



Rapporto d'attività 2024

Commissione del trasporto ferroviario ComFerr



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

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

Nota editoriale

Editore: Commissione del trasporto ferroviario ComFerr

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

Stampa: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Copie stampate: tedesco 180, francese 40, italiano 15, inglese 5

Foto: © patrikwalde.com: Frontespizio; © Adobe Stock: pagine 1, 8-9, 14-17; © Keystone-sda / LUZ Photo / Fabrizio Giraldi: pagina 3; © Fotolia: pagine 1, 4-7, 19-20; © Pixabay: pagine 10-11; © Shutterstock: pagine 12-13, 18; © remo eisner photographie: pagine 2, 16; © Meier & Kamer GmbH, Ruedi Kamer: pagine 2, 16.



Indice

Prefazione della presidente	2
Management Summary	3
Aspetti giuridici	6
In generale	6
Procedure e accertamenti giuridici	6
Monitoraggio del mercato	8
In generale	8
Accesso alla rete	8
Condizioni di accesso alla rete	8
Assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2025	8
Accesso alla rete agli impianti di Hafenbahnen Schweiz AG (HBSAG)	8
Prestazione supplementare «Disposizione di manovre»	8
Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari»	8
Impianti di carico e scarico	9
Studi delle tracce	9
Valutazione del programma e del piano di utilizzazione della rete	9
Revisione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce	9
Centrale di gestione del traffico ferroviario svizzero	9
Traffic Management System (TMS)	9
Servizi di consegna locale	10
Impianti di trasbordo per il traffico combinato	10
Aggiornamento dell'obbligo di pubblicazione	10
Progetto Gateway Basilea Nord (GBN)	10
Compiti sistemici	10
Diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti	11
Cargo sous terrain	11
Osservazione del mercato	12
In generale	12
Prestazioni di trasporto ferroviario nel traffico viaggiatori e merci	12
Temi selezionati	13
Cooperazione internazionale	14
Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)	14
Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridors, RFC)	15
Convegno specialistico	15
La ComFerr	16
La Commissione	16
Segreteria tecnica	17
Prospettive	18
Glossario	19



Prefazione della presidente

Cara lettrice, caro lettore,

Il tema della partecipazione ha accompagnato la ComFerr durante tutto il 2024. Per noi la partecipazione è un elemento centrale della non discriminazione. Per questo motivo ci impegniamo a garantire che nei vari ambiti del trasporto ferroviario le imprese interessate e i gruppi di interesse siano adeguatamente coinvolti, ad esempio per i compiti sistemici (pagina 10) o nell'implementazione del Traffic Management System (TMS) (pagina 9).

Al tema della partecipazione abbiamo dedicato anche il nostro convegno specialistico di fine ottobre. Insieme al settore abbiamo discusso dei fattori di successo, di buone pratiche e del potenziale di miglioramento (v. pag. 15).

La partecipazione è importante anche tra le autorità: l'attività legislativa rappresenta uno scambio istituzionalizzato e una cooperazione tra il legislatore e i soggetti interessati volto all'elaborazione di una soluzione sostenibile per tutte le parti e attuabile. Nell'ambito della consultazione la ComFerr ha potuto fornire un contributo importante a diversi progetti normativi, come nel caso dell'ulteriore sviluppo delle condizioni quadro per il trasporto merci in Svizzera (pag. 7) e delle previste modifiche all'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) e all'ordinanza sugli orari (pag. 7). Ci siamo confrontati con il settore anche per individuare misure adeguate a evitare in futuro una situazione eccezionale come quella verificatasi per la pianificazione dell'orario annuale del 2024.

Dall'inizio del 2024 la ComFerr presenta una nuova composizione. Sono lieta di poter contare sulla grande competenza e sul forte impegno della Dr. Barbara Furrer, di Cesare Brand e di Manfred Haller.



Dopo dodici anni trascorsi alla presidenza della ComFerr terminerò il mio mandato il 31 dicembre 2024. Ripenso con piacere agli entusiasmanti compiti e sviluppi di tutti questi anni, ma anche ai molti incontri arricchenti e alle conversazioni interessanti. È sempre stato un grande piacere per me lavorare, in seno alla ComFerr, per il sistema ferroviario svizzero. Per il futuro desidero fare i migliori auguri alla Dr. Barbara Furrer, che mi succederà, alla Commissione e alla Segreteria tecnica e li ringrazio per l'eccellente collaborazione di tutti questi anni.

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 (impianti di trasbordo TC) 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 TC, 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 effettua d'ufficio inchieste preliminari informali e inchieste 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 un'intensa cooperazione, in particolare nell'ambito dei corridoi per il trasporto ferroviario di merci.

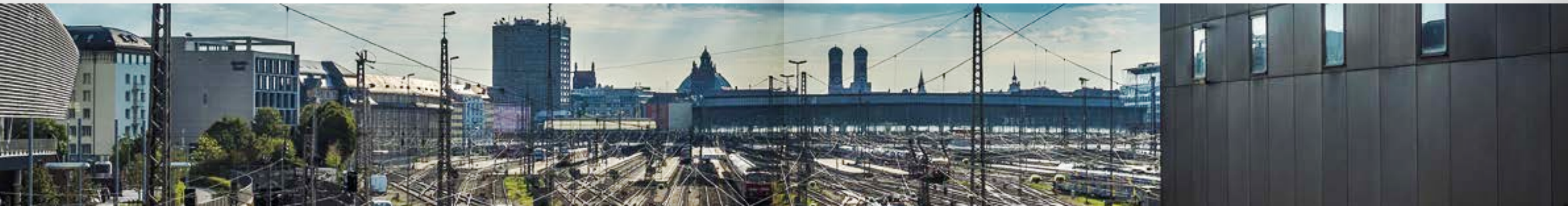
Attività di vigilanza

Inchieste e ricorsi

La ComFerr sta conducendo due inchieste d'ufficio per sospetta discriminazione. Un'inchiesta riguarda l'accesso alla rete, in particolare l'accesso alla prestazione supplementare «Smistamento nella stazione di smistamento». L'altra inchiesta riguarda l'accesso agli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione, in particolare i prezzi e gli sconti. Dopo l'avvio di questa inchiesta da parte della ComFerr nel 2021, il gestore dell'impianto ha presentato ricorso. Nel 2024 il Tribunale amministrativo federale ha comunicato che non sarebbe entrato nel merito del suddetto ricorso e la ComFerr ha potuto proseguire l'inchiesta. Il Tribunale amministrativo federale ha stabilito, tra le altre cose, che il gestore dell'impianto è tenuto per legge a collaborare all'accertamento dei fatti e a fornire alla ComFerr i documenti necessari per la sua attività di vigilanza.

