

Rapporto d'attività 2017

Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Nota editoriale

Editore: Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria

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

Stampa: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

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

Foto: Frontespizio © ToniV_Switzerland; © Fotolia.com pagine 1-9, 18-19, 22; Pixabay.com: pagine 10-17, 20-21, 23-24; Ritratti © Dominique Nardon, Inoxsuisse imagine



Indice

Prefazione della presidente	2
Management Summary	3
Basi giuridiche	4
In generale	4
Attività a garanzia dell'accesso alla rete senza discriminazioni	5
Azioni e inchieste d'ufficio	5
Procedura d'azione «manovra speciale»	5
Inchieste d'ufficio	6
Chiusura di tratte	6
Prezzo dell'energia (valore di consumo relativo) nel CP Infrastruttura	7
Monitoraggio del mercato	8
Aspetti generali	8
Attuazione della decisione sul prezzo dell'energia elettrica	8
Imputazione dei costi della corrente di trazione	8
Attuazione LTM	9
Vigilanza sull'assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2018	9
Condizioni di accesso alla rete 2018	10
Stazioni di smistamento	10
Prospettive	10
Osservazione del mercato	11
Aspetti generali	11
L'infrastruttura ferroviaria svizzera	11
Il traffico viaggiatori e merci su rotaia in Svizzera	13
Altri temi	15
Cooperazione internazionale	16
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	16
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	17
Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (RFC)	17
Implementing Act (IA) on service facilities (impianti di servizio e servizi supplementari)	18
La CAF	20
La Commissione	20
La Segreteria tecnica	21
Prospettive	22
Glossario	23



Prefazione della presidente

Passo dopo passo la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF) ha concretizzato le condizioni quadro che disciplinano l'accesso all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di trasbordo del traffico combinato e ai binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione.

Nel quadro della revisione totale della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione¹ la Confederazione sovvenziona gli impianti di trasbordo del traffico combinato con una carente autonomia finanziaria. Di conseguenza l'accesso a tali impianti deve essere concesso, in modo trasparente e senza discriminazioni, non solo ai proprietari e ai gestori bensì anche alle imprese esterne.

Nel quadro delle inchieste la CAF ha emanato una serie di decisioni che hanno fornito un impulso agli sviluppi in atto nel mercato ferroviario.

Uno sviluppo importante è stato registrato nell'ambito della procedura di verifica del prezzo forfettario dell'energia indicato nel Catalogo delle prestazioni. A seguito della procedura di conciliazione, gli operatori del settore hanno concordato l'introduzione del sistema di imputazione dei costi della corrente di trazione secondo il principio di causalità, una disposizione prevista dalla legge ma non applicata. Inoltre è stato ridotto considerevolmente il prezzo forfettario dell'energia nel settore del traffico merci.

A livello internazionale, nel mese di settembre, la CAF ha organizzato a Zurigo il primo forum europeo in materia di corridoi per il traffico merci. A seguito dell'interruzione di tratta a Rastatt la CAF, d'intesa con gli altri regolatori presenti lungo il corridoio in questione, ha avviato un progetto per verificare e promuovere la collaborazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura nazionali nelle situazioni di emergenza e di interruzione dell'esercizio nonché per la pianificazione degli intervalli.



Al fine di rafforzare la competitività nel mercato del trasporto su rotaia sarà importante garantire anche in futuro un controllo coerente ed efficace della concorrenza e la presenza di un regolatore competente. Il fatto che tutte le decisioni emanate dalla CAF nell'anno in esame siano state accettate dalle imprese interessate senza l'inoltro di ricorsi all'istanza superiore è di buon auspicio per il futuro.

Colgo l'occasione per ringraziare personalmente i membri della Commissione, le collaboratrici e i collaboratori della Segreteria tecnica, la Segreteria generale del DATEC e le altre autorità come pure gli attori del mercato che, con il loro concreto e costruttivo sostegno, permettono alla CAF di svolgere adeguatamente la sua complessa attività.

Patrizia Daniöth 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 co-finanziati dalla Confederazione. La CAF sostiene così il funzionamento del mercato ferroviario.

Nel 2017 la CAF ha condotto e chiuso definitivamente le seguenti **inchieste e procedure d'azione**:

- Nel quadro di una procedura d'azione è stato sottoposto a verifica il supplemento «manovre speciali» applicato per il cambio di locomotive di linea nella stazione di Chiasso Smistamento. A causa della presenza di due tipi di corrente, corrente continua e corrente alternata, le locomotive non dotate di un impianto policorrente devono essere sostituite. La CAF ha respinto l'azione di un'impresa di trasporto ferroviario (ITF) che contestava il supplemento conteggiato per il cambio della locomotiva. Il supplemento, indicato nel catalogo delle prestazioni, era parte integrante del contratto secondo la convenzione sull'accesso alla rete concordata tra l'attore e il gestore dell'infrastruttura. A seguito della decisione della CAF, il supplemento è stato conteggiato e fatturato legittimamente.
- Nell'ambito dell'inchiesta sulle chiusure di tratte nel quadro di cantieri la CAF ha definito i principi per la ripartizione dei costi supplementari.
- Con riferimento al prezzo dell'energia, in seguito all'introduzione sistematica del conteggio dei costi effettivi della corrente di trazione, a partire dal 2017 i GI hanno ridotto del 25% la tariffa forfettaria per la categoria 6 «treni merci a lunga percorrenza», da 22,6 a 16,8 Wh per tonnellata-chilometro lorda (Wh/tkml). Nondimeno la CAF ha constatato la presenza di un effetto discriminatorio nella tariffa forfettaria per l'energia elettrica per la categoria 6 «treni merci a lunga percorrenza». Questa categoria raggruppa, con l'unica eccezione dei treni

merci trattore, tutti i tipi di trasporto merci. Per questo motivo la CAF ha disposto un'ulteriore differenziazione della tariffa forfettaria per la categoria 6, che i GI sono tenuti ad implementare nel CP 2019 (cfr. anche prefazione e prezzo dell'energia elettrica p. 7 segg.).

Nell'ambito delle attività di **monitoraggio del mercato** particolare attenzione è stata rivolta all'applicazione del mandato legale secondo il quale la CAF deve garantire l'accesso agli impianti privati di trasbordo del traffico combinato in modo trasparente e equo. La pubblicazione delle disposizioni tecniche e d'esercizio relative all'utilizzazione, della procedura per l'assegnazione delle capacità, delle prestazioni e dei prezzi è un requisito imprescindibile per l'utilizzo senza discriminazioni degli impianti anche da parte di terzi.

Nel capitolo sulle attività di **osservazione del mercato** la CAF presenta alcune cifre relative alle prestazioni di trasporto, anche nel confronto internazionale. Per la prima volta sono illustrati anche l'azionariato e le partecipazioni delle ITF svizzere.

