



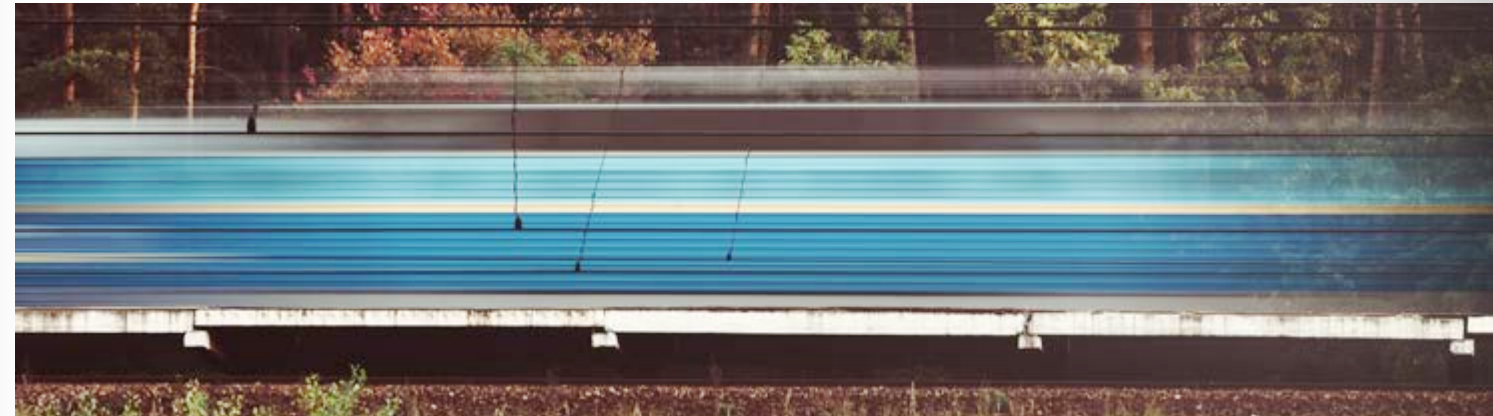
Rapporto d'attività 2022

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

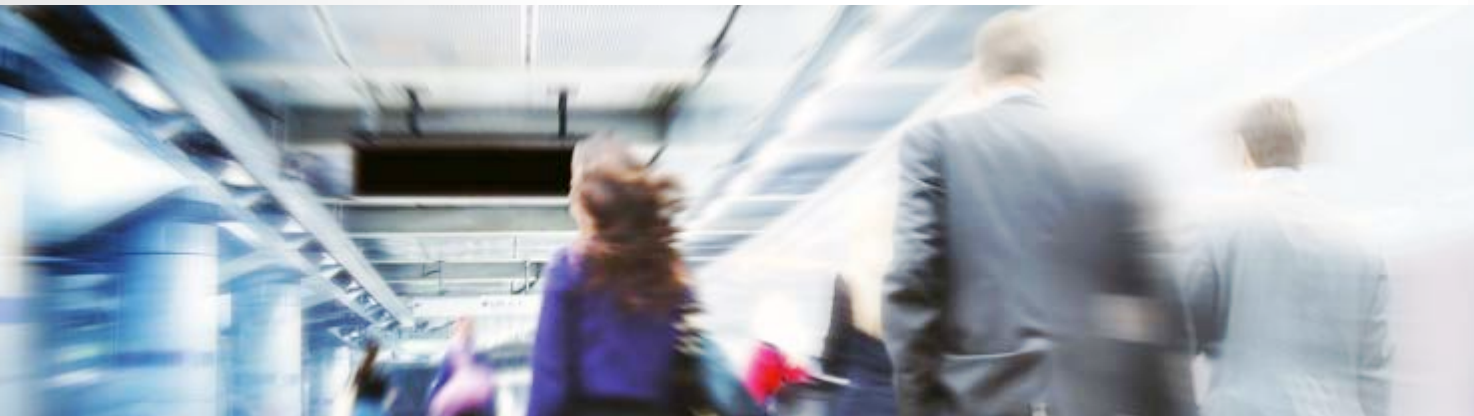
Stampa: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Copie stampate: tedesco 190, francese 50, italiano 15, inglese 5

Foto: © Adobe Stock: pagine 1, 10, 11, 12, 13 © Shutterstock: Frontespizio, pagine 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 14, 15, 16. © by look-at-me.ch, Yolanda Nacht-Bohler: Ritratti pagina 2 e 14.

