria partecipazione al progetto di ridefinizione del processo relativo all'orario ufficiale internazionale (timetable redesign, TTR).

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

L'obiettivo dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridors, RFC) è incentivare il traffico merci internazionale su rotaia. La Svizzera è parte di due corridoi: il corridoio RFC 1 (Rhine-Alpine) e il corridoio RFC 2 (North Sea-Mediterranean). Nel 2021 si sono tenuti i consueti contatti periodici tra i regolatori nazionali e i C-OSS sul corridoio RFC 1 e RFC 2, in occasione dei quali si è discusso soprattutto degli effetti della pandemia di coronavirus sul volume di traffico.

Prospettive

Pianificazione delle capacità di trasporto in caso di interventi edili e di manutenzione

Nel 2022 l'attività di vigilanza della ComFerr approfondirà ulteriormente i processi di pianificazione degli intervalli, valuterà la necessità di intervento e concorderà le misure necessarie insieme alle imprese interessate.

Condizioni di accesso nell'assegnazione di slot e capacità degli impianti di trasbordo del traffico combinato

Nel 2022 la ComFerr concentrerà la sua vigilanza permanente sull'esame delle condizioni d'accesso nell'assegnazione di slot e capacità degli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione. Dopo la verifica dei sistemi dei prezzi e degli sconti, la ComFerr predispone così un ulteriore elemento chiave a favore di un accesso non discriminatorio agli impianti di trasbordo del traffico combinato.



La ComFerr

La Commissione

La ComFerr ha iniziato la propria attività il 1° gennaio 2000. I suoi membri sono nominati dal Consiglio federale. La sua sede è a Berna. La ComFerr è aggregata amministrativamente al DATEC. Nel 2021 la ComFerr era così composta:



La ComFerr (da sinistra a destra): Anna Ciaranfi Zanetta, Werner Grossen, Peter Bösch, Giuliano Montanaro, Patrizia Daniioth Halter, Christof Böhler, Prof. Dr. Markus Kern.

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Presidente	Patrizia Daniioth Halter	lic.iur., avvocato e notaio, LLM, Altdorf
Vicepresidente	Markus Kern	Prof. Dr. iur., professore di diritto statale, amministrativo e europeo all'università di Berna, Berna
Membro	Peter Bösch	esperto in logistica, Binningen
Membro	Anna Ciaranfi Zanetta	lic. iur., avvocato, Dipartimento delle finanze e dell'economia del Cantone Ticino, Dalpe
Membro	Werner Grossen	economista aziendale SPD SSS, caposettore smaltimento e riciclaggio Berna, Thierachern
Membro	Giuliano Montanaro	ing. civile dipl. EPF/SIA, CEO di alius consulting GmbH, Zurigo

Segreteria tecnica

La Segreteria tecnica assiste la Commissione nell'espletamento delle funzioni di tribunale specializzato, svolge l'attività di vigilanza e rappresenta la ComFerr 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 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
Collaboratore	Ken Ziegler	B.A. in economia aziendale HSG



Glossario

Abréviation	Signification
BLS	Società ferroviaria delle Alpi bernesi Berna-Lötschberg-Sempione
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
ETCS	European Train Control System
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
Lferr	Legge sulle ferrovie
LTM	Legge sul trasporto di merci
LTMS	Legge federale sul trasporto di merci sotterraneo
OIF	Pacchetto legislativo Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria
OLOGA	Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione
OTM	Ordinanza sul trasporto di merci
RFC	Rail Freight Corridors (corridoi per il trasporto ferroviario delle merci)
RNE	Rail Net Europe
RS	Raccolta sistematica del diritto federale
SAT	Servizio di assegnazione delle tracce
SOB	Schweizerische Südostbahn
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica

Commissione del trasporto ferroviario ComFerr
 Christoffelgasse 5
 3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

info@railcom.admin.ch
 www.railcom.admin.ch