La **collaborazione internazionale** della CAF si è concentrata sull'iniziativa volta a promuovere la collaborazione transfrontaliera tra i GI e i rispettivi organi di sorveglianza lungo i corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (RFC). A tal fine la CAF, in collaborazione con gli altri regolatori, verifica la pianificazione nelle situazioni di emergenza nonché la pianificazione degli intervalli a livello nazionale e internazionale sul RFC.

¹ LTM; RS 742.41



Basi giuridiche

In generale

La CAF è una commissione decisionale indipendente ai sensi dell'articolo 8a capoverso 3 dell'ordinanza sull'organizzazione del governo e dell'Amministrazione². Ai sensi dell'articolo 40a^{bis} della legge federale sulle ferrovie è tenuta a garantire l'accesso alla rete senza discriminazioni; a tal fine decide in merito alle controversie delle ITF e avvia inchieste d'ufficio se sussiste il sospetto che l'accesso alla rete sia ostacolato o non sia garantito senza discriminazioni³. In veste di commissione di vigilanza sul mercato vigila sul funzionamento del mercato e lo sostiene in modo determinante (art. 8m lett. b OLOGA).

La CAF ha avviato 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 alla Segreteria generale del DATEC (SG-DATEC).

² OLOGA; RS 172.010.1

³ LFerr; RS 742.101



Attività a garanzia dell'accesso alla rete senza discriminazioni

Azioni e inchieste d'ufficio⁴

Nell'anno in esame la CAF ha eseguito una procedura d'azione e concluso diverse inchieste.

Procedura d'azione «manovra speciale»

Il 27 febbraio 2017 l'impresa di trasporto ferroviario X ha intentato un'azione contro il gestore dell'infrastruttura Y per contestare il supplemento per manovre speciali conteggiato per il cambio di locomotive di linea nel fascio L della stazione di Chiasso Smistamento. Il querelante ha chiesto alla CAF di accertare che non fosse tenuta a pagare il supplemento per manovre speciali secondo il capoverso 2.3.4 del CP 2017 per il cambio di locomotive di linea nella stazione di Chiasso Smistamento.

La stazione di smistamento di Chiasso dispone di due sistemi di corrente, un sistema a corrente continua e un sistema a corrente alternata. Le ITF in transito tra nord e sud possono attraversare autonomamente la stazione di smistamento se dispongono di una locomotiva policorrente. Per le altre locomotive, come quella usata nella fattispecie dall'impresa querelante, si rende necessario il cambio della locomotiva nella stazione di Chiasso Smistamento.

Conformemente alla convenzione sull'accesso alla rete, che l'impresa querelante aveva sottoscritto con Y nel dicembre del 2015, il GI ha fatturato un supplemento di CHF 70.— per manovra per la prestazione «cambio della locomotiva» indicata nel CP 2017. Siccome la prestazione «cambio locomotiva» non era indicata nel CP 2016, tale prestazione era stata precedentemente fornita a titolo gratuito dal GI.

La controversia riguardava in particolare la legittimità del supplemento e la comunicazione corretta della modifica nel CP 2017.

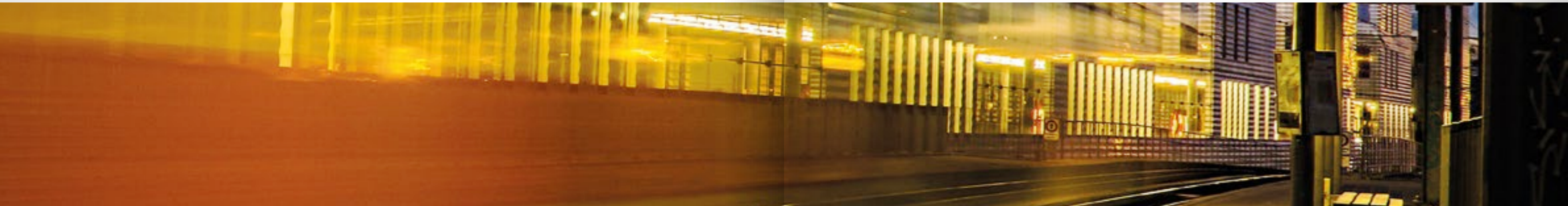
Azione respinta

Con la decisione emanata in data 11 dicembre 2017, la CAF ha respinto l'azione e ha stabilito che il gestore dell'infrastruttura Y aveva fatturato correttamente il supplemento per manovre speciali all'impresa querelante X a partire dall'orario annuale 2017. Di seguito le motivazioni della decisione:

1. Al momento della sottoscrizione della convenzione di accesso alla rete, nel dicembre del 2015, Y ha informato la querelante che il catalogo delle prestazioni è parte integrante del contratto e che è pubblicato online. Prima della firma del contratto la querelante poteva quindi consultare i CP 2016 e 2017 in internet e prendere atto dei contenuti rilevanti.
2. Nella sostanza la CAF ha stabilito che il supplemento per manovre speciali di cui al CP 2017 è legittimo. Il supplemento può pertanto essere applicato e fatturato legittimamente per il cambio della locomotiva. È così garantita l'assenza di discriminazioni.

La decisione è cresciuta in giudicato il 31 gennaio 2018.

⁴ <https://www.ske.admin.ch/it/temi/mandato-legale/>



Inchieste d'ufficio⁵

Chiusura di tratte

Nell'ambito di lavori di costruzione che interessano l'infrastruttura può rivelarsi necessario chiudere determinate tratte ferroviarie. Al fine di garantire il traffico viaggiatori si effettuano deviazioni o trasporti sostitutivi, p. es. con l'impiego di bus sostitutivi. Ai sensi dell'articolo 11b OARF⁶ e della direttiva dell'UFT concernente la «chiusura di tratte secondo l'articolo 11b OARF», i costi supplementari generati dalla chiusura di tratte vengono ripartiti tra le ITF e i GI nel modo seguente:

- In caso di annuncio tempestivo della chiusura il GI si assume i costi supplementari causati all'ITF.
- In caso di annuncio non tempestivo il GI si assume anche gli oneri d'esercizio e la perdita di proventi.
- Gli importi di lieve entità non sono rimborsati (art. 11b cpv. 2 OARF).

Dal 2014 sono in corso delle controversie tra BLS Rete SA e FFS Infrastruttura da un lato e BLS SA dall'altro per quanto concerne i criteri di definizione dei costi di lieve entità.

Nel 2015 la BLS SA ha chiesto alla CAF di avviare un'inchiesta d'ufficio per accertare la corretta implementazione e applicazione dell'art. 11b OARF e della direttiva dell'UFT. La controversia tra ITF e GI riguarda in particolare la definizione del concetto di costi di lieve entità e fino a quale importo tali costi siano imputabili alle ITF.