Indice

Prefazione della presidente	2
Management Summary	3
Aspetti giuridici	5
In generale	5
Procedure e accertamenti giuridici	5
Progetto di legge «Perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera»	6
Monitoraggio del mercato	6
In generale	6
Accesso alla rete	6
Condizioni di accesso alla rete	6
Assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2023	6
Prestazione supplementare «Disposizione di manovre»	7
Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari»	7
Stazioni di smistamento	7
Traffic Management System (TMS)	7
Pianificazione delle capacità di trasporto in caso di interventi edili e di manutenzione	8
Impianti di carico e scarico	8
Servizi di consegna locale	8
Impianti di trasbordo del traffico combinato	9
Gestione degli slot e della capacità	9
Progetto Gateway Basilea Nord (GBN)	9
Compiti sistemici	9
Diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti	10
Osservazione del mercato	10
In generale	10
Prestazioni di trasporto ferroviario nel traffico viaggiatori e merci	10
Indagine tra le ITF del traffico merci	12
Temi selezionati	12
Cooperazione internazionale	13
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	13
Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridors RFC)	13
Prospettive	13
Infrastruttura	13
Impianti di trasbordo per il traffico combinato	13
Traffico merci	13
La ComFerr	14
La Commissione	14
Segreteria tecnica	15
Glossario	16



Prefazione della presidente

Gentile lettrice, Egregio lettore,

il sistema ferroviario svizzero è contraddistinto da una moltitudine di prescrizioni legali, tecniche ed economiche. Per le imprese del settore ferroviario è spesso difficile riuscire ad adempiere a fondo ed entro i termini previsti ai propri obblighi legali e coordinare, nel contempo, l'esercizio quotidiano. Pertanto per noi è importante offrire loro un sostegno attivo e tempestivo e affiancarle nell'attuazione di soluzioni adeguate e conformi alla legge.

Un esempio di questo supporto lungimirante al settore sono le nostre attività nell'ambito del compito sistemico «Informazione alla clientela». Nel quadro della vigilanza permanente abbiamo potuto proporre alcune ottimizzazioni del sistema, volte a garantire il rispetto dei principi di trasparenza, partecipazione e parità di trattamento. Troverete maggiori informazioni al riguardo a pagina 9 del presente rapporto. Abbiamo inoltre iniziato presto a occuparci del perfezionamento della governance per un'informazione alla clientela standardizzata a livello nazionale. Tale processo verrà lanciato nel 2023 sotto la guida dell'Ufficio federale dei trasporti e di Alliance Swiss Pass, con l'obiettivo di fornire alla clientela dei trasporti pubblici di tutta la Svizzera informazioni ancora più uniformi su orari, fermate, interruzioni del servizio e ritardi.

Un altro ambito in cui nel 2022 abbiamo affiancato il settore ferroviario nell'attuazione dei suoi obblighi legali è stato quello della gestione degli slot e della capacità negli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione: in questo caso si tratta di applicare i principi di non discriminazione, di parità di trattamento e di trasparenza sia nell'assegnazione delle finestre temporali riservate all'uso di queste strutture sia nella gestione delle deroghe e dei conflitti. A tale scopo abbiamo



definito standard unitari per l'assegnazione di slot e capacità e mettiamo a disposizione un modello per la pubblicazione delle regole di attribuzione degli slot. In occasione del nostro convegno specialistico annuale il settore ha potuto ricavare informazioni approfondite sul tema e scambiare le proprie esperienze con le imprese interessate e le autorità.

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

Mandato legale

La Commissione del trasporto ferroviario (ComFerr) è un organo decisionale indipendente che garantisce l'accesso non discriminatorio sia alla rete ferroviaria che agli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione e ai binari di raccordo. Essa vigila anche sulla fornitura non discriminatoria delle prestazioni di trasporto merci ferroviario tra l'infrastruttura ferroviaria e i binari di raccordo o gli impianti di trasbordo del traffico combinato, vale a dire la consegna locale.

La ComFerr vigila inoltre sull'adempimento non discriminatorio dei compiti sistemici e sul rispetto del diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti di breve e medio termine dei gestori dell'infrastruttura (GI), garantendo così condizioni quadro eque per l'utilizzo dell'infrastruttura e sostenendo il funzionamento del mercato ferroviario.

La ComFerr adempie al proprio mandato legale come segue:

- a) in qualità di tribunale specializzato decide in merito a controversie che coinvolgono le imprese ferroviarie e altre imprese di trasporto;
- b) in qualità di autorità di vigilanza conduce inchieste d'ufficio e dispone misure atte ad assicurare la non discriminazione. A tale scopo svolge attività di monitoraggio e osservazione del mercato;
- c) a livello internazionale la ComFerr promuove una cooperazione profonda, in particolare nell'ambito dei corridoi per il trasporto ferroviario di merci.

Attività e sfide

La ComFerr verifica regolarmente d'ufficio le condizioni quadro rilevanti nella propria area di competenza per individuare tempestivamente eventuali discriminazioni e adottare quanto prima le misure necessarie. Nel 2022 la sua attività si è concentrata sui seguenti temi prioritari:

Trasparenza nell'assegnazione delle capacità

La ComFerr ha verificato in diversi ambiti se l'assegnazione delle capacità avviene secondo principi di trasparenza ed equità.

Finora i 24 impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione hanno gestito gli slot e le capacità in modo molto diverso tra loro. Alcuni attori, ad esempio, avevano solo regole implicite e applicavano processi ad hoc. Per garantire la trasparenza e prevenire le discriminazioni la ComFerr ha quindi definito standard uniformi per la gestione degli slot e delle capacità e un modello per la pubblicazione delle informazioni rilevanti al riguardo. In occasione del suo convegno specialistico annuale la ComFerr ha discusso di questo tema con il settore.

