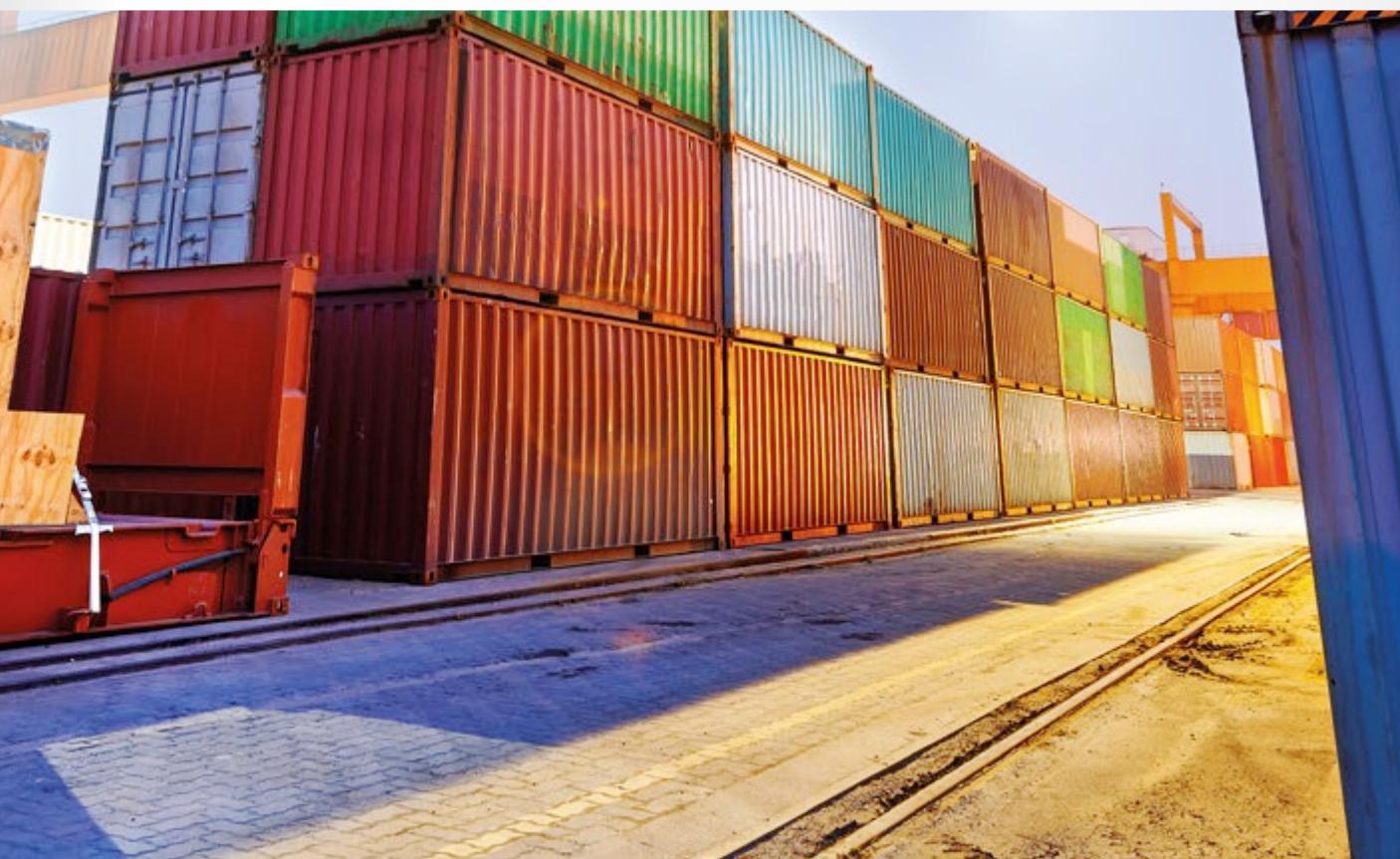




Rapporto d'attività 2018

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



Indice

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 140, francese 30, italiano 10, inglese 20

Foto: © Adobe Stock: Frontespizio; pagine 1, 3, 4, 5, 10/11, 14;
© Shutterstock: pagine 2, 8/9; © Pixabay: pagine 12/13, 15/16;
© Fotolia: pagine 6/7, Ritratti: Pagina 2 © by look-at-me.ch,
Yolanda Nacht-Bohler Fotografie; pagina 12 © Dominique Nardon,
Inoxsuisse imagine.