Definizione dei principi fondamentali

Con la sua decisione del 12 maggio 2017 la CAF ha definito i seguenti principi:

- In linea di principio i GI si assumono i costi supplementari causati alle imprese di trasporto ferroviario per trasporti sostitutivi e deviazioni.
- L'ITF sostiene i costi supplementari di lieve entità, gli oneri d'esercizio e la perdita di proventi.
- Per quanto concerne la valutazione caso per caso della lieve entità e dei costi supplementari, degli oneri d'esercizio e della perdita di proventi, i GI sono tenuti ad adottare criteri oggettivi, come il peggioramento del risultato rispetto all'offerta del traffico regionale viaggiatori. Questi criteri devono essere applicati in modo equo e senza discriminazioni.
- La lieve entità dei costi è data solo in casi eccezionali.
- Le ITF devono documentare i costi e le perdite di provento sostenuti.
- La documentazione deve essere sottoposta nuovamente a verifica.

In seguito la CAF ha ordinato ai GI di rivalutare, in base a tali principi, le decisioni relative ai costi contestati da BLS SA.

La decisione è cresciuta in giudicato e l'inchiesta è chiusa.

Prezzo dell'energia (valore di consumo relativo) nel CP Infrastruttura

Nel maggio del 2013 BLS Cargo SA ha chiesto alla CAF di verificare la presenza di una possibile discriminazione nell'applicazione del valore di consumo relativo per treni merci secondo il catalogo delle prestazioni del gestore dell'infrastruttura. Per i treni adibiti al trasporto merci il CP prevede, oltre alla categoria «treno merci trattore», unicamente una categoria per i treni merci a lunga percorrenza, che raggruppa tutti gli altri tipi di trasporto merci. Per contro il traffico viaggiatori è suddiviso in cinque categorie di treni.

Verifica dei metodi e delle basi di calcolo

Dal 1.1.2013, ai sensi dell'articolo 20a cpv. 3 OARF in combinato disposto con l'articolo 3 cpv. 3 OARF-UFT, il consumo effettivo di energia elettrica deve essere misurato tramite apparecchi di misurazione installati sui veicoli. Tuttavia molte ITF rinunciano alla possibilità di misurare il consumo effettivo e applicano in modo forfettario il valore di consumo relativo indicato nel CP. La CAF ha incaricato l'EPFL di verificare i metodi e le basi di calcolo impiegati per la determinazione del prezzo dell'energia elettrica per ciascuna categoria di treno. Dalla perizia è emerso che i treni merci pesanti che percorrono lunghe distanze senza effettuare soste di regola consumano meno corrente rispetto a quanta ne viene fatturata alla categoria 6 «treni merci a lunga percorrenza» secondo la tariffa forfettaria. Nell'ambito dell'inchiesta d'ufficio avviata sulla base di questi risultati, la CAF è riuscita a ottenere un accordo parziale tra i gestori della rete e le imprese di trasporto merci interessate, accordo che ha approvato con la sua decisione del 1.11. 2016:

1. Sulla base dei risultati del progetto pilota «sistema di imputazione dei costi della corrente di trazione secondo il principio di causalità (VVB)», condotto da FFS Infrastruttura e BLS Cargo, alla fine del 2015 è stato introdotto il conteggio delle spese effettive di energia elettrica.
2. Nel CP 2017, FFS Infrastruttura ha ridotto del 25% la tariffa forfettaria per l'energia elettrica per la categoria 6 «treni a lunga percorrenza», che ora ammonta a 0.0168 kWh per tkml.

Verifica della presenza di un effetto discriminatorio

In una seconda fase la CAF ha verificato se esiste un effetto discriminatorio nell'applicazione della tariffa forfettaria per l'energia elettrica in vigore per la categoria 6 «treni merci a lunga percorrenza». Un secondo studio commissionato dalla CAF ha dimostrato che fattori specifici come il peso, la topologia, il numero di fermate e la trazione incidono in modo significativo sul consumo di energia elettrica. Questi fattori devono essere tenuti debitamente in considerazione per la determinazione dei valori relativi di consumo della categoria 6 «treni a lunga percorrenza».

Con la sua decisione dell'8 giugno 2017 la CAF ha stabilito quanto segue:

1. La tariffa forfettaria unica per il consumo di energia elettrica applicata per tutti i trasporti merci inclusi nella categoria 6 «treni merci a lunga percorrenza», che prevede una differenziazione unicamente per il criterio della presenza del freno a recupero, è in contrasto con il principio di accesso alla rete senza discriminazioni di cui all'art. 9a cpv. 1 LFerr in combinato disposto con l'art. 10 cpv. 1 OARF e art. 18 cpv. 3 OARF.
2. La CAF dispone che si effettui un'ulteriore differenziazione della tariffa forfettaria per l'energia elettrica per la categoria 6 a partire dal CP 2019. FFS Infrastruttura è tenuta a mettere in atto tale misura.

La decisione è cresciuta in giudicato.

Riduzione della tariffa per l'energia elettrica

L'inchiesta ha predisposto l'implementazione della misurazione dell'energia elettrica dalla linea di contatto prevista dalla legge e ha permesso di ottenere una riduzione del 25% della tariffa forfettaria per l'energia elettrica per il traffico merci. L'attuazione delle misure a garanzia di una tariffa forfettaria non discriminatoria per il consumo di energia elettrica sarà accompagnata e verificata nell'ambito delle attività di monitoraggio del mercato.

⁵ <https://www.ske.admin.ch/it/documentazione/decisioni/procedimenti-conclusi/>

⁶ OARF; RS 742.122



Monitoraggio del mercato

Aspetti generali

Nell'ambito della sorveglianza del mercato la CAF effettua un monitoraggio sistematico delle interazioni tra GI e ITF che presentano un potenziale discriminatorio. In questo contesto si orienta agli obblighi prescritti dalla legge, ovvero:

- la verifica delle condizioni di accesso alla rete pubblicate annualmente dai GI,
- la vigilanza sull'assegnazione delle tracce nell'orario annuale,
- l'osservazione delle zone di interfaccia tra ITF e GI nelle stazioni di smistamento.

Nella definizione delle sue attività la CAF si orienta in base ai tre punti chiave seguenti:

- modifiche delle basi giuridiche,
- esecuzione delle inchieste chiuse e cresciute in giudicato nonché
- sviluppi attuali o richieste degli operatori del settore ferroviario.