La Commissione ha chiesto un rafforzamento della trasparenza anche per gli impianti di carico e scarico. Insieme ai gestori di questi impianti ha preparato pertanto un pacchetto di misure, che prevede tra le altre cose la pubblicazione di tutti gli impianti utilizzabili e delle loro caratteristiche tecnico-operative.

Anche i fornitori di servizi di consegna locale sono stati sollecitati a rispettare i loro obblighi di pubblicazione.



Compiti sistemici e diritto di partecipazione

La ComFerr ha sorvegliato e affiancato il gestore del compito sistemico FFS nell'attuazione dei compiti sistemici «Corrente di trazione 16,7 Hz», «Informazione alla clientela» e «ETCS» nonché in particolare nella stesura dei contratti con le imprese interessate. Il compito sistemico «Informazione alla clientela» deve essere riorganizzato in vista del nuovo sistema nazionale standardizzato di informazione, attivo a partire dal 2023. La ComFerr ha analizzato i relativi processi di governance ed è intervenuta a favore di una partecipazione tempestiva ed equa delle parti interessate all'attuazione e al perfezionamento di questo compito sistemico.

La ComFerr ha inoltre sorvegliato e supportato i GI per garantire il rispetto del diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti e per definire la relativa procedura.

Digitalizzazione

Le nuove tecnologie e la digitalizzazione creano un nuovo potenziale di discriminazione, soprattutto nel contesto delle imprese ferroviarie integrate della Svizzera. Gli sviluppi nel Traffic Management System (TMS) richiedono notevoli risorse di personale e finanziarie. Per le imprese ferroviarie di medie e piccole dimensioni ciò rappresenta una grande sfida, pertanto la ComFerr ha seguito i GI nella definizione della governance e nell'applicazione degli algoritmi, così da garantire un TMS non discriminatorio.

Pianificazione degli interventi edili e di manutenzione

La rete ferroviaria svizzera è una delle più utilizzate in Europa. La necessità di interventi edili e di manutenzione si scontra pertanto con l'esigenza di un servizio di trasporto stabile. Sono quindi fondamentali una pianificazione precoce e lungimirante degli intervalli temporali da riservare ai suddetti interventi nonché piani il più equi e ottimali possibili per le soluzioni di trasporto sostitutive. La ComFerr ha esaminato sia la pianificazione degli intervalli sia i piani per l'offerta di trasporto sostitutiva e ha concordato con FFS Infrastruttura, BLS Rete e SOB Infrastruttura misure volte a garantire la non discriminazione.

Ulteriore sviluppo del trasporto merci ferroviario in Svizzera

In Svizzera la promozione del trasporto merci ferroviario richiede condizioni quadro coerenti e non discriminatorie, che permettano di raggiungere il risultato auspicato attraverso i fondi federali stanziati e di evitare distorsioni della concorrenza, ad esempio attraverso sovvenzioni trasversali. Occorre quindi fare una netta distinzione sul piano sia giuridico che finanziario tra le prestazioni finanziate autonomamente e quelle sovvenzionate. La ComFerr ha affrontato la questione nel progetto di legge «Perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera».

Osservazione del mercato

Nell'ambito dell'osservazione del mercato la ComFerr ha analizzato gli indicatori relativi alle prestazioni di trasporto nazionali. Nel segmento del trasporto viaggiatori i valori del 2021 non hanno raggiunto il livello precedente allo scoppio della pandemia da coronavirus. Nel segmento del trasporto merci, invece, nel 2021 le prestazioni di trasporto hanno superato il valore pre-pandemia. La ComFerr ha inoltre condotto un'indagine tra le imprese del trasporto merci ferroviario (ITF) in merito alla loro collaborazione con i GI, in particolare per quanto riguarda la pianificazione delle capacità di trasporto, l'utilizzo delle tracce e le condizioni di accesso alla rete.



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^{ter} 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 tempestivamente eventuali discriminazioni e adottare le misure del caso, previa consultazione e partecipazione 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.

Procedure e accertamenti giuridici

La ComFerr verifica regolarmente d'ufficio le condizioni quadro rilevanti nella propria area di competenza (v. qui sopra par. «In generale») per individuare tempestivamente le discriminazioni e adottare con anticipo le misure necessarie.

La ComFerr ha inoltre condotto accertamenti giuridici e procedure legali in relazione a diversi temi del monitoraggio del mercato (v. da pag. 6). Si è occupata, ad esempio, dell'ambito di applicazione dell'accesso non discriminatorio agli impianti del traffico combinato (ai sensi dell'art. 8 cpv. 5 LTM³ in combinato disposto con l'art. 6 OTM⁴), dichiarando in una decisione di accertamento che il gestore dell'impianto in questione non è obbligato a concederlo.

La ComFerr ha risposto anche alle domande di diverse imprese. Per una ITF, ad esempio, la ComFerr ha chiarito se sia compatibile con il principio di non discriminazione il fatto che mentre le ITF titolari di certificati di sicurezza per il trasporto merci sono autorizzate a trasferire carichi eccezionali e carri merci vuoti, lo stesso non vale per le ITF con certificati di sicurezza per il trasporto viaggiatori.