Prefazione della presidente	2
Management Summary	3
Basi giuridiche	4
In generale	4
Nuove competenze	4
Monitoraggio del mercato	5
In generale	5
Vigilanza sull'assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2019	5
Condizioni di accesso alla rete 2019 e 2020	5
Stazioni di smistamento	5
Vigilanza sugli impianti di trasbordo per il traffico combinato	6
Prospettive	7
Osservazione del mercato	8
In generale	8
Rete ferroviaria svizzera	8
Il traffico viaggiatori e merci su rotaia in Svizzera	8
Sguardo retrospettivo	9
Prospettive	9
Cooperazione internazionale	10
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	10
Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridors RFC)	10
European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)	11
La CAF	12
La Commissione	12
Segreteria tecnica	13
Prospettive	14
Glossario	15



Prefazione della presidente

Gentile lettore,

nel Rapporto d'attività 2018, la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF) volge lo sguardo su di un anno che si è dimostrato vivace e fruttuoso. In veste di commissione decisionale indipendente, essa si adopera per rafforzare la concorrenza sul mercato ferroviario con un'efficace attività di vigilanza. Ha il compito di assicurare condizioni d'accesso trasparenti ed equi alla rete ferroviaria, agli impianti di trasbordo per il traffico combinato cofinanzianti dalla Confederazione e ai binari di raccordo.

Nel corso del 2018 la CAF ha fatto seguito alle procedure d'azione e denunce con indagini sulle condizioni d'accesso, l'assegnazione delle capacità e le tariffe per l'uso dell'infrastruttura ferroviaria e di altri impianti.

Nell'ambito della sua attività di vigilanza, la CAF accerta il potenziale discriminatorio della catena logistica del trasporto merci e degli elementi sostanziali dei principali impianti di trasbordo del traffico combinato. Lo fa sottponendo le rispettive condizioni di utilizzo ad un rigoroso esame. Dal dialogo in loco sono anche emerse le interdipendenze tra i singoli operatori coinvolti, quali i gestori di terminale, gli operatori e le imprese di smistamento sull'ultimo miglio. La CAF estenderà le sue attività di vigilanza per un accesso senza discriminazioni anche ai terminali di trasbordo, accompagnando i rispettivi gestori in questo processo. I terminali privati con impianti cofinanzianti dalla Confederazione sono tenuti anch'essi ad offrire un accesso senza discriminazioni e sono quindi obbligati a mettere a disposizione di terzi i loro impianti ad equi condizioni.

In un dialogo costante e pluriennale con FFS Infrastruttura, la CAF ha esaminato gli adeguamenti dell'organizzazione e dei processi delle stazioni di smistamento. In tale contesto è stato possibile definire con la proprietaria degli impianti interni delle condizioni quadro del modello d'esercizio capaci di assicurare una fornitura non discriminatoria delle prestazioni e di ottimizzare i processi.



Dopo l'interruzione della tratta a Rastatt la CAF ha preso l'iniziativa a livello internazionale. Insieme alle autorità di regolazione di Paesi Bassi, Germania e Belgio, ha elaborato uno studio comparato sulle modalità di gestione delle perturbazioni della rete adottate dai gestori nazionali dell'infrastruttura. Tale studio si propone di creare una base condivisa per la cooperazione transfrontaliera tra i responsabili in situazioni d'emergenza. Il convegno specialistico su questa problematica ha permesso ai clienti di esporre le proprie esigenze e ai gestori dell'infrastruttura (GI) di presentare i loro programmi. Sono state presentate delle possibili soluzioni per superare alle limitazioni di capacità sui principali corridoi del traffico merci e risolvere le perturbazioni attraverso la cooperazione transfrontaliera tra i gestori dell'infrastruttura.

In conclusione, colgo l'occasione per ringraziare personalmente i membri della Commissione e le collaboratrici e i collaboratori della Segreteria tecnica per il loro impegno e concreto sostegno.

Patrizia Danioth Halter
Presidente



Management Summary

La 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 cofinanzianti dalla Confederazione. La CAF sostiene così il funzionamento del mercato ferroviario. Il suo ambito di attività è triplice:

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

Nel 2018 sono state presentate alla CAF **denunce** e **azioni** che al termine del 2018 risultavano ancora pendenti.

Nell'ambito dell'attività di **monitoraggio del mercato**, la CAF si è occupata soprattutto di impianti di trasbordo per il traffico combinato. La Commissione ha esaminato specifiche questioni concernenti la conformità alla normativa vigente del loro utilizzo e a tale scopo ha visitato diversi impianti. Dai relativi accertamenti è emerso che sussiste un potenziale di discriminazione soprattutto nei casi in cui uno stesso operatore copra più fasi del processo di trasporto del traffico combinato (integrazione orizzontale) o sia integrato verticalmente per mezzo di partecipazioni. A fine 2018 gli accertamenti erano ancora in corso.



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'Amministrazione¹. Ai sensi dell'articolo 40a^{bis} della legge federale sulle ferrovie (Lferr) essa decide in merito alle controversie delle Imprese di trasporto ferroviario (ITF) e avvia inchieste d'ufficio se sussiste il sospetto che l'accesso alla rete sia ostacolato o non sia garantito senza discriminazioni². Vigila inoltre sull'accesso agli impianti di trasbordo per il traffico combinato e ai binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione. In veste di commissione di vigilanza sul mercato vigila sul funzionamento del mercato ferroviario e lo sostiene in modo determinante (art. 8m lett. b OLOGA).