Nel 2017 la CAF ha verificato la garanzia dell'accesso senza discriminazioni nei terminali privati del traffico combinato (terminali TC) sussidiati dalla Confederazione con contributi d'investimento. L'obbligo per gli operatori di concedere l'accesso senza discriminazioni è sancito dal 1° luglio 2016 nella legge sul trasporto di merci⁷.

Attuazione della decisione sul prezzo dell'energia elettrica

La Confederazione si adopera affinché in futuro il consumo della corrente di trazione non sia più conteggiato secondo una tariffa forfettaria, ma si basi in gran parte sulle misurazioni del consumo effettivo di energia elettrica dei singoli convogli. La Confederazione incoraggia le ITF a dotare le locomotive di apparecchi di misurazione tramite lo stanziamento di incentivi finanziari. Dal 2014 alcune ITF hanno installato apparecchi di misurazione su alcuni veicoli delle flotte. Tuttavia, in molte imprese, la migrazione al nuovo sistema non procede secondo la tabella di marcia, bensì con un notevole ritardo.

Nonostante la concessione di sussidi federali per l'installazione di apparecchi di misurazione sulle locomotive, i GI sono ancora tenuti a fatturare il consumo di energia elettrica in base a valori forfettari empirici per singole categorie di convogli. Contrariamente a quanto avviene nel settore del traffico viaggiatori, i principali GI effettuano la differenziazione del consumo di energia elettrica nel traffico merci in due sole categorie: treni merci locali (i cosiddetti «treni merci trattore») e treni merci a lunga percorrenza (si vedano a questo proposito anche le considerazioni esposte nel capitolo «Procedura d'azione 'manovra speciale'», pagina 5). Con la sua decisione dell'8 giugno 2017 la CAF ha ordinato ai GI di prevedere una differenziazione più ampia per il valore forfettario relativo al consumo di energia elettrica per i treni merci a lunga percorrenza a partire dal 2019.

Imputazione dei costi della corrente di trazione

In data 1.11.2016 la CAF ha approvato un accordo concluso tra i gestori della rete e le imprese di trasporto ferroviario nel quale i gestori della rete si sono impegnati a sottoporre all'approvazione della CAF, entro il 31.12.2015, un piano sviluppato in collaborazione con gli utenti della rete per adeguare la tariffa forfettaria per l'energia elettrica, almeno per la categoria 6 «treni merci a lunga percorrenza» a partire dal CP 2018 (CP cpv. 1.5 Valori di consumo relativi per categoria di treno).

Anche le FFS hanno sviluppato un piano analogo. Tuttavia il piano potrà essere introdotto solo una volta create le basi giuridiche necessarie nell'OARF e nell'OARF-UFT. Nel 2017 l'UFT ha avviato una procedura di consultazione in merito.

Attuazione LTM

In Svizzera diversi terminali privati effettuano il trasbordo intermodale di merci. Ai fini della promozione del trasporto combinato di merci, la Confederazione sovvenziona in modo mirato la costruzione e l'ampliamento di tali impianti. La concessione dei contributi è vincolata sistematicamente alla condizione che gli operatori garantiscano l'uso dei propri impianti da parte di terzi secondo i principi dell'accesso senza discriminazioni. Con la revisione della LTM a metà 2016 la Confederazione ha fissato esplicitamente questo obbligo nella legge e affidato alla CAF il compito di sorvegliarne il rispetto.

Nell'anno in esame i gestori degli impianti sovvenzionati sono stati resi attenti ai propri obblighi, che includono essenzialmente la pubblicazione delle condizioni principali di utilizzo nonché la parità di trattamento di terzi rispetto ai propri utenti. In primo luogo la CAF intende verificare la pubblicazione trasparente delle informazioni necessarie e delle condizioni per l'utilizzo senza discriminazioni, quali

- le descrizioni degli impianti,
- le disposizioni tecniche e d'esercizio relative all'utilizzazione,

- l'assegnazione delle capacità e
- la gamma delle prestazioni offerte, compresi i prezzi e il sistema di conteggio.

In una seconda fase la CAF analizzerà i contenuti delle condizioni dei gestori di terminali privati al fine di accertare che non vi siano discriminazioni.

Vigilanza sull'assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2018

Anche nel 2017 la CAF e Traccia Svizzera SA (Traccia.ch) hanno discusso della procedura di assegnazione delle capacità e delle questioni principali in relazione all'orario annuale 2018.

Per la prima volta il processo di assegnazione delle tracce si è svolto secondo le regole di priorità del piano di utilizzazione della rete (PUR). Il PUR prevede in primo luogo la presenza di un'offerta minima garantita per il traffico viaggiatori e merci. Ulteriori richieste di tracce vengono assegnate nel quadro della procedura di assegnazione delle capacità residue.

Lo sfruttamento intensivo della rete ferroviaria svizzera si riflette nelle 15'200 richieste di tracce complessive. Ci sono stati oltre 300 conflitti d'ordinazione, ma in tutti i casi è stato possibile trovare delle alternative e risolvere i conflitti.

Il processo di assegnazione delle tracce è stato influenzato dal rinnovo della concessione per il traffico viaggiatori a lunga percorrenza (TLP) a partire dal 2018. L'UFT ha sottoposto le diverse offerte ricevute solo nell'autunno del 2017, quando l'assegnazione definitiva delle tracce era già conclusa. Due imprese di trasporto ferroviario avevano presentato richieste di tracce contrastanti per singole tratte TLP. Per evitare una situazione di stallo, una delle due ha ritirato le proprie richieste. Nel frattempo le offerte delle due ITF sono state inoltrate all'UFT che ha rinnovato per altri due anni, quindi fino alla fine del 2019, la

⁷ Legge sul trasporto di merci LTM; RS 742.41



concessione in vigore per il traffico a lunga percorrenza. Si prevede che la decisione relativa alla riassegnazione definitiva delle concessioni sarà presa nel 2018.

Condizioni di accesso alla rete 2018

Nell'anno in esame la CAF ha verificato le condizioni di accesso alla rete dei principali GI svizzeri per l'orario annuale 2018. A seguito dell'accordo parziale in relazione al prezzo dell'energia elettrica, sottoscritto il 9 novembre 2015, nel CP 2018 gli operatori hanno ridotto del 25% i valori relativi di consumo dell'energia elettrica determinanti per il traffico merci (cfr. capitolo «Prezzo dell'energia (valore di consumo relativo) nel CP Infrastruttura», pagina 7). Preliminarmente alla pubblicazione del CP vi è stato uno scambio intenso tra la CAF e i rappresentanti dei principali GI.

Le restanti modifiche in relazione alle condizioni di accesso non hanno dato luogo ad alcuna osservazione specifica da parte della CAF.