Nel 2021 la ComFerr ha disposto l'avvio di un'inchiesta d'ufficio in merito ai prezzi e agli sconti applicati da un gestore di impianti di trasbordo del traffico combinato. Alla fine del 2022 il ricorso presentato dal gestore dell'impianto in questione era ancora pendente presso il Tribunale amministrativo federale.

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

¹ RS 172.010.1

² RS 742.101

³ RS 742.41

⁴ RS 742.411



Monitoraggio del mercato

Progetto di legge «Perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera»

Il Consiglio federale intende potenziare il trasporto merci, tenendo conto degli obiettivi di politica energetica e climatica nonché dell'importanza del trasporto ferroviario per la sicurezza dell'approvvigionamento in Svizzera. Il 2 novembre 2022 ha avviato la consultazione sul perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto merci in Svizzera. La ComFerr appoggia il rafforzamento del traffico a carro completo isolato (TCCI) e l'ulteriore sviluppo delle catene di trasporto multimodali. Tuttavia l'offerta di rete dovrebbe essere concepita in modo tale da non compromettere la concorrenza e promuovere l'innovazione. La ComFerr raccomanda di improntare le misure di promozione ai seguenti principi:

- promozione di un accesso non discriminatorio ed equo alle prestazioni di TCCI nonché ai relativi impianti, in particolare agli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione, ai binari di raccordo, agli impianti di carico e scarico e alle piattaforme di trasbordo multimodali - incluse le strutture associate per il trasbordo delle merci - nonché all'infrastruttura portuale;
- promozione dell'orientamento al mercato e aumento l'efficienza del TCCI;
- prevenzione delle distorsioni della concorrenza (ad es. sovvenzionamento trasversale di prestazioni finanziate autonomamente tramite prestazioni beneficiarie di sovvenzioni), ovvero separazione giuridica e finanziaria nel TCCI tra le prestazioni finanziate autonomamente e quelle sovvenzionate;
- criteri di governance che garantiscano un sistema complessivo non discriminatorio e concorrenziale.

Al fine di rafforzare la navigazione sul Reno all'interno delle catene di trasporto multimodali è opportuno assoggettare al principio di non discriminazione anche l'accesso alle infrastrutture portuali per il trasporto di merci sul Reno.

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.

Accesso alla rete

Condizioni di accesso alla rete

La ComFerr ha condotto presso i principali GI 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 2023

Il Servizio di assegnazione delle tracce è riuscito a dirimere con un accordo, ossia senza vendita all'asta, tutti i 276 conflitti sorti per l'assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2023. La ComFerr non ha riscontrato alcun indizio di comportamento discriminatorio tale da rendere necessario un suo intervento.

Dal 2022 il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce gestisce nei propri sistemi un elenco centralizzato dei conflitti in corso per l'attribuzione delle tracce, da cui i GI e le ITF possono controllare lo stato di elaborazione aggiornato di tutti i conflitti che li riguardano. Ciò consente di migliorare la trasparenza nella risoluzione dei conflitti.

Prestazione supplementare «Disposizione di manovre»

Nel 2021 la ComFerr ha esaminato per la prestazione supplementare «Disposizione di manovre» il processo di gestione e le modalità di definizione dei prezzi applicati dai gestori dell'infrastruttura ferroviaria FFS, BLS e SOB. La Commissione ha così concordato con i GI misure volte ad aggiornare il calcolo dei prezzi e ad adeguare le modalità del conteggio. Nel 2022 la ComFerr ha verificato l'attuazione di queste misure da parte dei GI:

- il calcolo dei prezzi è stato aggiornato e si applica già al catalogo delle prestazioni 2023 anziché al catalogo 2024, come inizialmente previsto;
- è stato armonizzato e semplificato il metodo di fatturazione per il trasporto di viaggiatori e merci.

Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari»

Per effetto della vigilanza permanente della ComFerr, nel 2021/2022 FFS Infrastruttura, BLS Rete e SOB Infrastruttura hanno documentato le capacità di stazionamento disponibili nelle stazioni con la maggiore domanda e le hanno pubblicate sul sito web del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce. In tal modo le ITF interessate possono regolare in anticipo le proprie esigenze di stazionamento in base alle capacità disponibili.

Stazioni di smistamento

La ComFerr ha il compito di assicurare l'accesso non discriminatorio alle cinque stazioni di smistamento di Basilea, Buchs (SG), Chiasso, Losanna e Limmattal.

Nelle stazioni di smistamento di Buchs (SG), Losanna e Limmattal il proprietario degli impianti, FFS Infrastruttura, ha delegato da diversi anni la gestione operativa dello smistamento a FFS Cargo. La ComFerr monitora regolarmente questo modello di gestione e verifica, in particolare, che sia garantito il trattamento confidenziale dei dati rilevanti per la concorrenza. La ComFerr vigila inoltre sulla definizione dei prezzi applicati per le prestazioni offerte nelle stazioni di smistamento.