In relazione all'assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2025, nel 2024 la ComFerr ha ricevuto il ricorso di un'impresa di trasporto ferroviario (ITF) contro una decisione del Servizio di assegnazione delle tracce (SAT). La procedura di ricorso è in corso.

La ComFerr verifica regolarmente d'ufficio le condizioni quadro rilevanti nella propria area di competenza per individuare tempestivamente eventuali discriminazioni e anticipare le misure necessarie. Nel 2024 la sua attività si è concentrata sui seguenti temi prioritari:



Accesso alla rete

Nel settore dell'accesso alla rete la ComFerr è intervenuta in diversi ambiti, tra cui:

- **Assegnazione delle tracce** A causa dei numerosi cantieri attivi sulla rete ferroviaria e del deragliamenti avvenuto nel 2023 nella galleria di base del San Gottardo, la ComFerr ha intensificato la vigilanza nell'ambito dell'assegnazione delle tracce. Nel corso di colloqui tenutisi con SAT, FFS Infrastruttura, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) e il settore, la ComFerr ha avanzato diverse proposte su come evitare che in futuro si verificassero nuovamente una situazione eccezionale come quella prodottasi per la pianificazione dell'orario annuale 2024, caratterizzata da un numero eccezionalmente elevato di conflitti tra le tracce.
- **Accesso alla rete: accesso agli impianti di Hafenbahnen Schweiz AG (HBSAG):** Nel 2024 la ComFerr ha analizzato i vari aspetti dell'accesso all'infrastruttura di HBSAG e del suo utilizzo. Sulla base dei risultati di questa analisi la Commissione ha concordato con HBSAG alcune misure relative al calcolo e alla fatturazione delle sue prestazioni supplementari.
- **Centrale di gestione del traffico ferroviario svizzero:** Nel marzo 2024 FFS Infrastruttura ha inaugurato a Berna la nuova «Centrale di gestione del traffico ferroviario svizzero». Prima dell'inaugurazione la ComFerr ha assistito FFS Infrastruttura nell'attuazione effettiva dei requisiti per l'accesso non discriminatorio alla rete. Ha visitato anche la centrale di gestione di Berna per discutere delle prime esperienze operative.

Impianti di trasbordo per il traffico combinato

I proprietari e i gestori degli impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione sono obbligati a pubblicare i servizi offerti e i relativi prezzi (compresi gli sconti) nonché le condizioni di base dell'accesso, dell'attribuzione delle capacità, della fornitura dei servizi e della procedura. La ComFerr è intervenuta affinché nel 2024 i proprietari e i gestori di questi impianti aggiornassero le condizioni di accesso pubblicate.

Partecipazione

La partecipazione è un elemento chiave per garantire un accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria. Il rischio di discriminazione può essere ridotto nella misura in cui le imprese interessate e i gruppi d'interesse hanno la possibilità di partecipare ai processi rilevanti per l'individuazione delle soluzioni. La partecipazione promuove risultati equilibrati e sostenibili per tutte le parti. Il legislatore ha stabilito il principio della partecipazione in molti ambiti, ad esempio nell'elaborazione di soluzioni di settore (compiti preminenti di cui all'art. 36 Lferr¹) o nell'assunzione di compiti sistemici (di cui all'art. 37 Lferr). I GI devono accordare alle imprese di trasporto ferroviario interessate e ai raccordati interessati il diritto di partecipare alla pianificazione di progetti d'investimento a breve e medio termine (art. 37a Lferr).

Nell'ambito della propria attività di vigilanza permanente la ComFerr verifica caso per caso il rispetto del principio della partecipazione. Nel 2024 è intervenuta per una definizione e una regolamentazione chiare della partecipazione per diversi compiti sistemici. A ottobre 2024 ha organizzato inoltre un convegno specialistico sul tema della partecipazione nel settore ferroviario.

Ulteriore sviluppo del traffico merci ferroviario in Svizzera

La ComFerr sostiene la linea del Consiglio federale tesa a rafforzare e a sviluppare ulteriormente il trasporto in carri completi isolati (TCCI) come offerta di rete nonché a promuovere le catene di trasporto multimodale. Tuttavia, la ComFerr chiede condizioni quadro per il finanziamento statale del TCCI che non sfavoriscano la concorrenza e promuovano l'innovazione. Servono pertanto misure efficaci per evitare il sovvenzionamento trasversale delle prestazioni autofinanziate del trasporto in carri completi attraverso l'offerta di rete sovvenzionata e impedire di conseguenza la distorsione della concorrenza nel mercato del trasporto merci. Serve inoltre un'autorità di vigilanza indipendente che disponga di competenze adeguate per imporre le misure, come le autorità che già esistono in altri settori di servizi sovvenzionati del trasporto merci ferroviario. In quanto autorità di vigilanza che deve garantire un accesso non discriminatorio alla rete, la ComFerr attribuisce la massima importanza alla coerenza della legislazione nel settore ferroviario.

Compiti sistemici e diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti

La ComFerr ha assistito i gestori dei cinque compiti sistemici «Informazione alla clientela», «Rumore», «ETCS», «Radiocomunicazione ferroviaria» e «Interazione veicolo-itinerario scartamento metrico» nell'adempimento dei loro obblighi. Ha convalidato i contratti tra i gestori dei compiti sistemici «Informazione alla clientela», «ETCS» e «Radiocomunicazione ferroviaria» e le imprese interessate.

La ComFerr ha inoltre lanciato, insieme all'UFT, un evento informativo sul diritto di partecipazione delle imprese alla pianificazione degli investimenti dei gestori dell'infrastruttura (GI). Dall'entrata in vigore di questo diritto la ComFerr si è adoperata per garantirne l'attuazione a norma di legge.

Osservazione del mercato

Nell'ambito dell'osservazione del mercato la ComFerr ha analizzato gli indicatori relativi alle prestazioni di trasporto nazionali. Nel traffico viaggiatori le prestazioni di trasporto del 2023 hanno superato per la prima volta il livello precedente la pandemia da coronavirus, segnando così un nuovo record. Il trasporto merci su rotaia, invece, nel 2023 ha fatto registrare un calo del 5,2 % rispetto all'anno precedente. Le prestazioni di trasporto sono state quindi leggermente inferiori al livello pre-pandemia (2019).