Stazioni di smistamento

Dal 2014 FFS Infrastruttura, unico gestore delle stazioni di smistamento, ha apportato miglioramenti di natura organizzativa e processuale agli impianti. Negli impianti di Limmattal e Losanna ha introdotto un nuovo modello d'esercizio. La responsabilità in materia di gestione degli impianti e fornitura delle prestazioni operative è stata affidata all'utente principale FFS Cargo. Questi due impianti sono la piattaforma principale per il traffico a carri completi isolati in Svizzera. Per quanto concerne la stazione di smistamento di Buchs, nel 2017 FFS Infrastruttura si è ritirata completamente dall'attività operativa di smistamento e ora acquista le prestazioni di manovra da FFS Cargo.

Nelle due stazioni di smistamento situate in prossimità dei confini nazionali, Basilea e Chiasso, le responsabilità per ora sono rimaste invariate. Nell'anno in esame FFS Infrastruttura ha informato la CAF in merito agli sviluppi in atto nell'insieme delle stazioni di smistamento. Inoltre la CAF ha partecipato a un audit di processo tenutosi nella stazione di Chiasso Smistamento. Questo sopralluogo ha consentito alla CAF di ottenere informazioni in relazione al conteggio e alla fatturazione delle prestazioni che FFS Infrastruttura fornisce in questo impianto.

Il dialogo ormai consolidato con FFS Infrastruttura sarà portato avanti nella forma più appropriata.

Prospettive

Per quanto concerne il monitoraggio del mercato, la CAF intende proseguire anche nel 2018 la via intrapresa. È previsto anche l'ulteriore sviluppo dei dossier «prezzo dell'energia elettrica» e «garanzia dell'accesso alla rete nei terminali TC privati». Inoltre, nel quadro di un'attività prioritaria, la CAF si occupa della collaborazione tematica tra i gestori dell'infrastruttura operativi lungo il corridoio 1 per il trasporto ferroviario delle merci.

Osservazione del mercato

Aspetti generali

L'osservazione del mercato fornisce una visione d'insieme del panorama ferroviario svizzero e analizza in generale gli eventi che incidono sulla concorrenza.

L'infrastruttura ferroviaria svizzera

Il panorama delle ferrovie svizzere è contrassegnato dalla presenza di una moltitudine di impianti diversi. La lunghezza complessiva della rete ferroviaria svizzera si aggira intorno ai 5200 km. La rete a scartamento ridotto si estende su una lunghezza di quasi 1400 km, mentre la rete a scartamento normale misura approssimativamente 3800 km. La FFS SA, con 3089 km, possiede di gran lunga la parte più importante della rete a scartamento normale, seguita dal gruppo BLS con 420 km di rete. Per quanto concerne la rete a scartamento ridotto, la ferrovia retica, con circa 400 km, possiede la rete più lunga. L'immagine 1 rappresenta le reti a scartamento normale e ridotto in Svizzera.

Di seguito alcuni dati sull'infrastruttura e sulla sua utilizzazione:

Rete a scartamento normale

Lunghezza della rete	3930 km
Numero di GI	15
Treni-chilometri	195 milioni
Tonnellate-chilometri lorde	80 miliardi

Rete a scartamento ridotto

Lunghezza della rete	1332 km
Numero di GI	43



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



L'infrastruttura ferroviaria svizzera è soggetta ad una crescente sollecitazione. Tra il 2013 e il 2016, lo sfruttamento della rete ferroviaria da parte delle ITF viaggiatori o merci (calcolato in treni-chilometri sulla rete a scartamento normale)⁸ ha subito un aumento complessivo del 5 %. Nello specifico, il traffico viaggiatori regionale ha registrato una crescita più marcata (8,2 %) rispetto al traffico a lunga percorrenza (2,1 %) e al traffico merci (1,5 %).

Evoluzione del traffico in Svizzera tra il 2013 e il 2016

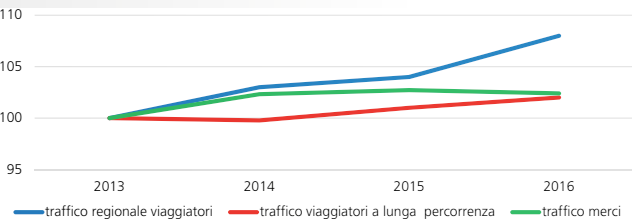


Immagine 2: Evoluzione del traffico in Svizzera

Un'analisi di IRG-Rail⁹ condotta in 28 Paesi europei indica che la Svizzera si posiziona al secondo posto nel confronto europeo per quanto concerne l'intensità dell'utilizzo delle rete, preceduta solo dai Paesi Bassi. L'intensità dell'utilizzo è misurata in base al valore treni-chilometri per chilometro di rete e giorno. Il grafico mostra anche le quote relative al traffico viaggiatori e al traffico merci.



Immagine 3: Intensità dell'utilizzo della rete nel 2015, in treni-chilometri per chilometro di rete e giorno (Fonte: IRG-Rail Market Monitoring Report 2016)

⁸ I dati riguardano approssimativamente il 95% della rete a scartamento normale. Le imprese interessate sono FFS Infrastruttura, BLS Rete SA, SOB Infrastruttura, Thurbo, Sensetalbahn AG e Hafenbahn Schweiz AG.
⁹ 2015 - Fifth IRG-Rail Market Monitoring report

Il traffico viaggiatori e merci su rotaia in Svizzera

Il panorama ferroviario svizzero è caratterizzato dalla molteplicità. Nel 2017, 88 imprese di trasporto ferroviario erano in possesso di un certificato di sicurezza dell'UFT¹⁰ e quindi autorizzate a circolare sulla rete.

Secondo i risultati di una valutazione interna, 56 ITF assicurano il traffico viaggiatori regolare (traffico in concessione), 5 delle quali circolano su entrambi gli scartamenti (normale e ridotto), mentre 16 ITF operano nel settore del traffico viaggiatori non regolare (charter).

In generale, l'azionariato delle ITF si compone prevalentemente di rappresentanti della Confederazione, dei Cantoni, dei Comuni nonché di imprese svizzere di trasporto. Negli ultimi anni le quote sono rimaste relativamente stabili. Le partecipazioni sono detenute principalmente da imprese svizzere.

