



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

Geschäftsbericht

Rapport de gestion

Rapporto di gestione

2011

Rapporto di gestione 2011

1. Introduzione

La Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF) è una commissione decisionale ai sensi dell'articolo 8a capoverso 3 dell'ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (OLOGA; RS 172.010.1). Per quanto concerne l'indennizzo dei suoi membri, è classificata come una commissione di vigilanza sul mercato (art. 8m lett. b). Le commissioni di vigilanza sul mercato vigilano sul funzionamento di un mercato o lo sostengono in modo determinante.

La Commissione, istituita dal Consiglio federale, ha iniziato la propria attività il 1° gennaio 2000.

Nell'esercizio delle sue funzioni giudiziarie la CAF è indipendente dall'Amministrazione federale. La sua sede è a Berna. A norma dell'articolo 13 dell'ordinanza del DATEC sulla Commissione di arbitrato in materia ferroviaria (RS 742.122.7), la direzione amministrativa della CAF incombe al Presidente, che sottostà alla sorveglianza del Consiglio federale e all'alta sorveglianza dell'Assemblea federale. Conformemente all'articolo 10 dell'ordinanza del DATEC sulla Commissione di arbitrato in materia ferroviaria, i fondi per il personale e per beni e servizi necessari allo svolgimento dei compiti della Commissione sono iscritti nel preventivo dell'Ufficio federale dei trasporti.

Ai sensi dell'articolo 25 capoverso 3 dell'ordinanza del 25 novembre 1998 concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF; RS 742.122), la Commissione sottostà amministrativamente all'Ufficio federale dei trasporti.

La CAF dirime le controversie tra le imprese che gestiscono l'infrastruttura e le imprese di trasporto in materia di autorizzazione dell'accesso alla rete e di definizione dei prezzi dei tracciati. Su richiesta dell'impresa d'infrastruttura o di trasporto, la Commissione giudica tutte le controversie in cui viene denunciata un'infrazione del divieto di discriminazione in relazione a misure tariffarie (prezzi dei tracciati) o non tariffarie (ad es. assegnazione dei tracciati) (articolo 40a della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie, Lferr; RS 742.101).

Le decisioni della CAF si sostituiscono alla convenzione sull'accesso alla rete tra le parti. Possono essere impugnate mediante ricorso dinanzi al Tribunale amministrativo federale a norma dell'articolo 33 lettera f della legge del 17 giugno 2005 sul Tribunale amministrativo federale (LTAF; RS 173.32).

Secondo l'articolo 25 capoverso 4 OARF, la CAF è tenuta a emanare la sua decisione nei due mesi successivi alla fine dell'istruttoria e a notificarla alle parti. La Commissione può inoltre prendere provvedimenti cautelari volti ad assicurare la circolazione dei treni mentre la procedura è ancora pendente.

In applicazione dell'articolo 17 dell'ordinanza del DATEC sulla Commissione di arbitrato in materia ferroviaria, la CAF giudica nella composizione di cinque membri le questioni giuridiche di importanza fondamentale e nella composizione di tre membri gli altri casi.

Il 29 luglio 1991, l'UE ha emanato la direttiva 91/440 (sviluppo delle imprese ferroviarie comunitarie), che include, tra l'altro, anche la regolamentazione dell'accesso alla rete (detto "free access"). Essa impone agli Stati membri di aprire le reti nazionali alle imprese ferroviarie europee. A complemento della direttiva 91/440, il Consiglio dei ministri dell'UE ha approvato, il 19 giugno 1995, due regolamenti dettagliati sul rilascio di autorizzazioni alle imprese ferroviarie come pure sulla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Nel frattempo, la direttiva 91/440 è stata sostituita dalla direttiva 2001/12 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. La direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria definisce la struttura delle autorità di regolamentazione. Il primo pacchetto ferroviario si compone pertanto di tre direttive (2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE) che sono state ampiamente modificate nel 2004 (secondo pacchetto) e nel 2007 (terzo pacchetto). Gli organi dell'UE stanno pensando a una ridefinizione (recast) del primo pacchetto ferroviario allo scopo di chiarire e precisare il quadro giuridico esistente affinché il mercato nel settore ferroviario possa funzionare meglio e la ferrovia possa aumentare la sua attrattiva rispetto alla strada. E in questo scenario, quale è il ruolo della Svizzera? Con l'accordo sui trasporti terrestri, parte degli accordi bilaterali I, entrato in vigore il 1° giugno 2002, la Svizzera dispone di un accordo che, per quanto concerne il traffico ferroviario, assicura alla Svizzera il diritto di accesso conformemente alla direttiva del 1991. Per poter beneficiare del diritto di accesso ampliato dai due pacchetti ferroviari, la Svizzera deve emanare normative nazionali equivalenti. La sostanziale disponibilità della Svizzera a recepire entrambi i pacchetti ferroviari è stata segnalata all'UE. I relativi adeguamenti di legge costituiscono parte della riforma delle ferrovie 2.