¹ RS 742.101



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 (OLOGA²). Essa garantisce l'accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria, agli impianti di trasbordo TC 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'articolo 40a^{ter} della legge sulle ferrovie (Lferr) 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 qualità di autorità di vigilanza avvia inchieste d'ufficio e dispone misure atte ad assicurare la non discriminazione. A tale scopo svolge attività di monitoraggio e osservazione del mercato e conduce inchieste preliminari d'ufficio, su richiesta degli interessati o su denuncia di terzi (art. 17 del regolamento interno della ComFerr³). Utilizza inoltre lo strumento della «vigilanza permanente» per individuare tempestivamente potenziali 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. più sopra capitolo «In generale») per individuare tempestivamente le discriminazioni e adottare in modo proattivo le misure necessarie. Nel 2024 la ComFerr ha inoltre condotto accertamenti giuridici in relazione a diversi temi del monitoraggio del mercato (v. a partire da pag. 8) e si è occupata delle seguenti procedure legali:

- La ComFerr ha proseguito un'inchiesta d'ufficio aperta nel 2021 contro un gestore di impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione per prezzi e sconti discriminatori. Con decisione del 10.04.2024 il Tribunale amministrativo federale ha comunicato che non sarebbe entrato nel merito del ricorso presentato dal gestore in questione, dichiarando, tra le altre cose, che il gestore è tenuto per legge a collaborare all'accertamento dei fatti e a fornire alla ComFerr i documenti necessari per la sua attività di vigilanza.
- Nel 2023 la ComFerr ha condotto anche un'inchiesta d'ufficio a carico di un GI sospettato di avere violato il principio di non discriminazione per l'accesso alla rete nell'ambito della prestazione supplementare «Smistamento nella stazione di smistamento». Il GI ha interposto ricorso presso il Tribunale amministrativo federale contro l'apertura dell'inchiesta. Alla fine del 2024 il procedimento era ancora pendente presso il Tribunale amministrativo federale;
- in relazione all'assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2025, la ComFerr ha ricevuto un ricorso da parte di una ITS contro una decisione del SAT, che ha rifiutato le richieste di tracce di quest'ultima. La procedura di ricorso è attualmente in fase di elaborazione presso la ComFerr.
- Alla fine del 2024 un gestore di impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione ha presentato un ricorso contro una decisione della ComFerr riguardante la vigilanza sull'ac-

cesso a detti impianti. Il ricorso è pendente presso il Tribunale amministrativo federale.

La ComFerr ha inoltre risposto alle richieste di alcune imprese in merito, tra gli altri, ai seguenti temi:

- la ComFerr ha esaminato la ripartizione dei costi dei premi assicurativi in un'impresa ferroviaria integrata e non ha riscontrato alcuna discriminazione;
- l'introduzione di sistemi IT da parte di un GI e le relative misure di implementazione adottate nei confronti delle ITF interessate hanno reso necessari alcuni accertamenti in merito al rispetto del principio di non discriminazione. Dalle verifiche non è emerso alcun sospetto fondato di discriminazione. Tuttavia la ComFerr ha raccomandato al GI, in caso di cambiamenti simili in futuro, di informare tempestivamente e in modo trasparente le ITF sui cambiamenti pianificati e sulle loro conseguenze e di offrire loro in tempo utile la possibilità di partecipare attivamente a tali cambiamenti.

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

Nella primavera del 2024 la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati (CTT-S) ha avviato la revisione totale della legge federale sul trasporto di merci da parte di imprese ferroviarie e di navigazione (LTM)⁴. Nell'ambito di un'audizione condotta dalla CTT-S, la ComFerr ha chiesto indicazioni chiare ed efficaci per prevenire la discriminazione nel trasporto ferroviario di merci. La ComFerr ha messo l'accento in particolare sulla necessità di tutelare la concorrenza ed evitare il sovvenzionamento trasversale delle prestazioni autofinanziate del trasporto in carri completi isolati attraverso l'offerta di rete sovvenzionata. La

ComFerr ha inoltre sottolineato la necessità di chiarire se debba essere un'autorità di vigilanza indipendente a sorvegliare l'offerta non discriminatoria nell'ambito del trasporto in carri completi isolati e quale debba essere questa autorità indipendente. La CTT ha avviato una discussione in seno al Consiglio degli Stati allo scopo di fornire alcune indicazioni in materia di trasporto merci interno svizzero. Tra le sue proposte c'è stata anche quella di affidare alla ComFerr la responsabilità esplicita di vigilare sul rispetto del principio di non discriminazione nel settore del trasporto in carri completi isolati. Tuttavia, il Consiglio degli Stati ha respinto questa proposta nell'autunno del 2024 con 24 voti contrari e 18 favorevoli. La deliberazione in Parlamento proseguirà nel 2025.

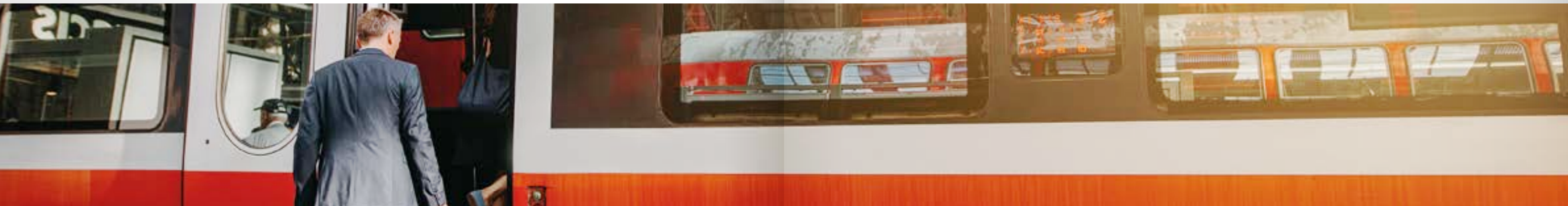
Modifiche all'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria e revisione totale dell'ordinanza sugli orari

Nel 2023 il Consiglio federale ha avviato la consultazione per diverse modifiche all'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF)⁵ e all'ordinanza sugli orari. La loro entrata in vigore è prevista per il 01.02.2025. Nell'ambito della procedura di consultazione la ComFerr ha raccomandato diverse precisazioni, in particolare dei termini «principali gestori» e «dispositivi di servizio interessati» (art. 11b cpv. 4 OARF). Lo scopo è garantire che almeno tutti gli impianti di trasbordo TC e i maggiori gestori di binari di raccordo possano partecipare alla consultazione sulle limitazioni della capacità.