Traffic Management System (TMS)

FFS Infrastruttura sta sviluppando e implementando gradualmente, insieme ad altri operatori del settore, un Traffic Management System (TMS) unitario. La ComFerr aveva raccomandato a FFS Infrastruttura il rispetto dei seguenti principi per una governance del TMS il più possibile non discriminatoria:

- garantire l'indipendenza nello sviluppo, esercizio e perfezionamento del TMS;
- coinvolgere i GI interessati e il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce nelle decisioni relative alla gestione e alla guida del TMS;
- tener conto in ugual misura degli interessi di tutti i GI per il finanziamento dello sviluppo, dell'esercizio e del perfezionamento del TMS;
- garantire la riservatezza e la segretezza dei dati sensibili trattati.

Nell'ambito della vigilanza permanente la ComFerr ha avviato all'interno di un gruppo di lavoro che studia l'utilizzo e il perfezionamento del TMS («Nutzung und Weiterentwicklung TMS») diverse misure per la governance del TMS volte all'attuazione dei suddetti principi.



Insieme a rappresentanti del TMS la ComFerr ha definito alcuni scenari che permettono di capire, attraverso simulazioni, se gli algoritmi utilizzati nella pianificazione e nel controllo delle capacità di trasporto possono comportarsi in modo discriminatorio. Le simulazioni effettuate finora non hanno mostrato alcuna evidenza di un funzionamento discriminatorio. Nel 2023 la ComFerr continuerà la sua attività di vigilanza sugli algoritmi.

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

Nel 2021/2022 una delle priorità dell'attività di vigilanza della ComFerr è stata la gestione delle capacità di trasporto durante interventi edili o di manutenzione. La ComFerr ha analizzato il modo in cui FFS Infrastruttura definisce i piani dell'offerta di trasporto sostitutiva e come vengono coinvolte a questo riguardo le ITF. Sulla base delle informazioni acquisite la ComFerr ha concordato nel 2022 con FFS Infrastruttura alcune misure volte a garantire alle ITF interessate trasparenza, partecipazione e parità di trattamento nella pianificazione degli intervalli riservati a interventi edili e di manutenzione e nella definizione dei piani dell'offerta sostitutiva. Le misure seguono tre indirizzi principali:

- comunicazione alle ITF e definizione degli approcci concettuali e dei principi di pianificazione alla base della pianificazione degli intervalli;
- illustrazione delle limitazioni alle capacità di trasporto pianificabili nel lungo periodo e coinvolgimento delle ITF;
- definizione del coinvolgimento delle ITF nello sviluppo dei piani dell'offerta di trasporto sostitutiva.

Nell'anno in esame la ComFerr ha affrontato la questione anche con BLS Rete e SOB e ha ripreso in entrambi i casi buona parte delle misure concordate con FFS Infrastruttura, tenendo comunque conto delle singole situazioni specifiche. Nel 2023 la ComFerr affiancherà tutti i GI nell'implementazione di tali misure ed effettuerà controlli.

Impianti di carico e scarico

Nell'ambito di una delle priorità della sua attività di monitoraggio del mercato la ComFerr si è occupata della gestione degli impianti di carico e scarico. Le ITF del trasporto merci utilizzano questi impianti per movimentare gruppi specifici di merci, come il legno, le barbabietole da zucchero o merci alla rinfusa. Per garantire una gestione non discriminatoria di queste strutture la ComFerr ha definito un pacchetto di misure, che prevede alcune novità, tra cui le seguenti:

- i GI devono pubblicare i propri impianti disponibili e le loro caratteristiche tecnico-operative;
- il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce sorveglia in modo proattivo le strutture utilizzate da più imprese;
- i GI riferiscono ogni anno alla ComFerr sul comportamento delle ITF in materia di ordinazioni.

Servizi di consegna locale

Le imprese che offrono servizi di consegna locale devono pubblicare le loro prestazioni, le rispettive condizioni di fornitura, l'allocation delle risorse e i prezzi. La ComFerr ha verificato presso le ITF interessate il rispetto di tale obbligo e, ove necessario, ha sollecitato le imprese ad adempierlo. Anche i gestori di binari di raccordo che forniscono servizi di consegna locale sono soggetti a questo obbligo di pubblicazione. La ComFerr li ha informati al riguardo attraverso una newsletter della VAP (Verband der verladenden Wirtschaft).

Impianti di trasbordo per il traffico combinato

Gestione degli slot e delle capacità

La ComFerr ha sviluppato standard unitari per una gestione equa e trasparente degli slot e delle capacità negli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione. I proprietari e i gestori di tali strutture sono obbligati a garantire un accesso non discriminatorio alle stesse. Il divieto di discriminazione vale anche per la gestione degli slot e delle capacità.

Per aiutare i proprietari e i gestori degli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione a ottemperare ai loro obblighi di legge la ComFerr ha redatto un documento modello per la pubblicazione delle informazioni richieste. Esso contiene i principi e le regole per la pianificazione e l'assegnazione degli slot nei casi normali e in quelli di scostamento o ritardo rispetto al programma. In questo modo si vuole garantire a tutti i clienti attuali e futuri la possibilità di informarsi sul regime in vigore e un trattamento equo.

Nel corso del suo convegno specialistico, che nell'anno in esame si è tenuto il 4 novembre 2022, la ComFerr si è confrontata con i rappresentanti del settore riguardo agli standard e al documento modello succitati. Nel suo intervento FFS Cargo ha illustrato la propria implementazione dei criteri richiesti, mentre un rappresentante dell'Agenzia tedesca delle reti (Bundesnetzagentur) ha spiegato come è regolamentata la gestione degli slot e delle capacità in Germania. Le presentazioni e una sintesi delle discussioni di gruppo sono pubblicate sul sito web della ComFerr.