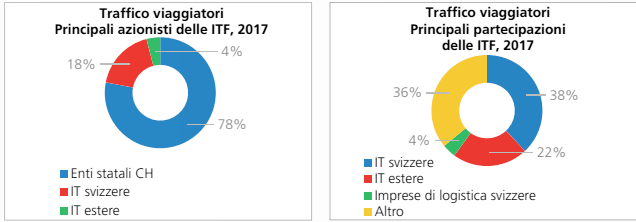


Immagine 4: Principali azionisti e partecipazioni delle ITF nel traffico viaggiatori

¹⁰ Fonte dei dati: UFT, Sezione omologazioni e regolamenti
¹¹ I valori concernono le seguenti ITF: Appenzeller Bahnen AG, BDWM Transport AG, Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren AG, BLS AG, Baselland Transport AG, Berner Oberland-Bahnen AG, Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA, DB Fernverkehr AG, Deutsche Bahn Regio AG, Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi (FART) Società Anonima, Frauenfeld-Will-Bahn AG, Transports de la région Morges - Bière - Cossonay SA, Compagnie du Chemin de fer Montreux Oberland bernois SA, Transports Montreux-Vevey-Riviera SA, Compagnie du Chemin de fer Nyon - St-Cergue - Morez SA, Oensingen - Balsthal-Bahn AG, Regionalverkehr Bern - Solothurn AG, Rhätische Bahn AG (RhB), SBB GmbH, Schweizerische Südostbahn AG, Transports publics fribourgeois Trafic (TPF TRAFIC) SA, TRAVYS - Transports Vallée-de-Joux - Yverdon-les-Bains - Sainte-Croix SA, Transports Publics Neuchâtelois SA (transN), Wynental- und Suhrentalbahn AG (WSB), SBB AG, RegionAlps, Zentralbahn, Thurbo, Tilo e SBB GmbH



In generale, l'azionariato di queste imprese è costituito in larga parte da imprese di trasporto svizzere e straniere, mentre le partecipazioni sono detenute prevalentemente da imprese straniere. Negli ultimi anni, vi sono stati due mutamenti di rilievo. Nel 2010 FFS Cargo si è separata dal settore d'attività che garantisce il transito sull'asse nord-sud, con la costituzione della filiale FFS Cargo International SA. L'attività principale di questa società consiste nell'offerta di prestazioni di trazione destinate al traffico combinato e treni completi sul corridoio che attraversa le Alpi svizzere, con collegamenti tra gli impianti di trasbordo TC e i porti situati al nord e al sud delle Alpi. FFS Cargo International gestisce due filiali: una in Italia, l'altra in Germania. Un secondo cambiamento importante riguarda l'acquisizione del 45% delle azioni di BLS Cargo SA da parte di SNCF Logistics nel febbraio del 2017, con l'obiettivo di rafforzare il trasporto transfrontaliero delle merci.

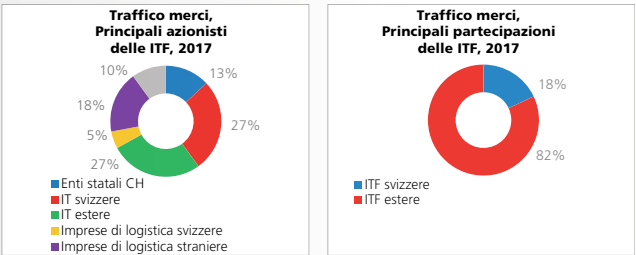


Immagine 6: Principali azionisti e partecipazioni delle ITF nel traffico merci

Il grafico 7 sottostante rappresenta le prestazioni di trasporto merci tra il 2013 e il 2016¹². Il traffico merci interno così come il traffico import / export sono rimasti relativamente stabili, principalmente a causa del traffico viaggiatori, che impedisce praticamente l'introduzione di traffici supplementari. Per contro, il traffico di transito sull'asse nord-sud ha conosciuto un forte sviluppo negli ultimi anni. Anche il franco forte (a seguito dell'abbandono del tasso di cambio minimo da parte della BNS nel gennaio del 2015) ha frenato lo sviluppo dei volumi di traffico nei diversi mercati.

	Miliardi di tonnellate-chilometri nette				Millioni di treni-chilometri
	Interno	Import	Export	Transito	
2013	2.93	1.10	0.32	6.46	27.66
2014	3.15	0.98	0.27	8.27	28.09
2015	2.80	1.15	0.33	8.63	28.32
2016	3.07	0.92	0.35	8.14	28.26

Immagine 7: Prestazione di trasporto nel traffico merci

Altri temi

Concessione per il traffico a lunga percorrenza in Svizzera

La CAF ha constatato che il rinnovo delle concessioni per il traffico a lunga percorrenza non è allineato al processo di assegnazione delle tracce (che ha beneficiato di una proroga fino al 10 aprile 2017). In effetti, Traccia Svizzera SA ha ricevuto delle richieste di tracce da parte di FFS a e BLS per alcune linee del traffico a lunga percorrenza. A causa del ritardo nella procedura di rinnovo delle concessioni, ulteriore alla proroga per l'assegnazione delle tracce (conflitto tra le due procedure), e dato che è possibile prendere in considerazione una sola richiesta alla volta, FFS e BLS si sono accordate e una delle due imprese ha annullato la propria ordinazione di tracce. Infatti, il richiedente di tracce che non riceve la concessione per le tratte in questione è costretto ad annullare l'ordinazione per mettere le tracce a disposizione dell'ITF che otterrà la concessione.

Prospettive

Nel 2018 la CAF continuerà ad osservare il mercato seguendo la concezione adottata negli anni precedenti. Le schede informative (infrastruttura, viaggiatori e merci) saranno arricchite e pubblicate alla fine dell'anno e sarà redatto un rapporto generale sul mercato. Inoltre, uno o due temi specifici saranno affrontati in sinergia con le attività di monitoraggio del mercato.

¹² I valori riguardano le seguenti ITF: SBB Cargo International, BLS Cargo AG, SBB Cargo AG, Crossrail AG, DB Cargo Schweiz GmbH, DB Cargo Deutschland AG, railCare AG, Rhätische Bahn AG (RhB), Transalpin Eisenbahn AG e TX Logistik GmbH



Cooperazione internazionale

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

La rete ENRRB è stata fondata nel 2013 in seguito alla ridefinizione del quadro giuridico dell'Unione europea¹³. A intervalli regolari gli organismi di regolamentazione europei rappresentativi nonché la Commissione europea si incontrano per discutere temi transfrontalieri relativi alla regolamentazione ferroviaria. La ENRRB assicura la cooperazione tra gli organismi di regolamentazione.

La CAF è invitata in veste di osservatrice e partecipa alle sedute plenarie.

