



Newsletter ComFerr n. 6

Berna, dicembre 2021

Editoriale

Care lettrici, cari lettori,

la Svizzera ha una delle reti ferroviarie più utilizzate al mondo. Per ammodernare continuamente e ampliare gradualmente l'infrastruttura ferroviaria, ogni giorno si lavora in numerosi cantieri. Oggi poter disporre di una rete ferroviaria senza alcuna limitazione è l'eccezione piuttosto che la regola e nell'ambito della pianificazione della capacità di trasporto pianificare gli intervalli per questi lavori è ormai un'impresa assai ardua. È una grande sfida riuscire a portare avanti i lavori nei cantieri in modo efficiente e allo stesso tempo interferire il meno possibile con il traffico ferroviario. Viste le esigenze contrastanti fra «opere edili» e «circolazione dei treni», la pianificazione degli intervalli per i lavori nei cantieri viene giustamente definita la quadratura del cerchio.

Nell'ambito del nostro monitoraggio del mercato ci stiamo attualmente concentrando sul tema della pianificazione di questi intervalli e su come vengono gestite le conseguenti restrizioni della capacità di trasporto. La ComFerr si adopera affinché i gestori dell'infrastruttura informino tempestivamente e sufficientemente gli utenti della rete nell'ambito del processo di pianificazione degli intervalli, li coinvolgano in modo equo e risolvano con correttezza eventuali conflitti. Alla fine di novembre abbiamo organizzato un convegno su questo argomento. Troverete maggiori informazioni nelle pagine che seguono.



Buona lettura!

Patrizia Danioth Halter, Presidente della ComFerr

Pianificazione senza discriminazioni degli intervalli

La pianificazione di finestre temporali (intervalli) per l'esecuzione di interventi edili all'infrastruttura ferroviaria è un processo molto complesso. Essendo parte dell'accesso alla rete, la pianificazione della capacità di trasporto e in particolare quella degli intervalli sottostanno al principio di non discriminazione e quindi alla vigilanza della ComFerr. In relazione a una delle priorità fissate per la propria attività di vigilanza, nel periodo 2021/2022 la ComFerr illustra ai gestori dell'infrastruttura come condurre i processi di pianificazione degli intervalli e coinvolgere le imprese di trasporto. A fine novembre 2021 la ComFerr ha tenuto un convegno su questo tema.

Contesto iniziale

L'elevato grado di utilizzo della rete ferroviaria svizzera porta con sé enormi sfide per la pianificazione e l'organizzazione. I lavori nei cantieri devono poter essere eseguiti in modo efficiente, ma allo stesso tempo le interferenze con il traffico ferroviario e quindi con il trasporto di passeggeri e merci devono essere ridotte al minimo indispensabile. I gestori dell'infrastruttura (GI) devono procedere in tre tappe (vedi figura): individuano la necessità di interventi edili sulle proprie reti in base ai progetti di ampliamento e alla manutenzione necessaria per gli impianti esistenti (ad es. linee di contatto, binari, impianti di sicurezza); successivamente precisano i vari progetti e definiscono a grandi linee tempo e spazio necessari per i lavori da eseguire; i responsabili della pianificazione della capacità di trasporto, infine, ricavano da ciò gli intervalli necessari per i lavori, valutano l'entità delle restrizioni della capacità di trasporto e definiscono le cosiddette «misure sostitutive», come ad esempio tratti di rallentamento, deviazioni o servizi sostitutivi di autobus.

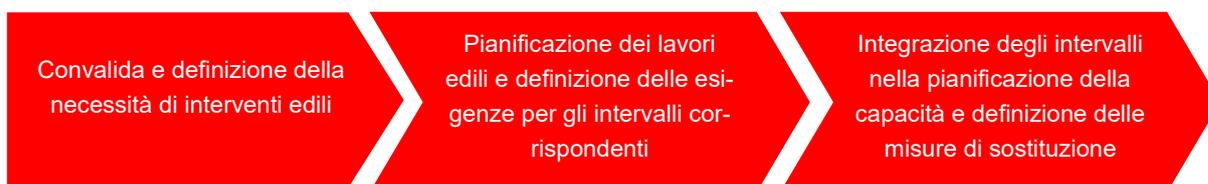


Figura: schema per la realizzazione di lavori edili alle infrastrutture ferroviarie