La ComFerr ha inoltre sottolineato che l'articolo 3 capoverso 3 dell'ordinanza dell'UFT concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF-UFT⁶) non distingue con sufficiente precisione tra il caso in cui una ITF rinunci deliberatamente alla fatturazione dell'energia in base al consumo e quello in cui invece la misurazione subisca interruzioni dovute alle condizioni tecniche dei dispositivi di misurazione, come fanno invece di norma i GI.

² RS 172.010.1
³ RS 742.101.4

⁴ RS 742.41
⁵ RS 742.122
⁶ RS 742.122.4



Monitoraggio del mercato

In generale

Attraverso la propria attività di monitoraggio del mercato la ComFerr verifica sistematicamente se nel proprio ambito di competenza vi siano rischi potenziali di discriminazione. In tal senso esamina ogni anno in particolare:

- le condizioni di accesso alla rete per il periodo di validità dell'orario;
- l'assegnazione delle tracce nell'orario annuale;
- l'accesso agli impianti di trasbordo TC sovvenzionati.

Inoltre la ComFerr definisce ogni anno nuovi temi prioritari.

Accesso alla rete

Condizioni di accesso alla rete

La ComFerr ha condotto presso i maggiori GI la verifica annuale degli strumenti di pubblicazione degli anni d'orario 2025 e 2026.

Assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2025

A causa dei numerosi cantieri attivi sulla rete ferroviaria e del deragliamenti avvenuto nel 2023 nella galleria di base del San Gottardo, nel 2024 la ComFerr ha intensificato la vigilanza nell'ambito dell'assegnazione delle tracce. Nel corso di colloqui tenutisi con SAT, FFS Infrastruttura, l'UFT e il settore, la ComFerr ha avanzato diverse proposte su come evitare che in futuro si verifici nuovamente una situazione eccezionale come quella prodottasi per la pianificazione dell'orario annuale 2024, caratterizzata da un numero eccezionalmente elevato di conflitti tra le tracce.

La ComFerr si adopera in modo proattivo per garantire che qualsiasi adeguamento della procedura di definizione dell'orario non sia discriminatorio e sia conforme alla legge.

Accesso alla rete: accesso agli impianti di Hafenbahnen Schweiz AG (HBSAG)

Nel 2024 la ComFerr ha analizzato i vari aspetti dell'accesso all'infrastruttura di Hafenbahnen Schweiz AG (HBSAG) e del suo utilizzo. Sulla base dei risultati di questa analisi la Commissione ha concordato con HBSAG alcune misure relative alle sue prestazioni supplementari. Nell'ambito di queste misure HBSAG rivedrà le denominazioni, il calcolo dei prezzi e i metodi di fatturazione delle sue prestazioni supplementari.

Prestazione supplementare «Disposizione di manovre»

La ComFerr ha continuato ad assicurare la vigilanza permanente nell'ambito della prestazione supplementare «Disposizione di manovre». Nel 2023 aveva concordato con FFS Infrastruttura varie misure per una fatturazione di questa prestazione supplementare che fosse uniforme e improntata al principio di causalità. Su questa base FFS Infrastruttura ha corretto e uniformato i metodi di rilevamento per i volumi di manovre da conteggiare nel settore del traffico viaggiatori e merci. I nuovi metodi di rilevamento sono stati applicati a partire dall'orario 2024 e le prime esperienze fatte da FFS Infrastruttura sono positive.

Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari»

Nel 2020 la ComFerr ha concordato con i GI e il SAT alcune misure per prevenire le discriminazioni nella gestione delle capacità di stazionamento. Nel 2023 la ComFerr ha effettuato un audit con i GI per verificare lo stato di attuazione delle misure. In diversi ambiti la ComFerr ha individuato un'ulteriore necessità di intervento e nel 2024 ne ha discusso con i GI. Lo scambio si è concentrato su come i GI possano soddisfare il fabbisogno interno di capacità di stazionamento senza penalizzare le ITF.

Impianti di carico e scarico

Dopo avere definito nel 2022 un pacchetto di misure volte a garantire una gestione non discriminatoria degli impianti di carico e scarico, nel 2023 la ComFerr ha sostenuto i GI interessati nella relativa attuazione. Nel 2024 la ComFerr ha discusso con SAT su come quest'ultima possa garantire attraverso un monitoraggio proattivo degli impianti utilizzati da più clienti un coordinamento non discriminatorio degli ordini di tracce in conflitto tra loro, da una parte durante la fase di definizione dell'orario annuale e dall'altra anche nel corso dell'anno d'esercizio.

Studi delle tracce

La ComFerr ha seguito FFS Infrastruttura nell'attuazione delle misure concordate nel 2023 volte a garantire una realizzazione non discriminatoria di studi sulle tracce. SBB Infrastruttura ha collaborato con il SAT anche per perfezionare la sua offerta di studi sulle tracce. Si è trattato in particolare di studi commissionati relativamente poco prima dell'inizio del processo di ordinazione delle tracce per l'orario annuale. FFS Infrastruttura ha pubblicato inoltre una panoramica di tutte le categorie di studi sulle tracce da essa offerte per i vari orizzonti temporali e di pianificazione e l'ha presentata al suo Comitato clienti nel novembre 2024.

Valutazione del programma e del piano di utilizzazione della rete

Nel 2024 l'UFT ha effettuato una valutazione del programma di utilizzazione della rete (PrUR) e del piano di utilizzazione della rete (PUR), entrambi strumenti di pianificazione. Nella sua presa di posizione la ComFerr ha affrontato il tema della governance della valutazione, in particolare del ruolo di FFS Infrastruttura.

Revisione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce

La ComFerr ha analizzato la revisione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce dal punto di vista dell'accesso alla rete non discriminatorio e ha presentato un parere all'UFT. Si prevede di aumentare mediamente il prezzo delle tracce nel trasporto ferroviario del 2,1 % a partire dall'inizio del 2025, al fine di tenere conto del «fattore usura» conformemente alle disposizioni di legge relative alla copertura dei costi marginali. Per evitare di imporre alle ITF del traffico merci un onere eccessivo, queste ultime possono beneficiare di uno sconto sul prezzo della corrente di trazione fino al 2027.