Nel 2017 sono stati trattati i seguenti temi rilevanti per la CAF:

- La Commissione europea auspica l'introduzione di una direttiva in materia di collaborazione tra i regolatori. Questi considerano una tale direttiva inutile poiché il basso livello della concorrenza e la performance del settore non dipendono dalla collaborazione tra gli organismi di regolamentazione.
- La Commissione europea deplora il fatto che i GI europei abbiano pubblicato nel registro dell'infrastruttura i profili di spazio libero solo per il 40% circa delle proprie linee. Questa situazione rappresenta un ostacolo soprattutto per il traffico merci, considerato che in questo settore talvolta si eseguono trasporti con richieste di profili poco chiari. L'UE intende pertanto allestire un atto di esecuzione (Implementing Act) che imponga ai GI la pubblicazione dei profili di spazio libero nonché l'introduzione di una procedura trasparente e rapida per

la verifica dell'assegnazione delle tracce in caso di trasporti particolari. Tra le altre cose in futuro, le ITF dovrebbero essere autorizzate ad effettuare per conto proprio misurazioni del profilo di tratte, se il GI non concede loro l'utilizzazione della tratta per motivi legati al profilo. I dati di misura delle ITF dovrebbero essere validati dai regolatori prima di essere pubblicati dal GI. La competenza in merito delle stazioni di smistamento è controversa.

- La Commissione europea ritiene che la performance dei nove corridoi per il trasporto delle merci non sia soddisfacente. La Commissione europea auspica un maggiore monitoraggio da parte degli organismi di regolamentazione per individuare le cause delle prestazioni carenti. La CAF partecipa ai lavori e ha avviato un progetto che consente di ottenere una visione più approfondita delle procedure e della gestione delle perturbazioni (cfr. capitolo «corridoi per il trasporto ferroviario delle merci», pagina 17).

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)¹⁴

IRG-Rail raggruppa attualmente 31 organismi di regolamentazione del settore ferroviario. Nel 2011 la CAF, insieme a altri quattro organismi di regolamentazione, era uno dei membri fondatori della IRG-Rail.

La collaborazione internazionale dei regolatori in ambito ferroviario ha come obiettivo la promozione di un mercato ferroviario unico europeo. I regolatori si incontrano in gruppi di lavoro tematici per discutere l'applicazione della legislazione europea a livello nazionale. Inoltre la IRG-Rail mira a formulare pareri comuni in relazione allo sviluppo della regolamentazione del settore ferroviario a livello europeo.

La CAF rappresenta gli interessi del regolatore svizzero in occasione delle sedute plenarie di IRG-Rail, con l'obiettivo di sviluppare soluzioni ottimali congiunte in particolare per quanto concerne l'accesso alla rete e agli impianti di servizio. La CAF partecipa attivamente agli incontri del Working Group (WG) «Access», che analizza le questioni relative all'accesso alla rete e formula soluzioni. Sul piano materiale, questo gruppo di lavoro si occupa anche di questioni relative allo sviluppo e all'utilizzo dei corridoi europei per il trasporto delle merci. Nel 2017 il WG «Access» ha definito degli indicatori chiave di prestazione (KPI, key performance indicators). I KPI permetteranno in futuro di effettuare un benchmarking e di confrontare l'offerta e l'utilizzo delle tracce tra i nove corridoi e di valutare la prestazione dell'organizzazione Corridor One-Stop-Shop.

I KPI includono soprattutto indicatori relativi all'offerta, all'ordinazione, all'assegnazione e all'utilizzo delle tracce.

Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (RFC)

Con il regolamento 913/2010 l'UE ha definito nove corridoi lungo i quali intende promuovere in modo mirato il trasporto ferroviario delle merci. Il regolamento prevede che i GI nazionali creino congiuntamente per ogni corridoio e mettano a disposizione delle tracce transfrontaliere concordate (Pre-arranged Paths – «PaP»). A tal fine l'UE ha istituito un'organizzazione comune per tutti i corridoi, ovvero lo sportello «Corridor One-Stop-Shop (C-OSS)», che funge da interfaccia tra le esigenze della clientela e i GI.

In generale l'UE mira a consolidare la collaborazione nel settore, più precisamente la collaborazione tra i GI nonché tra i GI e i numerosi stakeholder, come le ITF, i gestori di terminali e scali portuali o gli operatori del traffico combinato.

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

- RFC 1 («Reno-Alpi»)

Zeebrugge/Anversa/Rotterdam – Duisburg – Basilea – Gottardo/Lötschberg-Sempione – Milano – Genova

- RFC 2 («Mare del Nord – Mediterraneo»)

Rotterdam/Anversa – Lussemburgo – Metz – Digione – Lione/stazione di smistamento di Basilea

¹³ Direttiva 2012/34 (UE); rifusione (recast)

¹⁴ <https://www.irg-rail.eu/>



«Rastatt» e le sue ripercussioni

Nel 2017 al centro dell'attenzione vi è stata l'interruzione della linea ferroviaria a sud di Karlsruhe sul corridoio 1. In seguito al cedimento improvviso dei binari a Rastatt la tratta è stata sbarrata completamente per quasi due mesi, tra agosto e ottobre 2017. Lo sbarramento totale ha provocato gravi disagi al traffico merci ferroviario. Diverse linee di deviazione in Germania non erano accessibili o erano agibili solo parzialmente a causa di lavori, mentre delle restrizioni di carattere tecnico o relative all'esercizio su itinerari alternativi in Francia hanno limitato ulteriormente la capacità.

Nel settembre del 2017, la CAF ha organizzato il primo forum europeo in materia di corridoi del trasporto ferroviario delle merci previsto dalla Dichiarazione di Rotterdam di maggio 2016. Il forum era inteso come un workshop per gli organismi di regolamentazione del settore ferroviario e i diversi gruppi di interesse operativi sui corridoi. Gli stakeholder particolarmente colpiti dalle limitazioni di Rastatt hanno analizzato, insieme al C-OSS, ai regolatori e alla Commissione europea, le difficoltà e gli ostacoli incontrati nella gestione dell'interruzione di tratta.

Gli attori interessati da questo evento straordinario hanno maturato esperienze e conoscenze su numerosi fronti e hanno sviluppato possibili rimedi. L'agenzia federale tedesca «Bundesnetzagentur» ha avviato un'inchiesta sugli eventi di Rastatt. A livello internazionale, la CAF ha avviato una procedura di verifica della collaborazione tra i GI nazionali, con una particolare attenzione per la gestione delle situazioni di emergenza e la pianificazione degli intervalli. I regolatori presenti sui corridoi RFC 1 e 2 devono trarre degli insegnamenti dagli eventi di Rastatt non solo a livello nazionale, ma congiuntamente, in un contesto transeuropeo, e devono poter fornire un contributo concreto ai fini di un migliore funzionamento del corridoio per il trasporto delle merci.

Implementing Act (IA) on service facilities (impianti di servizio e servizi supplementari)

L'atto di esecuzione in materia di impianti di servizio e servizi supplementari pone in essere l'articolo 13 cpv. 9 della direttiva 2012/34 (rifusione). L'atto di esecuzione prevede che gli operatori di impianti di servizio e i fornitori di servizi ausiliari, come impianti di trasbordo TC, i binari di raccordo, ecc., garantiscano il libero accesso ai propri impianti.