La CAF ha iniziato la propria attività il 1° gennaio 2000. I suoi membri sono nominati dal Consiglio federale. La sua sede è a Berna. Dall'inizio del 2012 la CAF è aggregata amministrativamente al Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). La Commissione si avvale delle capacità professionali e specialistiche di una Segreteria tecnica.

Nuove competenze

Con il secondo pacchetto della Riforma delle ferrovie 2, in vigore dal 1° luglio 2013, e la revisione parziale della legge sul trasporto di merci³, in vigore dal 1° luglio 2016, le competenze della CAF sono state ampliate, nel segno di un ulteriore rafforzamento dell'autorità di regolazione. Nel settembre 2018 il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati hanno approvato la legge federale sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)⁴, che va a modificare in molti punti soprattutto la Lferr. Le nuove disposizioni entreranno probabilmente in vigore verso la metà del 2020. All'autorità, rinominata in Comferr⁵, saranno affidate ulteriori competenze decisionali e di vigilanza.

La Comferr, in veste di autorità di ricorso, vigilerà su uno svolgimento senza discriminazioni dei compiti sistematici assunti dai GI e sull'esercizio del diritto di partecipazione. Per quanto riguarda quest'ultimo, alle ITF sarà accordato il diritto di partecipare alla pianificazione dei progetti di investimenti a breve e medio termine dei GI. Le ITF potranno sottoporre le eventuali controversie concernenti il diritto di partecipazione al giudizio della Comferr.

L'assunzione dei compiti preminent per il trasporto ferroviario, vale a dire dei compiti sistematici, sarà regolata da una convenzione di diritto pubblico stipulata tra l'UFT e gli incaricati. Il gestore del sistema incaricato dovrà svolgere i suoi compiti senza discriminazione alcuna nei confronti delle imprese partecipanti. Le controversie tra il gestore del sistema e le imprese partecipanti dovranno essere sottoposte al giudizio della Comferr.

La Comferr sorveglierà, inoltre, l'applicazione senza discriminazioni dei processi di gestione dell'esercizio e delle regole sulle priorità. Nell'ambito della sua attività di monitoraggio del mercato, la RailCom sarà autorizzata a rilevare e trattare i dati necessari coordinandosi con le altre unità amministrative.

Nel dicembre del 2018 il Consiglio federale ha adottato l'avampunto sulla «mobilità multimodale». Con esso intende consentire ai fornitori terzi l'accesso alla distribuzione di titoli di trasporto dei TP e agevolare con misure integrative l'accesso ai dati e ai sistemi di distribuzione di altri fornitori di mobilità. Al fine di assicurare un accesso alla rete senza discriminazioni, la Comferr avrà la competenza di avviare inchieste d'ufficio e di giudicare le controversie.

¹ OLOGA; RS 172.010.1

² Lferr; RS 742.101

³ LTM; RS 742.41

⁴ FF 2018 5125

⁵ In tedesco la Commissione si chiamerà RailCom; in italiano sarà chiamata Comferr sulla scorta della designazione utilizzata in italiano per la legge federale sulle ferrovie, vale a dire «Lferr».

Monitoraggio del mercato

In generale

Nell'ambito della sorveglianza del mercato la CAF effettua un monitoraggio sistematico delle interazioni tra GI e ITF che presentano un potenziale discriminatorio. A tale scopo, da un lato si orienta alle competenze previste dalla legge (art. 40a^{bis} cpv. 1 Lferr):

- vigilanza sull'assegnazione delle tracce nell'orario annuale,
- convalida delle condizioni di accesso alla rete nei singoli periodi d'orario,
- verifica delle responsabilità e delle procedure utilizzate nelle stazioni di smistamento,
- accesso agli impianti di trasbordo per il traffico combinato.

Dall'altro lato, la CAF definisce le attività prioritarie per l'anno. Esse riguardano in genere le novità legislative, l'esecuzione delle procedure d'inchiesta concluse o avvenimenti e problematiche d'attualità del settore.

Vigilanza sull'assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2019

Nel 2018, Traccia Svizzera SA (trasse.ch) ha informato la CAF sull'andamento e sulle principali difficoltà incontrate durante l'assegnazione delle tracce nell'orario annuale 2019.

Durante il processo di assegnazione delle tracce è stato necessario risolvere un totale di 275 conflitti d'ordinazione e respingere 14 richieste di tracce. I numerosi cantieri sulla rete ferroviaria complicano alquanto la pianificazione delle tracce. Inoltre, sui corridoi per il trasporto ferroviario delle merci è stato necessario sincronizzare le tracce internazionali per il traffico delle merci con le ferrovie partner.