2. Retrospettiva

2.1. Azioni

Nel 2011 non sono state intentate azioni giudiziarie.

2.2. Attività in materia di accesso alla rete senza discriminazioni

La CAF ha il compito di vigilare sull'attività della società Traccia Svizzera SA e sulle imprese che gestiscono l'infrastruttura al fine di garantire il principio di non discriminazione nel traffico ferroviario. La vigilanza è esercitata in virtù di una convenzione conclusa tra la CAF da un lato e le FFS, BLS, SOB e Traccia Svizzera SA dall'altro. Nel 2011 l'attività di assegnazione dei tracciati non ha dato adito a reclami. La CAF dispone del diritto di accedere al tool di ordinazione dei tracciati AVIS. La vigilanza in materia non ha sollevato alcun reclamo. La CAF ha infine discusso con la Commissione della concorrenza (COMCO) di eventuali problemi di interazione.

Nell'ambito del monitoraggio sull'evoluzione del mercato e sul rispetto del principio di non discriminazione, si sono svolti colloqui regolari con le imprese ferroviarie e le imprese che

gestiscono l'infrastruttura. Nel corso del 2011 hanno avuto luogo incontri con i rappresentanti di BLS Cargo, FFS Infrastruttura RailCare, BLT e Hupac. A seguito di tali incontri la CAF ha esaminato vari reclami concernenti il principio di non discriminazione.

2.3. International Group for Quality Improvement of Rail Freight Traffic on the North-South Corridor (IQ-C) e corridoio 1

Il Corridoio ferroviario 1 tra Rotterdam e Genova, definito dall'UE uno dei sei assi centrali di trasporto europei, figura tra gli assi europei a più alta capacità. Nel 2003 i Ministri dei trasporti di Paesi Bassi, Germania, Italia e Svizzera hanno sottoscritto a Lugano il "Memorandum of Understanding" per migliorare la qualità del trasporto merci su rotaia lungo il Corridoio 1. Sulla base di questo Memorandum è stato costituito il gruppo di lavoro internazionale IQ-C, composto da rappresentanti dei Ministeri dei trasporti dei quattro Paesi, e sono stati avviati i lavori per un piano d'azione coordinato. La CAF è membro del gruppo di lavoro dei "Regulatory Bodies" (organismi di regolamentazione) dei Paesi interessati. Nell'ambito di una dichiarazione d'intenti, i Ministri dei trasporti dei Paesi lungo il Corridoio hanno confermato nel 2006 la volontà di equipaggiare entro il 2012 l'intera linea ferroviaria tra Rotterdam e Genova con il sistema ETCS, che consente di armonizzare i sistemi di protezione automatica dei treni a livello europeo e di migliorare l'interoperabilità delle ferrovie. Con la firma nel 2007 di un "Memorandum of Understanding" per il riconoscimento reciproco del materiale rotabile, è stato compiuto un altro passo importante verso un trasporto merci su rotaia conveniente, affidabile e concorrenziale lungo il Corridoio tra i Paesi Bassi e l'Italia. I lavori concernenti il Corridoio 1 sono documentati nel rapporto intermedio pubblicato nel 2011 dai Ministeri. Nell'anno di riferimento ci sono stati tre incontri del gruppo di lavoro dei "Regulatory Bodies".