Procedura senza discriminazioni e mandato della ComFerr

La ComFerr è una commissione decisionale indipendente e ha il compito di vigilare sull'accesso non discriminatorio all'infrastruttura ferroviaria.¹ In Svizzera l'accesso all'infrastruttura ferroviaria (accesso alla rete) è assoggettato al principio di non discriminazione². La pianificazione degli intervalli fa parte della pianificazione della capacità e pertanto rientra nell'accesso alla rete. Ciò significa che i GI devono pianificare gli intervalli (e quindi le restrizioni di capacità) e stabilire le misure di sostituzione in modo non discriminatorio. È in atto una discriminazione quando attori o situazioni vengono trattati diversamente - favoriti o svantaggiati - senza che ci sia un motivo sufficiente per farlo. Un motivo è considerato sufficiente se è obiettivamente giustificato, ragionevole e comprensibile. Sarebbe discriminatorio, per esempio, se ripetute chiusure di una tratta lungo un tratto di linea intensamente utilizzato portassero sempre la stessa ITF a dover interrompere le proprie corse e a trasportare i passeggeri con autobus sostitutivi.

¹ Articolo 40a^{ter} della legge federale sulle ferrovie

² Articolo 9a della legge sulle ferrovie in combinato disposto con l'articolo 10 dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria

In relazione a una delle priorità fissate per la propria attività di vigilanza, nel periodo 2021/2022 la ComFerr analizza la pianificazione degli intervalli e la definizione delle misure sostitutive. Sulla base dei chiarimenti conclusi finora la ComFerr sottolinea la centralità dei seguenti tre principi:

- **trasparenza:** con questo principio si intende, per esempio, che tutte le imprese di trasporto ferroviario (ITF) interessate da lavori edili devono essere informate in tempo utile e allo stesso modo sulle conseguenti limitazioni delle capacità del trasporto ferroviario e sulle misure sostitutive previste;
- **partecipazione:** per la ComFerr ciò significa, ad esempio, che tutte le ITF interessate possono far valere attivamente i propri interessi rispetto ai piani di sostituzione e, se necessario, anche presentare proprie proposte per tali piani;
- **equità:** ciò significa, per esempio, che in caso di conflitti in relazione alla pianificazione degli intervalli si applicano per tutte le ITF gli stessi processi, standard e procedure di risoluzione dei conflitti.

La trasparenza, la partecipazione e l'equità sono aspetti cruciali per l'intero processo di pianificazione e anche di attuazione. Ciò vale in particolare quando il GI esamina e convalida i piani di sostituzione insieme alle ITF. La ComFerr verifica quindi i processi di pianificazione degli intervalli applicati nella prassi anche in base a questi tre principi.

Convegno «Pianificazione non discriminatoria degli intervalli: utopia o realtà?»

Il 26 novembre 2021 la ComFerr ha tenuto un convegno sul tema della pianificazione degli intervalli. I circa 70 partecipanti comprendevano, tra gli altri, rappresentanti dei GI, delle ITF e dei committenti come pure di autorità cantonali, nazionali e internazionali. La ComFerr ha presentato le sue attività in merito alla pianificazione degli intervalli. Di seguito i rappresentanti di FFS Infrastruttura hanno spiegato come gestiscono la pianificazione degli interventi edili e della capacità di trasporto ([presentazioni](#)). FFS Infrastruttura ricopre un ruolo centrale nella pianificazione degli intervalli per gran parte delle tratte a scartamento normale della Svizzera.

Le relazioni sono state seguite da una tavola rotonda, cui hanno preso parte i seguenti partecipanti:

- Seraina Flury, Infrastruttura FFS
- Joachim Joos, BLS Mobilità viaggiatori
- Ulla Kempf, FFS Cargo International
- Franz Marty, FFS Infrastruttura
- Hans Ruedi Rihs, Cantone di Argovia
- Philipp Wegmüller, railCare
- Ursula Erb, ComFerr (moderatrice)

La discussione si è concentrata sugli aspetti centrali per la non discriminazione, ossia trasparenza, partecipazione ed equità. Ne sono scaturiti i seguenti messaggi chiave:

Trasparenza

- Tutti i partecipanti alla tavola rotonda riconoscono il valore dell'operato dei GI e dei comitati appositamente creati per la gestione congiunta dei piani di sostituzione (ad es. il meeting di controllo della gestione della capacità). Un'informazione trasparente e tempestiva su tutte le restrizioni di capacità pianificate è di fondamentale importanza.
- I Cantoni, in quanto committenti di prestazioni per il trasporto viaggiatori regionale, sono collegati a questo tema attraverso le relative ITF. Dal punto di vista del committente la priorità è anche quella di garantire le catene di trasporto. Pertanto è importante conoscere con anticipo i piani di sostituzione che hanno maggiori ripercussioni e potrebbero eventualmente compromettere le coincidenze treno-bus nei diversi nodi.