Nella legislazione svizzera in ambito ferroviario, il concetto di «service Facilities» non è inteso come nel diritto europeo. Secondo l'art. 62 cpv. 1 LFerr diverse tipologie di impianti, come le stazioni di smistamento, i binari di ricovero o gli impianti di carico pubblici, fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria, per cui il libero accesso a tali impianti è prescritto dalla legge ormai da tempo. Per contro, in Svizzera l'accesso ad altre tipologie di impianti non è ancora stata liberalizzata. Rientrano in questa categoria per esempio gli impianti di servizio per la manutenzione di veicoli del traffico viaggiatori o i punti vendita di biglietti gestiti da terzi nelle stazioni. Secondo l'art. 62 cpv. 2 LFerr tali impianti possono far parte dell'infrastruttura, ma non sono oggetto dell'accesso alla rete, mentre la LTM prevede che gli impianti di trasbordo del traffico merci siano soggetti al libero accesso.

L'atto di esecuzione europeo, che disciplina le condizioni di accesso, riveste importanza in Svizzera in particolare in relazione alle nuove competenze accordate alla CAF, che deve garantire il libero accesso e utilizzo di prestazioni negli impianti di trasbordo TC e nei binari di raccordo. Molti temi disciplinati dalla direttiva europea sono oggetto di discussione anche in Svizzera.

Il Pacchetto Minimo di Accesso definito dall'atto di esecuzione corrisponde grossomodo alle prestazioni di base di cui all'art. 21 OARF e alle prestazioni supplementari di cui all'art. 22 OARF. In Svizzera l'accesso agli impianti di trasbordo del traffico combinato co-finanziati dalla Confederazione è soggetto all'accesso senza discriminazioni dal 1999¹⁵. Alla luce di queste considerazioni, in linea di principio la Svizzera soddisfa già oggi il quadro normativo proposto.

¹⁵ Art. 3 cpv. 4 dell'ordinanza sul traffico combinato (OTC, RS 742.149), sostituita il 1.7.2016 dalla LTM



La CAF

La Commissione

La Commissione d’arbitrato in materia ferroviaria è così composta:



La CAF (da sinistra a destra): Werner Grossen, Peter Bösch, Dr. Yves Putallaz, Patrizia Danioth Halter, Dr. Ursula Erb, Dr. Markus Kern, Sibylle Burger-Bono

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Presidente	Patrizia Danioth Halter	lic. iur., avvocato e notaio, LLM, Altdorf
Vicepresidente	Yves Putallaz	dottore in ingegneria civile EPFL, Corsier-sur-Vevey
Membro	Peter Bösch	esperto in logistica, Binningen
Membro	Ursula Erb	dr. oec. publ, Uhwiesen
Membro	Werner Grossen	economista aziendale dipl. SPD SSS, Thierachern
Membro	Markus Kern	dr. iur., professore assistente di diritto costituzionale e amministrativo presso l’Università di Berna

La Segreteria tecnica

Nell’anno in esame la Segreteria tecnica è così composta:

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Responsabile	Sibylle Burger-Bono	avvocato
Sostituto	Andreas Oppliger	collaboratore scientifico, lic. phil. nat.
Collaboratore	Sandra Dorasamy	assistente di direzione
Collaboratrice	Gabriela Weber	giurista, MLaw
Collaboratore	Sven Erni	MSc ECO (dal 1.5.2017)
Collaboratore	Silvan Dermont	stagista (fino al 31.3.2017)



Prospettive

Nel 2018 e negli anni successivi, la CAF sarà chiamata ad affrontare importanti sfide:

- Nell’ambito del monitoraggio del mercato la priorità sarà data all’accesso senza discriminazioni negli impianti di trasbordo del traffico combinato. Si tratterà di assicurare condizioni di accesso eque e l’applicazione di prezzi trasparenti e paritari.
- A livello internazionale occorre rafforzare l’impegno assunto in autunno volto a consolidare la collaborazione transfrontaliera tra i GI e gli organismi presenti lungo i corridoi del traffico merci. La CAF, d’intesa con gli altri regolatori del RFC, ha dato avvio a un progetto volto a verificare gli standard nonché la pianificazione in situazioni di emergenza e la gestione di perturbazioni dell’esercizio sui corridoi.
- Al termine delle deliberazioni in merito al messaggio relativo all’organizzazione dell’infrastruttura ferroviaria (OIF), il Parlamento affiderà al regolatore nuove competenze decisionali e di sorveglianza. Grazie a processi più trasparenti si intende ridurre il potenziale di discriminazione, sostenere l’autorità, ridenominata RailCom, nelle sue attività di sorveglianza e rafforzare la competitività sul mercato ferroviario. La CAF è favorevole all’orientamento della revisione dell’OIF.



Glossario

Abbreviazione	Significato
BLS	Società ferroviaria delle Alpi bernesi Berna-Lötschberg-Sempione
CAF	Commissione d’arbitrato in materia ferroviaria
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
CP	Convenzione sulle prestazioni
CP	Catalogo delle prestazioni
DATEC	Dipartimento federale dell’ambiente, dei trasporti, dell’energia e delle comunicazioni
DB	Deutsche Bahn
Dir.	Direttiva dell’UE
DML Zürich	Passante ferroviario di Zurigo
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
EOIF	Gruppo di esperti per l’organizzazione dell’infrastruttura ferroviaria
EPFL	École polytechnique fédérale de Lausanne
FFS	Ferrovie federali svizzere
GI	Gestore dell’infrastruttura
IRG-Rail	Independent Regulators’ Group-Rail
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
KPI	Indicatore chiave di prestazione (Key Performance Indicator)
LFerr	Legge federale sulle ferrovie
LTM	Legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione
NFTA	Nuova ferrovia transalpina



Abbreviazione	Significato
NWS	Network Statement
OARF	Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria
OIF	Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria
OLOGA	Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione
PRUR	Programma di utilizzazione della rete
PUR	Piano di utilizzazione della rete
TRV	Traffico regionale viaggiatori
RFC	Rail Freight Corridor (corridoio per il trasporto ferroviario delle merci)
RS	Raccolta sistematica del diritto federale
RTE	Testo di riferimento in materia di tecnica ferroviaria
SG DATEC	Segreteria generale DATEC
SOB	Ferrovie del Sud-Est (Schweizerische Südostbahn)
TCI/TCC	Traffico a carri isolati / traffico a carri completi
Terminale TC	Terminale per il traffico combinato
TLP	Traffico a lunga percorrenza
Traccia.ch	Traccia Svizzera SA
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
VVB	Imputazione dei costi della corrente di trazione secondo il principio di causalità

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

Tel. +41 (0)58 463 13 00

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

