



Newsletter ComFerr n. 7

Berna, giugno 2022

Editoriale

Gentili lettrici, egregi lettori,

con la presente newsletter desideriamo illustrarvi come stiamo affrontando, insieme al settore, gli impegni legati ai servizi di consegna locale sanciti nell'articolo 6a dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM), tenendo conto delle diverse condizioni quadro in vigore per le varie parti interessate. Dal 1° luglio 2020 le imprese che forniscono servizi di consegna nell'ultimo miglio sono tenute a farlo su base non discriminatoria.

Inoltre, per quanto concerne il nostro monitoraggio del mercato, attualmente la priorità è accordata alla gestione delle capacità nei casi di limitazioni a seguito di interventi edili alla rete ferroviaria. I gestori dell'infrastruttura (GI) devono pianificare gli intervalli, le conseguenti limitazioni di capacità e le misure sostitutive in modo non discriminatorio. La presente newsletter illustra le relative misure concordate con FFS Infrastruttura. La sfida di una pianificazione lungimirante e affidabile degli intervalli di esecuzione degli interventi edili consiste nell'informare in modo trasparente le imprese interessate e ottimizzare il coinvolgimento delle parti nonché la parità di trattamento.

Colgo l'occasione per informarvi che abbiamo pubblicato il [rapporto d'attività 2021](#) sul nostro sito web.



Vi auguro una buona lettura!

Patrizia Danioth Halter, Presidente

Servizi di consegna locale - attuazione degli obblighi

Come illustratovi nella [penultima newsletter](#), i servizi di consegna locale devono essere forniti in modo non discriminatorio (art. 6a dell'ordinanza sul trasporto di merci; OTM). Noi sosteniamo il settore nell'attuazione di questo impegno sancito nella legge e informiamo le imprese interessate su come tenere conto delle diverse condizioni quadro.

Parti interessate

Tutte le imprese che forniscono servizi integrali o parziali di consegna locale nell'ultimo miglio sono tenute a farlo in modo non discriminatorio, secondo l'articolo 6a OTM. Tale impegno deve essere rispettato sia dalle imprese di trasporto merci ferroviario (ITF) che dai gestori di binari di raccordo e dai fornitori specializzati di personale a prestito e per il servizio manovra.

La gamma delle imprese interessate spazia dalle ITF che in linea di massima offrono servizi solo da stazione a stazione alle imprese che forniscono servizi nell'ultimo miglio solo per i propri scopi o alle ITF che offrono servizi integrali anche a terzi. Inoltre, numerosi gestori di binari di raccordo forniscono prestazioni di manovra per conto proprio o di terzi. Sottostanno a detto vincolo anche le imprese che eseguono manovre per conto proprio nell'ultimo miglio oppure offrono sul mercato servizi parziali, importanti per lo svolgimento del trasporto nell'ultimo miglio (ad es. il controllo tecnico alla partenza dei treni).

Abbiamo stilato un inventario delle imprese, dei trasporti e dei servizi interessati dall'articolo 6a OTM e pubblicato la relativa [scheda informativa](#), in cui sono indicati gli impegni concreti che scaturiscono dal principio della non discriminazione.

Obbligo di pubblicazione

Le imprese interessate sono in particolare obbligate a pubblicare le condizioni fondamentali per la fornitura del servizio, la pianificazione e l'attribuzione delle risorse, i prezzi e gli sconti (cfr. [scheda informativa](#)).

A seguito di uno scambio avvenuto con il settore, raccomandiamo alle imprese di pubblicare le seguenti informazioni:

- l'offerta di servizi (incl. altri servizi di consegna locale forniti in aggiunta alle prestazioni di manovra sull'ultimo miglio);
- la procedura formale con le scadenze per le ordinazioni e le disdette e i termini contrattuali della fornitura dei servizi;
- il prezzo delle risorse e dei servizi necessari;
- altre condizioni quadro importanti per il cliente nell'ambito dell'accesso al servizio (ad es. luogo di fornitura del servizio).

Per la pubblicazione di queste informazioni, la ComFerr mette a disposizione un [modello](#). In questo modo la Commissione promuove la trasparenza e la standardizzazione della pubblicazione.

Obbligo di pubblicazione semplificato

I gestori di binari di raccordo, che effettuano manovre in un perimetro in cui non è presente un impianto di trasbordo TC, devono fornire le informazioni di cui sopra solo su richiesta delle parti interessate. Sui rispettivi siti web devono specificare solo se dispongono di locomotive e di macchinisti e indicare le prestazioni di manovra eseguite attualmente per scopi propri.