Centrale di gestione del traffico ferroviario svizzero

Nel marzo 2024 FFS Infrastruttura ha inaugurato a Berna la nuova «Centrale di gestione del traffico ferroviario svizzero». La funzione di questa centrale è garantire un controllo centralizzato, lungimirante e trasversale del trasporto passeggeri e merci a lunga distanza. A partire dal 2022 la ComFerr ha fornito a FFS Infrastruttura indicazioni e raccomandazioni per la progettazione di questa centrale di gestione. Nell'estate del 2024 la ComFerr ha visitato i locali della centrale e ha discusso con FFS Infrastruttura sulle prime esperienze di esercizio.

Traffic Management System (TMS)

La ComFerr ha continuato la sua attività di vigilanza permanente nell'ambito del TMS. Come nell'anno precedente, anche nel 2024 si è focalizzata sulle simulazioni volte a verificare l'assenza di discriminazione nella pianificazione e nel controllo automatizzati della capacità. Dalla verifica non sono emersi indizi di potenziali rischi di discriminazione.



Servizi di consegna locale

Ai sensi dell’articolo 6a dell’ordinanza sul trasporto merci (OTM)⁷, da luglio 2020 le imprese del trasporto merci ferroviario che forniscono a se stesse servizi di consegna locale sono obbligate a offrire tali servizi anche a terzi e ad agire in modo non discriminatorio. I servizi di consegna locale comprendono l’invio di convogli, carri o gruppi di carri tra infrastruttura ferroviaria e binari di raccordo o impianti di trasbordo TC.

Nel 2024 la ComFerr si è confrontata sia con i fornitori che con i destinatari dei servizi di consegna locale per trarre un primo bilancio degli effetti sul mercato dell’articolo 6a OTM nei quattro anni successivi alla sua entrata in vigore. I riscontri ricevuti dal settore hanno rivelato che l’articolo 6a OTM ha permesso di facilitare l’accesso a una certa gamma di servizi. Tuttavia, la formulazione dell’articolo è tale da lasciare relativamente poco spazio alla dinamica del mercato e il settore considera i suoi benefici piuttosto limitati.

La revisione della LTM attualmente in corso potrebbe portare grandi cambiamenti nel settore della consegna locale: secondo il messaggio concernente la LTM di gennaio 2024, ad esempio, occorre valutare la possibilità di stralciare l’articolo 6a OTM. La ComFerr continuerà a seguire gli sviluppi e fornirà il proprio punto di vista.

Impianti di trasbordo per il traffico combinato

Aggiornamento dell’obbligo di pubblicazione

I proprietari e i gestori degli impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione sono obbligati, ai sensi dell’articolo 6 OTM, a pubblicare i servizi offerti e i relativi prezzi (compresi gli sconti) nonché le condizioni di base dell’accesso, dell’attribuzione delle capacità, della fornitura dei servizi e della procedura. Nel 2019 la ComFerr ha definito un modello per la pubblicazione di queste condizioni di accesso. Poiché nel frattempo sono intervenuti alcuni cambiamenti (ad es. per quanto riguarda i prezzi e gli sconti), nel 2024 la ComFerr ha chiesto ai proprietari e ai gestori di aggiornare le condizioni di accesso pubblicate. Per il futuro la ComFerr prevede che siano i proprietari e i gestori a notificare autonomamente eventuali modifiche apportate.

Progetto Gateway Basilea Nord (GBN)

Nel 2024 la ComFerr ha discusso con i responsabili del progetto Gateway Basel Nord (GBN) sul tema della gestione degli slot e della capacità e sui relativi requisiti di cui all’articolo 6 OTM.

Compiti sistemici

La ComFerr ha preso posizione in merito alla revisione del contratto stipulato tra l’UFT e il gestore del compito sistemico «Informazione alla clientela» (SIC) e al regolamento del Consiglio di transizione SIC+. Ha inoltre supportato il SIC nella stesura e nella firma dei contratti con le imprese interessate.

La ComFerr ha preso posizione anche in merito alla bozza del contratto tra l’UFT e FFS per il compito sistemico «Rumore», la cui entrata in vigore è prevista per metà del 2025.

Cargo sous terrain

I contratti tra i gestori dei compiti sistemici «ETCS» e «Radio-comunicazione ferroviaria» e le imprese interessate sono stati firmati solo in parte. I gestori dei compiti sistemici sono tenuti a concludere i contratti ancora mancanti e si impegnano in tal senso.

La ComFerr ha discusso anche con RAILplus in merito al compito sistemico «Interazione veicolo-itinerario scartamento metrico». A differenza dei gestori degli altri compiti sistemici, RAILplus non è un’impresa del settore bensì una piattaforma di cooperazione per imprese del settore. Alle imprese coinvolte viene data la possibilità di partecipare attivamente all’implementazione del compito sistemico ed esse sfruttano appieno questa opportunità.

Diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti

A febbraio 2024 l’UFT ha condotto un evento informativo online con il supporto del SAT, dell’Unione dei trasporti pubblici (UTP) e della ComFerr. Tema dell’incontro era il diritto delle ITF e dei raccordati di partecipare alla pianificazione degli investimenti a breve e medio termine dei GI. Durante l’evento si è parlato anche dei piani di investimento che i GI devono pubblicare sull’interfaccia «Web Dati dell’Infrastruttura» (WDI) dell’UFT. Per il resto non si sono registrati altri progressi nell’attuazione del diritto alla partecipazione rispetto all’anno precedente. L’Unione dei trasporti pubblici (UTP) non ha ancora pubblicato le sue raccomandazioni concernenti tale diritto. Nemmeno l’UFT ha ancora pubblicato i programmi per le tratte, che dovrebbero facilitare la lettura dei piani di investimento.

⁷ RS 742.411

⁸ RS 749.1



Osservazione del mercato

In generale

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

Prestazioni di trasporto ferroviario nel traffico viaggiatori e merci

La figura 1 illustra l'andamento del traffico viaggiatori su rotatoria (regionale e a lunga distanza) dal 2019 al 2023. Nel 2023 la prestazione di trasporto nel traffico viaggiatori⁹ ha registrato un +15,3 % in più, quindi ancora un aumento rispetto all'anno

precedente (traffico a lunga distanza +14,0 %, traffico regionale +17,4 %). Per la prima volta ha pertanto superato il livello pre-pandemico (2019) e ha stabilito un nuovo record.