Nel 2018 la procedura per l'assegnazione delle tracce è stata condotta per la seconda volta in base alle regole delle priorità del programma di utilizzazione della rete (PRUR) e del piano di

utilizzazione della rete (PUR). Il PUR definisce inizialmente un'offerta minima garantita per il traffico viaggiatori e merci. Le ulteriori richieste di tracce vengono assegnate nel quadro della procedura di assegnazione delle capacità residue. Ma anche con il nuovo regime la pianificazione incontra delle complessità. Le richieste di capacità dirette a soddisfare i fabbisogni della clientela non assicurati dal PUR (quali i treni di rinforzo per il traffico passeggeri nelle ore di punta, viaggi di trasferimento del materiale rotabile, treni di cantiere e di misurazione) devono infatti essere pianificate nell'orario. La CAF, dopo aver esaminato il processo di assegnazione delle tracce e, nello specifico, le soluzioni adottate da trasse.ch, è giunta alla conclusione che le tracce sono state assegnate in modo non discriminatorio.

Condizioni di accesso alla rete 2019 e 2020

Nell'anno in esame la CAF ha altresì esaminato le condizioni di accesso alla rete dei principali GI svizzeri per l'orario annuale 2019 e 2020. Al requisito legale della misurazione dell'energia elettrica direttamente dal filo di contatto è stata data attuazione, dal punto di vista tecnico, con l'orario annuale 2017. Per le ITF è quindi possibile contabilizzare il consumo di energia elettrica dei rispettivi treni in base alle misurazioni effettive. A partire dal 2019 la contabilizzazione precisa del fabbisogno energetico dovrebbe essere possibile anche sulla parte iniziale e finale di un tragitto in treno. Ciò riguarda in particolare l'energia necessaria per raffreddare o scaldare preliminarmente una composizione ferroviaria.

In questo contesto la CAF si è occupata soprattutto di questioni concernenti i valori forfettari per il consumo di energia, dell'utilizzo delle gru e di rapide prese di posizione su domande; a tali questioni i GI hanno potuto dare una risposta esaustiva.

Stazioni di smistamento

La CAF sorveglia la fornitura di prestazioni nelle stazioni di smistamento. In tale ambito, nel quadro del regolare scambio intrattenuto con FFS Infrastruttura, essa verifica le condizioni quadro del modello d'esercizio e la loro attuazione, tra cui gli



adeguamenti dei processi e dell'organizzazione. Negli anni passati FFS Infrastruttura, l'unico gestore di stazioni di smistamento in Svizzera, ha apportato modifiche strutturali all'esercizio dei propri impianti. Con il nuovo modello d'esercizio a Losanna e nel Limmattal, FFS Cargo, in qualità di maggior utilizzatore della stazione di smistamento, è stata incaricata della pianificazione e messa in opera delle manovre di smistamento. FFS Infrastruttura ha continuato ad essere responsabile della fornitura non discriminatoria delle prestazioni. A Buchs (San Gallo) la pianificazione continua ad essere svolta da FFS Infrastruttura. L'esercizio degli impianti vicini alla frontiera di Chiasso e Basilea continua ad essere di responsabilità esclusiva di FFS Infrastruttura.

La CAF ha verificato che la pianificazione e realizzazione dei processi operativi interni della stazione di smistamento, svolti da FFS Cargo in veste di fornitore delle prestazioni, siano state eseguite senza discriminazioni e ha preso visione dei relativi termini contrattuali. A tale riguardo è giunta alla conclusione che le disposizioni di legge sono state osservate e che le parti coinvolte hanno adottato misure capaci di ovviare ad episodi potenzialmente discriminatori nei confronti degli utenti terzi.

Vigilanza sugli impianti di trasbordo per il traffico combinato

Dall'inizio del nuovo millennio, la Confederazione sostiene finanziariamente la realizzazione e l'ampliamento degli impianti di trasbordo per promuovere il traffico merci intermodale. Il finanziamento è stato vincolato alla condizione che proprietari e gestori degli impianti di trasbordo per il traffico combinato garantissero a tutti gli interessati un utilizzo non discriminatorio degli stessi. Con la revisione della LTM a metà 2016, la CAF è stata chiamata a vigilare sull'equo utilizzo di questi impianti di trasbordo (art. 40a^{bis} cpv. 1 Lferr).

Come primo passo, nel 2017 la CAF ha richiamato i gestori all'obbligo di pubblicare le condizioni di accesso e utilizzo, esortandoli a rispettarle. Gli impianti di trasbordo per il traffico combinato hanno risposto a tale esortazione pubblicando alcune condizioni di utilizzo sui rispettivi siti e garantendo con ciò l'osservanza dello standard minimo previsto. La CAF vigilerà sull'obbligo di pubblicazione anche nel 2019.

Sempre nel 2018 la CAF ha poi verificato che gli impianti fossero stati utilizzati nei termini di legge con riguardo all'equa applicazione delle condizioni di accesso e utilizzo. Ha visitato diversi impianti nella regione della Svizzera nord-orientale e intavolato un fitto dialogo con i gestori degli impianti. Durante le sue visite, la CAF ha anche preso visione dei processi operativi presso i terminali, esaminando gli episodi che potessero dar adito a sospetti di trattamento discriminatorio.