2.4. "Regulatory Bodies" (RB) dei Paesi UE

Sebbene la Svizzera non faccia parte dell'Unione europea, la CAF (come pure l'organismo di regolamentazione norvegese) è invitata regolarmente agli incontri tra i Regulatory Bodies dei vecchi e dei nuovi Paesi membri dell'UE. Lo scopo di questi incontri è di discutere i temi, i problemi e le modalità di lavoro dei relativi organi e di armonizzarli tra loro in modo adeguato, analogamente ad altre regolamentazioni di reti di lavoro nell'UE. Nei dibattiti concernenti la politica dei trasporti la CAF può fornire un contributo non trascurabile, grazie alle esperienze raccolte in Svizzera e all'importante ruolo svolto nel corridoio nord-sud.

La CAF ha partecipato a due incontri che si sono tenuti rispettivamente a Bruxelles e Lussemburgo. I "Regulatory Bodies" si sono inoltre incontrati una volta con RailNetEurope (RNE) a Vienna. Anche in questo caso la CAF era presente.

2.5. IRG-Rail

Per migliorare la cooperazione internazionale delle autorità di regolamentazione ferroviaria (Rail Regulatory Bodies) anche la CAF ha partecipato all'istituzione di un organismo. Si trat-

ta dell'Independent Regulators' Group-Rail (IRG-Rail). Il 9 giugno 2011, all'Aia, è stato firmato un Memorandum of Understanding in base al quale l'IRG-Rail dovrà contribuire allo sviluppo di un mercato ferroviario interno europeo. I gruppi di lavoro di IRG-Rail perseguono i seguenti obiettivi: promozione di un approccio comune nell'attuazione del quadro europeo di regolamentazione, sviluppo di soluzioni ottimali (miglior prassi) per la regolamentazione e unitarietà nell'agire nei confronti delle parti coinvolte. Nel 2011, oltre all'incontro all'Aia, si è tenuto un incontro a Bonn.

2.6. Altri organi regolatori del DATEC

Inoltre, la CAF ha svolto incontri con gli altri organi regolatori svizzeri del DATEC, vale a dire con la Commissione federale delle comunicazioni (ComCom), l'Autorità di regolazione postale (PostReg), l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), l'Ufficio federale dell'energia (UFE) e la Commissione federale dell'energia elettrica (ElCom).

3. Organizzazione

3.1. Effettivo

Dal 1° gennaio 2011 l'effettivo della CAF è così composto:

Presidente:

- Herczog Andreas, architetto/pianificatore dipl., ex Consigliere nazionale, Zurigo

Vicepresidente:

- Perret Francis-Luc, ingegnere civile dipl., professore presso il Politecnico federale di Losanna (PFL), direttore dell'Institut des Transports et de Planification del PFL, St-Prex

Membri:

- Finger Matthias, professore presso il Politecnico federale di Losanna (PFL), Losanna
- Bürki Kurth, pensionato, già responsabile del servizio di vendita dei tracciati FFS, BLS, RM, Münchenbuchsee
- Kohli Vania, avvocato, titolare di uno studio d'avvocatura, Berna
- Lapp Roland, titolare della Feramar T&T SA+ Consulting, presidente del Verband Schweizerischer Speditions- und Logistikunternehmen, Schaan
- Tschannen-Süess Monika, esperta in mobilità/capo progettista, Gerzensee

Segretaria giuridica

- Bevington Santina, lic. iur., Berna

4. Finanze

Il budget ammonta a CHF 461 500.--.

5. Statistica

Nel 2011 non sono state intentate azioni giudiziarie presso la CAF. La vigilanza sull'attività di Traccia Svizzera SA, i lavori svolti in relazione al corridoio 1 e all'IQ-C e ai Regulatory Bodies, il sondaggio presso le imprese ferroviarie e le associazioni come pure le relative inchieste sono stati curati dal Presidente e dalla segreteria.

Berna, 24 aprile 2012