Partecipazione

- I GI sono aperti a proposte delle ITF per l'ottimizzazione degli approcci attuali o anche a nuovi piani alternativi. L'accento è posto, da un lato, su soluzioni per la pianificazione che riducano al minimo le implicazioni per viaggiatori e merci e per le imprese di trasporto responsabili e, dall'altro, su un orario adeguato e stabile.
- La valutazione del numero sempre maggiore di piani di sostituzione (2021:150, 2022: 200, 2023: 270) è importante per le ITF interessate, tuttavia comporta un onere elevato in termini di personale e tempo.
- Per il futuro il GI sta esaminando un nuovo orientamento della procedura di pianificazione, che metta in primo piano la stabilità della rete e la realizzazione delle misure di sostituzione. Le ITF individuano un ulteriore potenziale di ottimizzazione nella creazione di piattaforme digitali comuni.

Equità:

- Il GI esamina gli effetti sulle singole modalità di trasporto e sulle ITF di tutti i piani di sostituzione, tuttavia non monitora attualmente le implicazioni per le singole ITF.
- Le ITF chiedono una distribuzione equa delle ripercussioni delle singole restrizioni di capacità tra tutte le ITF e modalità di trasporto interessate («Opfersymmetrie»).
- Il Servizio di assegnazione delle tracce è coinvolto nel processo in particolare per la convalida delle misure sostitutive e verifica l'inclusione equa di tutte le parti interessate così come l'adeguata considerazione delle loro esigenze.

Prospettive

Nel 2022 la ComFerr proseguirà i suoi chiarimenti sui processi di pianificazione degli intervalli. Verificherà sulla base di cantieri concreti come vengono rispettate le condizioni necessarie alla non discriminazione. Sulla base di queste analisi e dei risultati del convegno la ComFerr definirà il bisogno di intervento e, ove necessario, individuerà insieme alle imprese interessate le misure necessarie.

Altri argomenti in breve

Nuove schede informative nell'ambito del monitoraggio del mercato

Per monitorare lo sviluppo del paesaggio ferroviario svizzero, la ComFerr analizza dati pubblici che interessano il suo mandato. Nel quadro del nuovo orientamento del suo monitoraggio del mercato, la Commissione ha redatto [schede informative sulla rete ferroviaria e sul traffico ferroviario viaggiatori e merci](#).

Le schede informative vengono regolarmente aggiornate. Per eventuali commenti e suggerimenti scrivete a (info@railcom.admin.ch).

Contratto europeo per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria

Grazie a una task force congiunta, RailNetEurope (RNE) e il Comitato internazionale del trasporto ferroviario (CIT) hanno steso la bozza per un contratto europeo armonizzato per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Si tratta di un contratto tipo che i GI possono utilizzare per disciplinare l'uso della propria infrastruttura insieme alle ITF. L'obiettivo è che questo modello venga adottato il più ampiamente possibile dai GI di tutta Europa, riducendo così la complessità, soprattutto per le ITF che operano in diversi Paesi e sulle tracce di diversi GI.

Questo modello è un passo importante per migliorare l'interoperabilità europea anche a livello contrattuale-amministrativo. Poiché il modello contiene disposizioni giuridiche del diritto UE che non sono direttamente applicabili in Svizzera, diversi suoi punti non possono essere ripresi alla lettera dai GI della rete svizzera. Tuttavia un avvicinamento della convenzione per l'utilizzo della rete a questo modello, fatte salve alcune specificità svizzere, non dovrebbe porre alcun problema.

Viste le diverse situazioni nei vari Paesi e la possibilità di scegliere liberamente se utilizzare questo modello, un'armonizzazione materiale sarà probabilmente raggiunta solo a lungo termine.

Carta della rete aggiornata

Vi interessa una mappa globale della rete ferroviaria svizzera? Sul nostro sito Internet troverete una [carta](#) aggiornata dell'infrastruttura a scartamento normale e metrico.