A fine 2018 gli accertamenti erano ancora in corso. Nel 2019 la CAF deciderà in merito alle inchieste da avviare d'ufficio. La CAF ritiene che per i gestori degli impianti non sia semplice garantire il trattamento riservato dei dati cliente. Le informazioni trattate dovrebbero servire unicamente ad espletare le finalità del trasbordo. L'utilizzo dei dati per altre finalità, quale può essere l'acquisizione clienti, non è ammesso.

In che modo sono integrati gli impianti di trasbordo per il traffico combinato nella catena logistica del trasporto merci? Il trasbordo delle merci, perlomeno in contenitori, è un elemento chiave della catena logistica di trasporto, come illustrato dal seguente processo.

Il grafico illustra il percorso principale, vale a dire il tragitto su binario di un contenitore tra due terminali e impianti di trasbordo per il traffico combinato, e gli operatori interessati. Il processo inizia con la fornitura del contenitore dal deposito al mittente, detto anche cariatore. Prevede l'imballaggio e la raccolta della merce, che viene caricata nei singoli contenitori. Lo spedizioniere o il trasportatore trasporta il contenitore su strada fino all'impianto di trasbordo del luogo di

Immagine 1: Panoramica sui processi e gli operatori della catena logistica del trasporto merci (fonte: grafico proprietario)

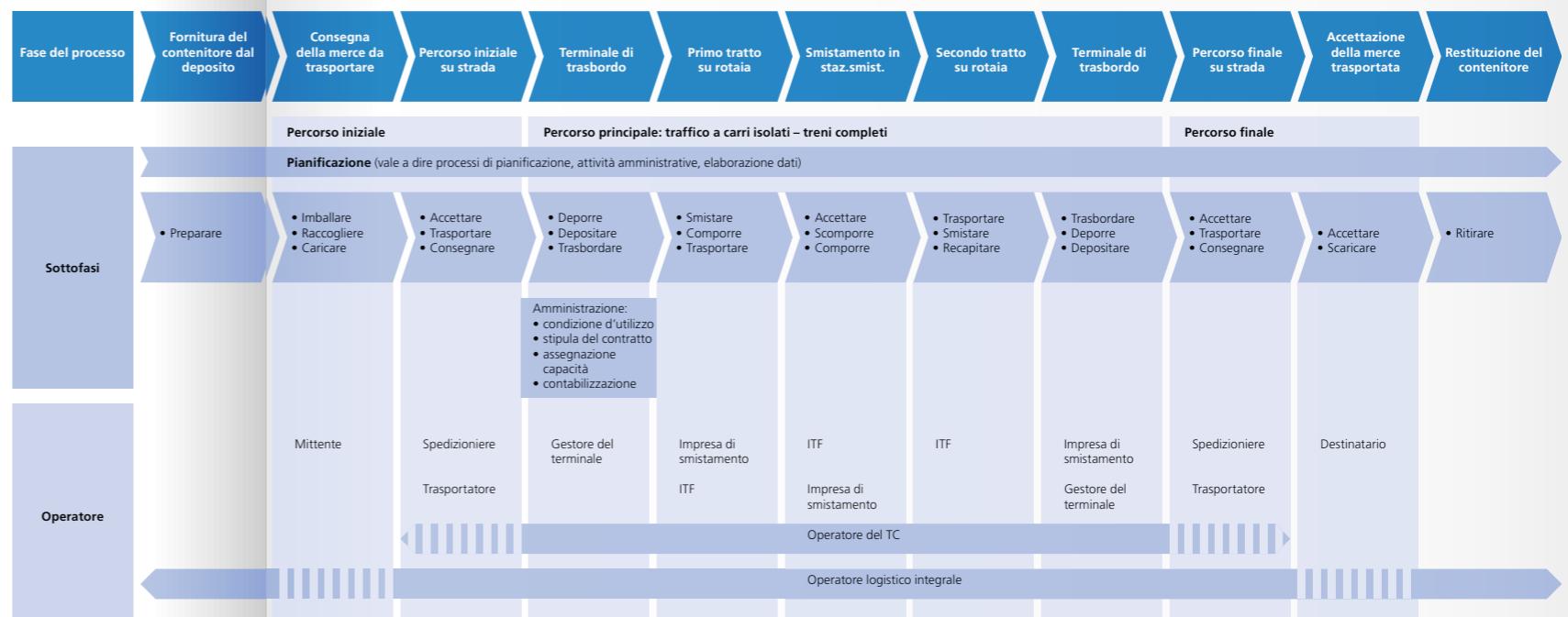
destinazione. Qui il contenitore viene caricato sul treno e trasportato su rotaia, fino a giungere al terminale d'arrivo dove viene nuovamente trasbordato prima di iniziare il percorso finale. Il contenitore arriva quindi dal destinatario, viene scaricato ed eventualmente restituito al locatore del contenitore. A volte alcune fasi del trasporto avvengono per nave. Anche in questo caso, per il cambio del modo di trasporto serve un impianto di trasbordo TC.