Nel 2023 anche il volume di traffico misurato¹⁰ in viaggi-persona è aumentato rispetto all'anno precedente (+13,4 %), pur rimanendo ancora inferiore del -4,3 % rispetto al valore del 2019. Anche i treni-chilometri¹¹ hanno fatto registrare un leggero aumento del +2,0 %. Rispetto agli stessi periodi del 2023 i passeggeri-km sono aumentati del +3,8 % nel 1° trimestre del 2024 e del +2,2 % nel 2° trimestre del 2024 (dati provvisori dell'Ufficio federale di statistica UST all'11.09.2024).

Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel traffico ferroviario viaggiatori

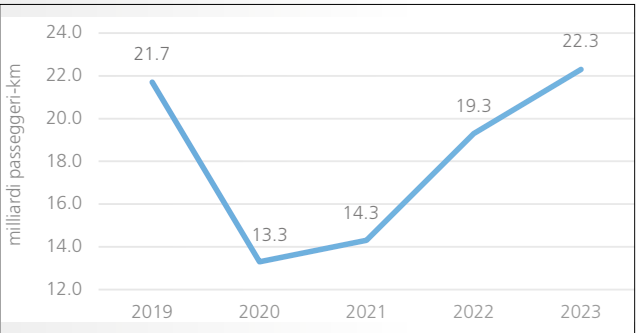


Figura 1: prestazioni di trasporto del traffico ferroviario viaggiatori (regionale e a lunga distanza) 2019-23. Fonte: UST.

Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel traffico merci ferroviario

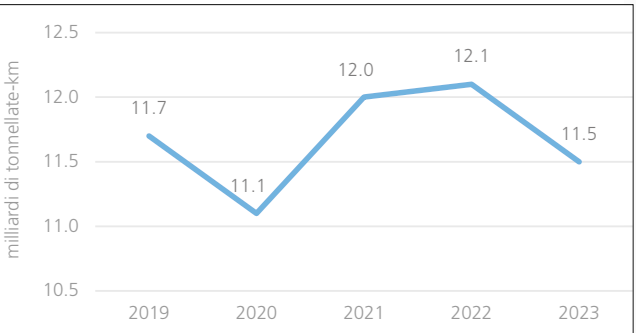


Figura 2: prestazioni di trasporto del traffico merci ferroviario (interno, d'importazione, d'esportazione e transito) 2019-23. Fonte: UST.

⁹ Prestazione di trasporto nel traffico ferroviario viaggiatori: distanza complessiva percorsa dalle persone in un anno e misurata in persone-chilometro.

¹⁰ Volume di traffico nel traffico ferroviario viaggiatori: numero di viaggi-persona effettuati in un anno.

¹¹ Treno-km: un treno-chilometri è l'unità di misura che rappresenta lo spostamento di un treno su un percorso di un chilometro.

La figura 2 mostra l'andamento del traffico merci ferroviario (interno, d'importazione, d'esportazione e transito) dal 2019 al 2023. Dopo l'aumento nel 2021 e nel 2022 della prestazione di trasporto cumulata, nel 2023 si è registrato un calo del 5,2 %, rimanendo quindi leggermente al di sotto del livello pre-pandemia (2019). Il calo maggiore (-17,2 %) ha riguardato il traffico di esportazione, seguito dal traffico di importazione (-15,4 %) e dal traffico di transito (-6,3 %). Il traffico interno ha fatto registrare un aumento del 4,9 %. I dati provvisori dell'UST mostrano che questa tendenza continua anche nel 2024. Rispetto agli stessi periodi del 2023, la diminuzione della prestazione di trasporto cumulata dell'intero trasporto merci ferroviario¹² è stata del 7,5 % nel 1° trimestre e del 2,4 % nel 2° trimestre.

Temi selezionati

Tavola rotonda MODI

Il Consiglio federale intende creare un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità (MODI) per il trasporto pubblico e privato, al fine di migliorare il flusso di informazioni tra i gestori delle infrastrutture, le aziende di trasporto, gli operatori privati e gli utenti del trasporto. Nel 2024 si sono tenuti alcuni incontri sotto la guida del Consigliere federale Albert Rösti, durante i quali sono stati mostrati i vantaggi di MODI sulla base di vari esempi di applicazione per il trasporto stradale e ferroviario. La ComFerr ha presentato una possibile applicazione per il miglioramento duraturo dell'efficienza e della sicurezza nell'utilizzo, nell'esercizio, nella manutenzione e nella costruzione di infrastrutture ferroviarie e stradali. I rappresentanti del Parlamento nonché delle associazioni e imprese dei settori del trasporto ferroviario e della logistica, le imprese di spedizione e il settore IT hanno sottolineato la ne-

cessità di MODI. L'obiettivo del Consiglio federale è di presentare al Parlamento il messaggio sul MODI nel primo trimestre del 2025.

Sviluppi nel settore del trasporto in carri completi isolati

Nel 2024 FFS Cargo ha aumentato anche in misura significativa i prezzi per il trasporto in carri completi isolati. Stando alle dichiarazioni dell'azienda, ciò si è reso necessario per coprire i costi del servizio offerto. Il settore ha affrontato con la ComFerr la questione di questo aumento in maniera differente. La revisione totale della LTM ridefinirà le condizioni quadro per questa offerta di rete in questo settore. La ComFerr continuerà a seguire gli sviluppi della questione.

Trasporto ferroviario passeggeri internazionale

Nel dicembre 2024 si sono conclusi i negoziati tra la Svizzera e l'Unione europea (UE) che hanno compreso anche l'aggiornamento dell'Accordo sui trasporti terrestri. La Svizzera aprirà il trasporto ferroviario internazionale di passeggeri a condizioni controllate: in futuro le imprese ferroviarie estere potranno offrire autonomamente collegamenti ferroviari internazionali con la Svizzera, a condizione che riescano a trovare una traccia libera. Al contempo anche le imprese svizzere potranno offrire autonomamente collegamenti internazionali con l'estero. Al momento dell'assegnazione delle tracce rimarrà garantita la priorità dell'orario cadenzato dei trasporti pubblici in Svizzera rispetto all'UE.

La ComFerr monitorerà gli effetti delle nuove norme sulle dinamiche di mercato e sull'accesso non discriminatorio alla rete in Svizzera.