Progetto Gateway Basilea Nord (GBN)

Nel 2022 la ComFerr si è confrontata con la società GBN AG in particolare sui temi della governance e della gestione degli slot e delle capacità.

Compiti sistemici

La ComFerr ha condotto una vigilanza permanente presso il gestore del compito sistemico «Informazione alla clientela» e ha formulato il proprio parere in merito al progetto per una «informazione nazionale standard alla clientela». Sulla base dei colloqui effettuati, dell'esame della documentazione e della valutazione di altre informazioni la ComFerr ha tracciato un bilancio prevalentemente positivo:

- il gestore del compito sistemico «Informazione alla clientela» è fondamentalmente consapevole dell'importanza del tema della discriminazione e agisce di conseguenza. Tale consapevolezza deve tuttavia essere continuamente curata e dipende dall'impostazione mentale («mindset») delle persone interessate;
- il rispetto dei principi della trasparenza, della partecipazione nonché della parità di trattamento e del trattamento più favorevole è garantito da una serie di misure. Ci sono ancora margini di miglioramento in alcuni ambiti, come ad esempio nel caso dell'ordine del giorno della riunione del Management Board Meeting, che andrebbe pubblicato con anticipo;
- il rispetto del principio della «separazione tra infrastruttura e trasporti» è un vincolo impegnativo e non va mai perso di vista: la guida dell'unità «Digital Solution Kundeninformation» (DSO-KIS) è affidata a un team interdisciplinare composto da rappresentanti del «business», ossia delle sezioni Infrastruttura e Traffico viaggiatori nonché del settore IT. Questa forma di lavoro indebolisce sostanzialmente il requisito della separazione organizzativa di cui all'articolo 64 Lferr, in particolare perché i collaboratori delle divisioni del Traffico partecipano direttamente alla gestione dei compiti centrali della divisione Infrastruttura.

Oltre alla vigilanza permanente condotta per il compito sistemico «Informazione alla clientela» la ComFerr ha affiancato FFS nei compiti sistemici «Corrente di trazione 16.7 Hz», «Informazione alla clientela» e «ETCS» per la stesura del modello delle convenzioni di cui all'articolo 37 capoverso 5 Lferr; tali convenzioni disci-

Osservazione del mercato

In generale

plinano in particolare la consultazione delle imprese interessate, il loro coinvolgimento nell'ulteriore sviluppo del sistema nonché l'eventuale ripartizione dei costi.

Diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti

Da inizio 2021 le ITF e i raccordati interessati hanno diritto a partecipare alla pianificazione degli investimenti a breve e medio termine dei gestori dell'infrastruttura (art. 37a Lferr). Per permettere loro di esercitare tale diritto, questi ultimi sono tenuti, tra le altre cose, a pubblicare in un piano d'investimento i progetti di investimento previsti per la propria rete ferroviaria. Al fine di coadiuvare i gestori dell'infrastruttura nel coinvolgimento delle ITF e dei raccordati, l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha costituito nel 2021 un gruppo di lavoro incaricato di emanare raccomandazioni concernenti il processo di partecipazione. Per verificare lo stato di attuazione delle condizioni di legge, nell'anno in esame la ComFerr ha condotto colloqui con FFS Infrastruttura e SOB Infrastruttura. Alla fine del 2022 la situazione era la seguente:

- i piani di investimento non sono ancora stati pubblicati. L'Ufficio federale dei trasporti ha in programma di fornire a inizio del 2023 alle ITF e ai raccordati l'accesso ai piani d'investimento tramite una piattaforma online.
- È pronta la bozza delle raccomandazioni della UTP concernenti il processo di partecipazione, che però non sono ancora state pubblicate.
- Finora, quando una ITF o un raccordato chiedeva ai GI informazioni in merito a un progetto o a un investimento, la risposta veniva inviata solo al richiedente e non a tutte le ITF e a tutti i raccordati interessati. Per ragioni di parità di trattamento e di trasparenza tutte le ITF e tutti i raccordati interessati devono essere informati contemporaneamente. Pertanto la risposta dei GI alle domande ricevute deve essere inviata in forma scritta a tutti gli interessati (ITF e raccordati).

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 la Commissione 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 2017 al 2021. Nel 2020, a causa delle misure politiche di contenimento della pandemia da coronavirus e del cambiamento di comportamento della popolazione, le prestazioni di trasporto sono diminuite del 38,7%, scendendo a 13,3 miliardi di passeggeri-km. Questo valore corrisponde al livello del 2001. Nel 2021 si sono registrati segni di ripresa (+7,3%), anche se il valore di 14,3 miliardi di passeggeri-km è ancora ben al di sotto del livello record di 21,7 miliardi di passeggeri-km raggiunto nel 2019 (-34,2%).

Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel traffico ferroviario viaggiatori

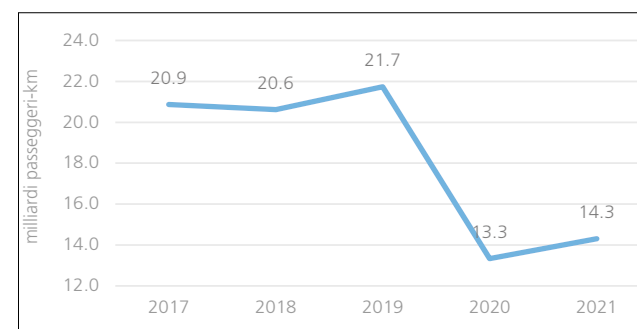


Figura 1: prestazioni di trasporto del traffico ferroviario viaggiatori (regionale e a lunga distanza) 2017-21. Fonte: UST.

Nel 2022 l'andamento delle prestazioni di trasporto ha continuato a risentire delle conseguenze della pandemia. Nel traffico viaggiatori la domanda ha fatto registrare un ulteriore aumento rispetto all'anno precedente, tuttavia alla fine del 2022 non si intravedeva ancora un pieno ritorno ai livelli del 2019. I passeggeri-km sono aumentati di +46,2 % nel 1° trimestre 2022, di +53,0 % nel 2° trimestre e di +28,2 % nel 3° trimestre rispetto agli stessi periodi del 2021 (dati provvisori UST al 12.12.2022).

La figura 2 mostra l'andamento del traffico merci ferroviario (interno, d'importazione, d'esportazione e transito) dal 2017 al 2021. Dopo il crollo registrato nel 2020 (-5,2%), le prestazioni di trasporto sono tornate a crescere già nel 2021, sia rispetto all'anno precedente (+8,7%) sia rispetto al 2019 (+3,1%), l'anno che ha preceduto la pandemia da coronavirus. Con l'eccezione del traffico d'importazione, nel 2021 tutte le modalità di trasporto hanno fatto registrare un lieve incremento.

Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel traffico merci ferroviario

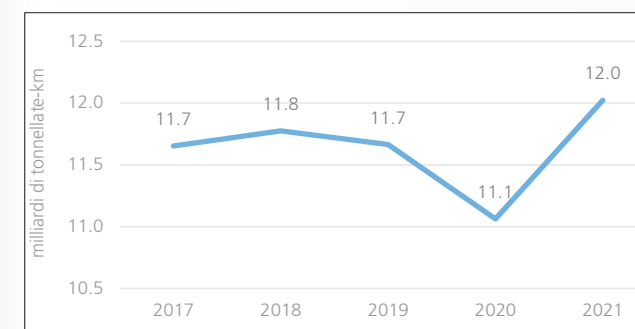


Figura 2: prestazioni di trasporto del traffico merci ferroviario (interno, d'importazione, d'esportazione e transito) 2017-21. Fonte: UST.

Nel complesso il traffico merci è stato colpito assai meno duramente dalla pandemia rispetto al traffico viaggiatori. Guardando indietro di dieci anni, si osserva che il livello delle prestazioni di trasporto raggiunto nel 2021 per le merci (12,0 miliardi di tonnellate-km) è leggermente superiore a quello del 2011 (11,5 miliardi di tonnellate-km).

I dati trimestrali provvisori dell'UST (al 12.12.2022) mostrano per il 2022 un'evoluzione mista per le prestazioni di trasporto del traffico merci ferroviario: +3,6% nel 1° trimestre, -2,5% nel 2° trimestre e -1,4% nel 3° trimestre rispetto agli stessi periodi dell'anno precedente. Nel complesso, tuttavia, nei primi tre trimestri del 2022 la domanda di trasporto ferroviario di merci è rimasta a un livello elevato e superiore ai valori del 2019.



Indagine tra le ITF del traffico merci

Nell'anno in esame la ComFerr ha condotto per la prima volta un'indagine tra le ITF del traffico merci che operano sulla rete svizzera a scartamento normale con un'autorizzazione di accesso alla rete. L'obiettivo era quello di ottenere dati di prima mano utili per la valutazione dei rischi di discriminazione, conoscere l'opinione delle ITF e mettere a fuoco tematiche rilevanti per la loro attività quotidiana. Hanno partecipato all'indagine 18 delle 20 ITF contattate. I numerosi commenti formulati mostrano che le ITF hanno apprezzato la possibilità di essere consultate. I principali risultati emersi sono i seguenti:

- le ITF intervistate si dichiarano sostanzialmente soddisfatte dei GI e della collaborazione con loro. Ritengono, tuttavia, che per alcuni aspetti ci sia ancora un margine di miglioramento. Il piano di emergenza, ad esempio, ha ricevuto una valutazione tendenzialmente peggiore rispetto agli altri punti sollevati nelle domande: alcune ITF hanno dichiarato di non essere a conoscenza dei piani di emergenza dei GI e/o di non essere state coinvolte nel loro sviluppo;
- va sottolineato che nei loro commenti le ITF esprimono la percezione che i GI diano la priorità al traffico viaggiatori rispetto a quello merci;
- l'indagine ha approfondito il tema dei servizi di consegna locale. L'indagine ha rivelato che la mancanza di risorse è la motivazione addotta più frequentemente dai fornitori di questi servizi quando rifiutano una richiesta. Alcune ITF sospettano di venire penalizzate in relazione alle offerte di consegna locale e che circolino tariffe differenti;
- nel complesso la grande maggioranza delle ITF intervistate valuta l'accesso alla rete ferroviaria svizzera equo e non discriminatorio.