In basso, il grafico indica gli operatori coinvolti in ciascuna fase del processo. Molti operatori coprono più fasi della catena logistica del trasporto merci. I cosiddetti operatori del TC offrono ai loro clienti sia il percorso principale che il percorso iniziale e finale su strada. Ve ne sono poi altri che offrono prestazioni sull'intera catena logistica del trasporto merci (compresa la gestione dei contenitori).

Secondo la CAF si ha un potenziale di discriminazione soprattutto nei casi in cui un solo operatore offre più fasi del processo di trasporto del traffico combinato delle merci (integrazione orizzontale) o sia integrato verticalmente mediante partecipazioni.

Prospettive

Anche nel 2019 la CAF continuerà a vigilare sull'assegnazione delle tracce, la definizione degli orari, le condizioni di utilizzo della rete e le stazioni di smistamento. Darà priorità alla sorveglianza dei processi gestionali d'esercizio utilizzati dai GI, degli impianti di trasbordo per il traffico combinato e del progetto Gatemay Basel Nord (GBN).





Osservazione del mercato

In generale

L'osservazione del mercato fornisce una visione d'insieme del panorama ferroviario e analizza gli eventi che incidono sulla concorrenza. È pertanto uno strumento importante per capire gli sviluppi sulla rete ferroviaria.

Rete ferroviaria svizzera

La cartina offre una visione d'insieme della rete ferroviaria, che si snoda per una lunghezza complessiva di 5323 chilometri⁶. La rete è a scartamento normale per oltre due terzi e a scartamento ridotto per la parte restante. Viene gestita da 48 GI, che devono assicurare un accesso senza discriminazioni alla loro rete.



Immagine 2: Rete ferroviaria svizzera
(fonte: www.ske.admin.ch)

Il traffico viaggiatori e merci su rotaia in Svizzera

Per quanto riguarda l'evoluzione delle prestazioni di trasporto su rotaia, nel suo complesso, il traffico viaggiatori, in particolare la somma del traffico regionale e di quello a lunga distanza, ha fatto registrare un incremento costante. La prestazione di trasporto espressa in viaggiatori-km⁷ è cresciuta di circa il 7 per cento nell'ultimo quinquennio, trainata dal potenziamento dell'offerta e da una crescita incessante della domanda. La stagnazione del 2017 è da ricondurre ad un lieve calo dei chilometri percorsi sul traffico a lunga distanza.

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

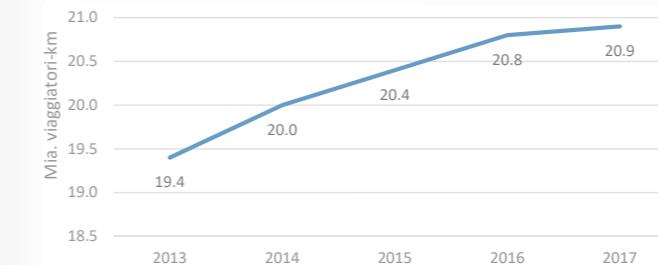


Immagine 3: Prestazione di trasporto del traffico regionale e a lunga distanza 2013-17 (fonte: UST)

Il prossimo grafico illustra il traffico merci totale, che comprende il traffico interno, il traffico d'importazione e d'esportazione e il transito. Nel periodo compreso tra il 2013 e il 2017 l'evoluzione è stata positiva, anche se contenuta. Il calo del 6 per cento circa di tonnellate-km⁸ registrato nel 2017 è da attribuire principalmente all'interruzione sulla tratta tedesca della valle del Reno nei pressi di Rastatt.

Andamento della prestazione di trasporto del trasporto merci per ferrovia

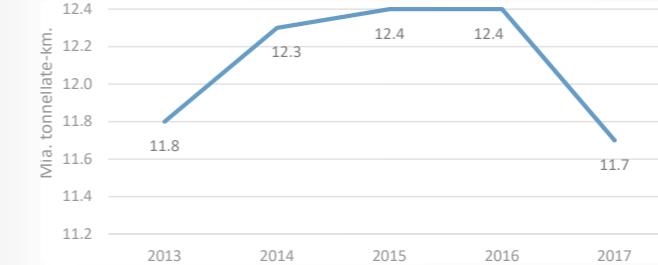


Immagine 4: Prestazione di trasporto del traffico merci (interno, d'importazione ed esportazione e transito) 2013-17 (fonte: UST)

Nel 2017 su rotaia sono state trasportate complessivamente 11,7 miliardi di tonnellate-km; su strada ne sono state trasportate 17,2 miliardi.