¹² Prestazione di trasporto nel traffico merci ferroviario: parametro per descrivere le prestazioni di trasporto nel traffico merci ferroviario, che tiene conto sia del peso delle merci trasportate che della distanza percorsa. La prestazione di trasporto è indicata in tonnellate-chilometro. (Fonte: sito web dell'UST e delle FFS)



Cooperazione internazionale

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

A luglio 2023 la Commissione europea ha pubblicato una «Proposta di regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico, che modifica la direttiva 2012/34/UE e abroga il regolamento (UE) n. 913/2010». Dopo la prima lettura del Parlamento UE nel marzo 2024 e il parere espresso dal Consiglio europeo nel giugno 2024 la proposta ha subito vari aggiustamenti. È ancora in corso il cosiddetto trilogio, un negoziato interistituzionale informale a cui partecipano rappresentanti del Parlamento, del Consiglio e della Commissione. L'obiettivo è raggiungere un'intesa provvisoria sul regolamento che sia accettabile per il Parlamento e il Consiglio. L'accordo provvisorio deve essere adottato da queste istituzioni attraverso procedure formali. La ComFerr segue tali sviluppi nell'ambito del gruppo di lavoro «Emerging Legislative Proposals» dell'IRG-Rail. La ComFerr accoglie con favore questo approccio per la rete basato sul Timetable Redesign (TTR), ritenendolo un'opportunità per migliorare la gestione della capaci-

tà transfrontaliera e la cooperazione tra i regolatori nazionali. In particolare, la ComFerr sostiene le modifiche che affrontano lo squilibrio tra le competenze dell'ENRRB (European Network of Rail Regulatory Bodies) e quelle dell'ENIM (European Network of Infrastructure Managers) e mettono l'accento sull'indipendenza dei regolatori nazionali e sulla loro maggiore cooperazione per le questioni transfrontaliere.

La ComFerr ha inoltre partecipato alle sessioni plenarie dell'IRG-Rail e alle riunioni del gruppo di lavoro «Access». Ha inoltre fornito per la Svizzera i dati richiesti per il report di monitoraggio del mercato 2024 di IRG-Rail. I due grafici presentati qui di seguito forniscono un quadro dello sviluppo e del livello della concorrenza nel trasporto ferroviario merci europeo. Si tratta di alcuni aspetti di particolare interesse per la Svizzera in vista della revisione totale della LTM.

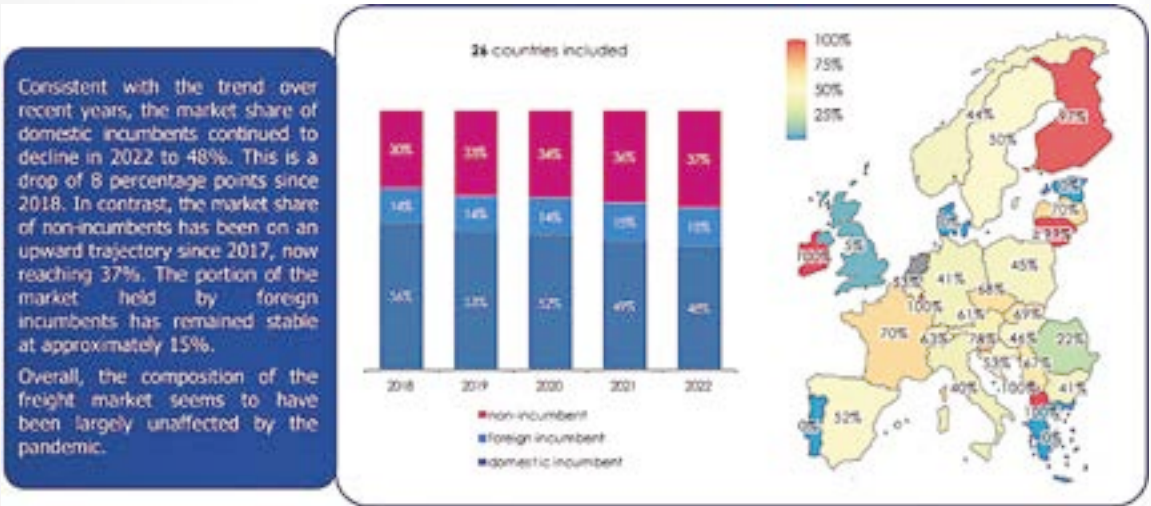


Grafico tratto dal report di monitoraggio del mercato 2024 di IRG-Rail: quote di mercato del trasporto merci su rotaia in 26 Paesi europei in base alle tonnellate-chilometro nette (sinistra) e quota di mercato delle ex ferrovie statali in ciascun Paese (destra).

Convegno specialistico

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

La Svizzera è parte di due corridoi: il corridoio RFC 1 (Rhine-Alpine) e il corridoio RFC 2 (North Sea-Mediterranean). La ComFerr partecipa allo scambio regolare tra i regolatori nazionali e i C-OSS (Corridor One-Stop-Shop) su entrambi i corridoi, che verranno fusi entro il 2025. La Svizzera, rappresentata dall'UFT, assume insieme al Belgio la presidenza del nuovo corridoio merci ferroviario Mare del Nord-Reno-Mediterraneo. Grazie a questo ruolo direttivo la Svizzera potrà dare più voce ai propri interessi riguardanti le tratte di accesso internazionali ad Alptransit (nuova ferrovia transalpina) nel Nord e nel Sud d'Europa.

In collaborazione con l'autorità di regolamentazione svedese, nel 2024 la ComFerr ha redatto per la prima volta un rapporto di monitoraggio volto a fornire una panoramica delle maggiori sfide legate all'esercizio dei corridoi. Il rapporto si basa sui riscontri dei responsabili dei corridoi, sui risultati dell'ultimo sondaggio sulla soddisfazione dei clienti e su vari indicatori. Dal monitoraggio è emerso, tra le altre cose, che i clienti dei corridoi considerano le condizioni quadro tecnico-operative e le limitazioni della capacità dovute ai cantieri i principali fattori inibitori di un migliore sviluppo. È stato inoltre riscontrato che il numero di conflitti di traccia risolti per l'orario annuale 2024 sul corridoio RFC 1 (Reno-Alpi) è stato significativamente più alto (>40) rispetto agli altri dieci corridoi. Il rilevamento sarà ripetuto l'anno prossimo, ossia nel 2025.