Temi selezionati

Legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità

Nel febbraio 2022 il Consiglio federale aveva avviato la consultazione sulla legge federale sull'infrastruttura di dati sulla mobilità. La legge prevede di sviluppare un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità, attraverso la quale i diversi attori possano connettersi più facilmente tra di loro nonché approntare e scambiarsi dati. L'affare verrà ora preparato per il dibattito parlamentare.

Pacchetti di aiuti a favore dei trasporti pubblici e del trasporto merci ferroviario per contrastare gli effetti della pandemia da coronavirus

Per mitigare gli effetti della perdita di entrate conseguente alla pandemia da coronavirus, nel 2020 e nel 2021 il Consiglio federale e il Parlamento hanno adottato due pacchetti di aiuti. Tra il 2020 e il 2022 le imprese dei trasporti pubblici e quelle del trasporto merci ferroviario hanno beneficiato di un totale di contributi federali pari a 935 milioni di franchi, la maggior parte dei quali è destinata al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, cioè all'esercizio e al mantenimento della qualità della rete ferroviaria. Per il traffico regionale viaggiatori, che garantisce l'offerta di base del trasporto pubblico, e per il trasporto merci ferroviario sono stati stanziati rispettivamente 330 e 93 milioni di franchi.



Cooperazione internazionale

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

La ComFerr ha fornito per la Svizzera i dati richiesti per il report di monitoraggio del mercato 2022 di IRG-Rail e ha partecipato agli incontri del gruppo di lavoro Access.

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 dei corridoi RFC 1 (Rhine-Alpine) e RFC 2 (North Sea-Mediterranean) e partecipa al regolare scambio tra i regolatori nazionali e i C-OSS sul RFC 2. La ComFerr ha inoltre promosso l'iniziativa di rafforzare e armonizzare la cooperazione tra i regolatori sui RFC.

Prospettive

Infrastruttura

La ComFerr concorderà con i GI interessati i passi concreti per l'attuazione delle misure, decise nel 2022, volte a garantire una gestione non discriminatoria degli impianti di carico e scarico. La Commissione supporterà i GI nel produrre e pubblicare in modo trasparente le informazioni relative alle loro strutture di carico e scarico, cosicché tutti possano informarsi sulle capacità disponibili per il trasbordo di merci e per lo stazionamento. La ComFerr affiancherà i GI anche nella riconversione degli impianti di carico e scarico pubblici.

Nell'ambito del monitoraggio del mercato la ComFerr verificherà se i processi attuati da FFS Infrastruttura per la realizzazione di studi delle tracce (studi degli orari) soddisfano il principio della non discriminazione.

A seguito della richiesta di una ITF la ComFerr analizzerà gli standard e le procedure di pianificazione adottati per la definizione delle corse di treni extra, facendo particolare attenzione a possibili disparità di trattamento nelle offerte delle tracce per corse speciali.

Impianti di trasbordo per il traffico combinato

La ComFerr ha sviluppato standard unitari per una gestione equa e trasparente degli slot e delle capacità negli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione. Nel 2023 verificherà l'implementazione, la configurazione e la pubblicazione di questi standard.

Traffico merci

Nell'ambito dell'iter legislativo del progetto di legge «Perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera» la ComFerr continua a promuovere un'offerta di rete che sia orientata al mercato, neutrale per la concorrenza e innovativa. È fondamentale stabilire regole chiare per gli operatori del TCCI che impediscano sovvenzionamenti trasversali tra le prestazioni finanziate autonomamente e quelle sovvenzionate.



La ComFerr

La Commissione

La ComFerr ha iniziato la propria attività il 1° gennaio 2000. I suoi membri sono nominati dal Consiglio federale e ha sede a Berna. La ComFerr è aggregata amministrativamente al DATEC. Nel 2022 era così composta:



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

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Presidente	Patrizia Danioth Halter	lic. iur., avvocato e notaio, LL.M., Altdorf
Vicepresidente	Markus Kern	prof. dr. iur., professore di diritto statale, amministrativo ed 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
Collaboratrice (da settembre)	Ana Dettwiler	avvocato
Collaboratrice	Ursula Erb	dr. oec. publ.
Collaboratore	Andreas Oppliger	lic. phil. nat.
Collaboratrice (fino a luglio)	Fabia Portmann	lic. iur., avvocato
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	dr. sc. nat. PFZ
Collaboratore (fino a ottobre)	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
FFS	Ferrovie Federali Svizzere
GBN	Progetto Gateway Basel Nord
GI	Gestore dell'infrastruttura
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
Lferr	Legge sulle ferrovie
LTM	Legge sul trasporto di merci
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
TCCI	Trasporto in carri completi isolati
TMS	Traffic Management System
UST	Ufficio federale di statistica
VAP	Verband der verladenden Wirtschaft

Commissione del trasporto ferroviario ComFerr
 Christoffelgasse 5
 3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

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