Sguardo retrospettivo

La riforma delle ferrovie in Svizzera è stata avviata nel 1999 con l'obiettivo di aumentare la concorrenzialità e l'efficienza del trasporto ferroviario e incrementare, così facendo, il traffico su rotaia. Un anno dopo è stata istituita la CAF, cui è stato affidato il compito di vigilare e assicurare un accesso senza discriminazioni alla rete, considerando anche le prestazioni connesse, i prezzi e le condizioni di accesso.

È interessante confrontare lo sviluppo del traffico merci su rotaia, ampiamente liberalizzato nel quadro della riforma del 1999 con il traffico su strada. Uno sguardo retrospettivo mostra un aumento significativo della prestazione complessiva del trasporto tra il 1999 e il 2017, con un incremento su strada (+ 32 per cento) quasi doppio rispetto a quello su rotaia (+ 15 per cento).

Prospettive

Le attività di osservazione del mercato, oltre che essere volte al passato, sono rivolte anche a diversi temi del futuro. Un esempio è la corrente di trazione, nel cui contesto monitoriamo attivamente lo stato di avanzamento del risanamento dei veicoli per consentire la misurazione del consumo effettivo e l'evoluzione della tariffa forfettaria. Oppure il tema del traffico a lunga distanza, che dal dicembre 2019 promette una certa dinamica concorrenziale a seguito all'assegnazione della concessione a due ferrovie (BLS e FFS)⁹.

⁶ Fonte: UST

⁷ I viaggiatori-km sono il prodotto del totale di passeggeri trasportati per la distanza percorsa in chilometri.

⁸ Le tonnellate-km sono il prodotto delle tonnellate utili di merci trasportate per la distanza percorsa in chilometri.

⁹ La decisione è stata impugnata e non è ancora definitiva.



Cooperazione internazionale

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

IRG-Rail è il network internazionale che riunisce gli organismi di regolazione dei trasporti ferroviari in Europa. La CAF è un membro fondatore della IRG-Rail, istituita nel 2011. Il network ha lo scopo di favorire l'armonizzazione del mercato ferroviario europeo e, con ciò, di promuovere la funzionalità e la qualità del trasporto su rotaia. Le regolari attività degli organismi di regolazione in seno alla IRG-Rail sono organizzate in gruppi di lavoro tematici, incentrati principalmente sullo scambio di esperienze e sull'armonizzazione transfrontaliera ai fini del recepimento della normativa europea sulle ferrovie. Gli organismi che aderiscono alla IRG-Rail sono chiamati a partecipare alle attività di consultazione sulla futura evoluzione della regolamentazione europea delle ferrovie.

La CAF rappresenta gli interessi del regolatore svizzero nelle sedute plenarie di IRG-Rail e nelle sedute del gruppo di lavoro Access. Nel 2018 questo gruppo si è principalmente occupato dei temi seguenti: indicatori di prestazione dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci, pianificazione degli interventi di manutenzione dei gestori dell'infrastruttura, omologazione del materiale rotabile e gestione delle emergenze e degli incidenti.

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

Per promuovere il trasporto ferroviario delle merci, la Unione europea (UE) ha istituito 11 corridoi internazionali in tutta Europa. Su tali corridoi i GI interessati devono mettere congiuntamente a disposizione delle tracce transfrontaliere concordate. L'assegnazione e l'esercizio di queste tracce è affidata ad un'organizzazione comune ai gestori dell'infrastruttura, lo sportello Corridor One-Stop-Shop (C-OSS).

La Svizzera è interessata da due corridoi per il trasporto internazionale delle merci: il corridoio RFC 1 (Rhine-Alpine) e il corridoio RFC 2 (North Sea-Mediterranean).

Nel 2017 il corridoio RFC 1 è stato interrotto per diverse settimane nei pressi di Rastatt. Ciò ha evidenziato le carenze a livello di cooperazione tra i GI in caso di perturbazioni con effetti transfrontalieri. I GI interessati hanno colto l'occasione per redigere un manuale che definisse la cooperazione tra i diversi portatori di interessi e le possibili misure d'intervento in caso di perturbazioni future¹⁰. Il manuale è stato approvato come standard di settore nella primavera del 2018 da Rail Net Europe (RNE, la federazione dei gestori dell'infrastruttura) ed è entrato in uso con l'orario annuale 2019.

Con detto manuale i GI interessati da una perturbazione di un corridoio si impegnano ad attuare misure predefinite, ad esempio a definire linee di deviazione, ad istituire uno sportello centrale per il coordinamento dei GI e a centralizzare la comunicazione.

European Network of Rail Regulatory Bodies (ENRRB)

A intervalli regolari, le autorità di regolazione europee si incontrano con la Commissione europea per confrontarsi in seno all'ENRRB sulle seguenti importanti questioni: vigilanza sugli interventi dei regolatori europei con effetti sul mercato, incentivazione del collegamento in rete tra gli organismi di regolazione dei trasporti ferroviari e altre autorità ed istituzioni, tra le quali ERA, PRIME, Commissario europeo per la concorrenza, nonché consultazione sulle revisioni e modifiche normative in corso.