Nel quadro dell'annuale convegno specialistico, tenutosi il 25 ottobre 2024, la ComFerr ha trattato insieme a circa 65 partecipanti il tema «Partecipazione nel settore delle ferrovie», che è stato esaminato da sei relatori da differenti prospettive: dai requisiti legali fino all'organizzazione concreta della partecipazione per la definizione dell'orario annuale e dei piani dell'offerta sostitutiva legati a una riduzione della capacità, passando attraverso l'impostazione generale del processo per i progetti partecipativi. La partecipazione è stata analizzata anche dal punto di vista delle imprese del trasporto merci ferroviario. In una tavola rotonda sono stati discussi i fattori di successo, le buone pratiche e il potenziale di miglioramento. Le presentazioni e una sintesi del convegno sono pubblicati sul sito web della ComFerr.

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 Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC). Nel 2024 era così composta:



La ComFerr. In alto, da sinistra a destra: Patrizia Danioth Halter, Prof. Dr. Markus Kern, Cesare Brand. In basso, da sinistra a destra: Anna Ciaranfi Zanetta, dott.ssa Barbara Furrer, Manfred Haller, Christof Böhler (responsabile Segreteria tecnica).

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Presidente	Patrizia Danioth Halter	lic. iur., avvocato e notaio, LL.M, Altdorf/UR
Vicepresidente	Markus Kern	prof. Dr. iur., LL.M, professore di diritto statale, amministrativo ed europeo all'Università di Berna, Berna/BE
Membro	Cesare Brand	avvocato, Forel (FR)
Membro	Anna Ciaranfi Zanetta	lic. iur., avvocato, Dipartimento delle finanze e dell'economia del Cantone Ticino, Dalpe/TI
Membro	Barbara Furrer	Dr. iur., avvocato, Head of Legal DHL Express (Svizzera) SA, Hedingen/ZH
Membro	Manfred Haller	EMBA, consulente indipendente, Unterkulm/AG

Il 27 agosto 2024, su proposta del DATEC, il Consiglio federale ha eletto la dott.ssa Barbara Furrer come nuova presidente della ComFerr. Patrizia Danioth Halter, alla guida della ComFerr dal 2013, lascerà la carica alla fine del 2024 per raggiunti limiti di mandato.

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
Responsabile supplente	Melissa Rickli	lic. phil. hist.
Collaboratrice	Ana Dettwiler	avvocato
Collaboratrice	Ursula Erb	Dr. oec. publ.
Collaboratore	Andreas Oppliger	lic. phil. nat.
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	Dr. sc. nat. PF



Prospettive

Infrastruttura ferroviaria

Anche nel 2025 la ComFerr si focalizzerà sulla garanzia di un accesso non discriminatorio alla rete. A tale scopo verificherà, tra le altre cose, l’assegnazione delle tracce e gli strumenti di pubblicazione dei GI.

Nel 2025 la ComFerr continuerà inoltre a promuovere lo sfruttamento del potenziale offerto dagli open data nel settore ferroviario. Per quanto riguarda l’introduzione di MODI, la ComFerr provvederà insieme al settore ai lavori preparatori, che includono, ad esempio, un’analisi dei dati esistenti e una valutazione dei settori per i quali i dati dovrebbero essere pubblicati ma non sono ancora disponibili in forma adeguata. L’implementazione è di competenza del settore e la ComFerr assumerà un ruolo di accompagnamento e coordinamento.

Un’ulteriore importante attività sarà la vigilanza permanente sul compito sistemico «ETCS», che consisterà anche nell’analisi dell’attuazione concreta della partecipazione nei comitati nonché nell’individuazione dei potenziali rischi di discriminazione.

Impianti di trasbordo per il traffico combinato

I gestori di impianti di trasbordo per il TC e di binari di raccordo cofinanziati dalla Confederazione devono assicurare a terzi l’accesso non discriminatorio ai propri impianti. La ComFerr è responsabile del rispetto di tale diritto all’accesso non discriminatorio previsto dalla legge. Nel 2025 la ComFerr vigilerà anche su nuovi impianti cofinanziati dalla Confederazione.

Traffico merci

La ComFerr sta pianificando per il 2025 uno scambio informale con le imprese svizzere del trasporto merci ferroviario. Dopo aver organizzato per la prima volta una tavola rotonda di questo genere nel 2023, ora la ComFerr vorrebbe creare una nuova piattaforma per discutere con le imprese del trasporto merci ferroviario delle loro esigenze e anche di questioni generali relative all’accesso alla rete e ai servizi di consegna locale.

La ComFerr intende inoltre partecipare alla revisione dei prezzi delle tracce 2029 e continuare ad accompagnare il progetto di legge relativo al perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto di merci in Svizzera e trarne le dovute conclusioni per la propria attività di vigilanza, in particolare per quanto riguarda i porti del Reno.



Glossario

Abréviation	Signification
Alptransit	Nuova ferrovia transalpina
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DATEC	Dipartimento federale dell’ambiente, dei trasporti, dell’energia e delle comunicazioni
ENIM	European Network of Infrastructure Managers
ENRRB	European Network of Rail Regulatory Bodies
ETCS	European Train Control System (sistema europeo di controllo della marcia dei treni)
FFS	Ferrovie federali svizzere
GBN	Progetto Gateway Basel Nord
GI	Gestore dell’infrastruttura
HBSAG	Hafenbahnen Schweiz AG
IRG-Rail	Independent Regulators’ Group-Rail
ITF	Impresa di trasporto ferroviario
Lferr	Legge federale sulle ferrovie
LTM	Legge sul trasporto di merci
LTMS	Legge federale sul trasporto di merci sotterraneo
MODI	Infrastruttura statale di dati sulla mobilità
OARF	Ordinanza concernente l’accesso alla rete ferroviaria
OLOGA	Ordinanza sull’organizzazione del Governo e dell’Amministrazione
OTM	Ordinanza sul trasporto di merci
PrUR	Programma di utilizzazione della rete



Abréviation	Signification
PUR	Piano di utilizzazione della rete
RFC	Rail Freight Corridor (corridoi per il trasporto ferroviario delle merci)
RS	Raccolta sistematica del diritto federale
SAT	Servizio di assegnazione delle tracce
SIC	Gestore del compito sistemico «Informazione alla clientela»
TC	Traffico combinato
TCCI	Trasporto in carri completi isolati
TMS	Traffic Management System
TTR	Timetable Redesign
UE	Unione europea
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
UTP	Unione dei trasporti pubblici
WDI	Interfaccia web per i dati dell’infrastruttura

Commissione del trasporto ferroviario ComFerr
Christoffelgasse 5
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

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