La CAF partecipa alle sedute in veste di osservatore ma con pari diritti. Utilizza questa piattaforma per informare sui risultati delle sue inchieste e procedure d'azione, sulla generale evoluzione della politica dei trasporti svizzera e per propugnare gli interessi svizzeri dinanzi alla Commissione europea e agli organismi di regolamentazione.

¹⁰ «Handbook for International Contingency Management»



La CAF

La Commissione

Nel 2018 la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria era così composta:



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

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Presidente	Patrizia Danioth Halter	lic. iur., avvocato e notaio, LL.M, 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 (fino al 31.8.2018)
Membro	Werner Grossen	economista aziendale dipl. SPD SSS, Thierachern
Membro	Markus Kern	Prof. dr. iur., LL.M., professore assistente di diritto costituzionale e amministrativo presso l'Università di Berna, Berna

A fine del 2018 Yves Putallaz ha lasciato la Commissione. Il suo successore in carica è Giuliano Montanaro. Il sig. Montanaro è un ingegnere civile specializzato in sistemi di trasporto ed esperto qualificato in materia ferroviaria.

Segreteria tecnica

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

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Responsabile	Sibylle Burger-Bono	avvocato (fino al 31.8.2018)
Responsabile	Christof Böhler	master in affari internazionali Scuola superiore di scienze economiche politiche e sociali HSG (dal 1.9.2018)
Sostituto	Andreas Oppiger	lic. phil. nat.
Collaboratrice	Ursula Erb	dr. oec. publ. (dal 1.9.2018)
Collaboratore	Fabia Portmann	lic. iur., avvocato (dal 1.5.2018)
Collaboratore	Sven Erni	MSc ECO (fino al 30.6.2018)



Prospettive

Il potenziale discriminatorio insito in un sistema di imprese integrate impone una vigilanza efficace e coerente sulla concorrenza e la presenza di un regolatore competente. Le sfide che si prospettano per la CAF sono le seguenti:

Infrastruttura

Il progetto di legge concernente l'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria, che conferisce all'ente regolatore ulteriori competenze decisionali e di vigilanza, dovrà essere attuato nel segno di un rafforzamento della concorrenza sul mercato ferroviario. Per la futura Comferr la sorveglianza sui compiti del gestore del sistema sarà una priorità.

Traffico merci

Nell'ambito del monitoraggio del mercato la priorità sarà quella di far valere un accesso senza discriminazioni agli impianti di trasbordo del traffico combinato. Ciò significa garantire condizioni d'accesso di pari diritto, nonché una definizione trasparente ed equa dei prezzi, anche per il progetto GBN.

A livello internazionale, l'impegno assunto in autunno, volto a consolidare la collaborazione transfrontaliera tra i GI e gli organismi presenti lungo i corridoi del traffico merci, verrà ulteriormente finalizzato e rafforzato.

Traffico viaggiatori

Il disegno di legge elaborato dall'UFT per la liberalizzazione del sistema di emissione dei titoli di viaggio del trasporto pubblico permette anche a imprese non ferroviarie di offrire prestazioni di mobilità multimodale in Svizzera. Il compito di vigilare sull'accesso equo e a pari diritti al sistema di emissione dei titoli di viaggio del trasporto pubblico, come anche ai dati sulla mobilità e il traffico, è affidato alla futura Comferr. La Commissione si occuperà di concretizzare l'apertura delle interfacce dati e della relativa attuazione, affinché l'accesso al sistema di distribuzione possa avvenire senza discriminazioni.



Glossario

Abbreviazione	Significato
BLS	Società ferroviaria delle Alpi bernesie Berna-Lötschberg-Sempione
CAF	Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
Comferr	Commissione ferroviaria
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
ERA	European Union Agency for Railways
FF	Foglio federale
FFS	Ferrovie federali svizzere
GBN	Gateway Basel Nord
GI	gestore dell'infrastruttura
Impianti di trasbordo per il TC	Terminali del trasporto combinato
IRG-Rail	Independent Regulators' Group – Rail
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
Lferr	Legge federale sulle ferrovie
LTM	Legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione
OIF	Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria
OLOGA	Ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione
PRIME	Platform of Rail Infrastructure Managers in Europe



Abbreviazione	Significato
PRUR	Programma di utilizzazione della rete
PUR	Piano di utilizzazione della rete
RFC	Rail Freight Corridor
RNE	Rail Net Europe
RS	Raccolta sistematica del diritto federale
SOB	Ferrovie del Sud-Est (Schweizerische Südostbahn)
TF	Tribunale federale
trasse.ch	Traccia Svizzera SA
UE	unione europea
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica

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

Tel. +41 (0)58 463 13 00

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