Informazioni sensibili sotto il profilo economico e accesso protetto da password

Le informazioni sensibili sotto il profilo economico possono essere pubblicate in una sezione protetta da password. Tutte le altre informazioni, in particolare l'offerta di servizi e la procedura formale, devono essere accessibili senza password. Su richiesta, l'impresa è tenuta a fornire tempestivamente e gratuitamente l'accesso ai clienti che sono effettivamente interessati al servizio. I clienti a cui viene impedito o negato l'accesso alle informazioni possono rivolgersi alla ComFerr.

Trasparenza, partecipazione e parità di trattamento nella pianificazione degli intervalli

Nell'ambito delle priorità fissate per il 2021/22, abbiamo analizzato la gestione delle capacità in caso di limitazioni dovute all'esecuzione di interventi edili all'infrastruttura ferroviaria. Con FFS Infrastruttura sono state concordate delle misure volte a garantire la trasparenza, la partecipazione e la parità di trattamento nella pianificazione degli intervalli e nei piani di sostituzione, a favore delle ITF interessate.

Contesto iniziale

Per la pianificazione degli intervalli, che rientra nella pianificazione delle capacità, vale il principio dell'accesso non discriminatorio alla rete. Ciò significa che i gestori dell'infrastruttura (GI) devono pianificare gli intervalli (e quindi le limitazioni di capacità) e stabilire le misure sostitutive in modo non discriminatorio.

Nell'ambito di una delle priorità del monitoraggio del mercato, la ComFerr ha analizzato la pianificazione degli intervalli e le misure sostitutive di FFS Infrastruttura. L'attenzione è stata rivolta a FFS Infrastruttura poiché, in qualità di maggiore GI, riveste un ruolo centrale nella pianificazione degli intervalli sulla rete svizzera a scartamento normale. Nell'ultima edizione della newsletter ([Newsletter ComFerr n. 6](#)) abbiamo illustrato che la garanzia del principio di non discriminazione segue tre criteri:

- **Trasparenza:** le informazioni alla base della pianificazione degli intervalli e della procedura devono essere conosciute e trasparenti.
- **Partecipazione:** è necessario garantire una partecipazione attiva e una collaborazione efficace degli utenti della rete interessati.
- **Parità di trattamento e trattamento più favorevole:** tutte le ITF devono essere trattate dal GI alle stesse condizioni, indipendentemente dalla categoria a cui appartiene un'ITF oppure dal fatto che si tratti dell'ITF propria o di terzi.

Nel complesso gli utenti della rete sono soddisfatti del modo in cui FFS Infrastruttura gestisce l'impernativo compito della pianificazione degli intervalli e apprezzano la possibilità di partecipazione. Tuttavia, per garantire il principio di non discriminazione in tutti i settori, è necessario intervenire a diversi livelli. Qui di seguito illustriamo in quali settori la ComFerr ha concordato delle misure con FFS Infrastruttura.

Basi strategico-concettuali e di pianificazione

Sia per determinare il fabbisogno di interventi edili che per pianificare gli intervalli o elaborare le misure sostitutive, FFS Infrastruttura si poggia su diverse basi; da un lato opera a livello strategico-concettuale e, dall'altro, a livello pianificatorio-operativo. In questo contesto il traffico merci e il traffico viaggiatori devono essere trattati alla stessa stregua. Ciò implica che si tenga adeguatamente conto delle diverse premesse delle due categorie di trasporto: nel traffico viaggiatori concessionario esistono programmi d'offerta stabili a lungo termine, mentre nel traffico merci ciò è possibile solo parzialmente, vista la situazione di concorrenza tra le ITF e i flussi di traffico più volatili. Per ottenere risultati ottimali per tutti gli utenti della rete, FFS Infrastruttura definirà i principi e le basi di pianificazione e li comunicherà alle ITF. FFS Infrastruttura consoliderà questi principi nell'ambito della propria organizzazione, li comunicherà alle ITF e aumenterà così la trasparenza.

Partecipazione nella pianificazione degli interventi edili a lungo termine

La pianificazione degli interventi edili di FFS Infrastruttura è in bilico tra la necessità di comunicare tempestivamente e l'esigenza di disporre di informazioni il più affidabili possibile. Ciò, ad esempio, a causa di ritardi dei progetti, dipendenze da altri interventi, ridefinizione delle priorità o ricorsi. Già oggi è possibile annunciare le limitazioni di capacità per interventi edili pianificabili nel piano di utilizzazione della rete. Questo strumento dovrebbe essere utilizzato maggiormente, in modo che tutti gli utenti della rete possano essere coinvolti nella pianificazione a lungo termine del portafoglio di costruzione in tempo utile e secondo il principio della parità di trattamento.

Monitoraggio della parità di trattamento

Nel corso del meeting di controllo della gestione della capacità, i pianificatori degli intervalli di FFS Infrastruttura presentano i loro progetti e piani sostitutivi e li discutono con le ITF interessate. Questi incontri mensili sono apprezzati e considerati positivi dalle ITF. La ricerca di soluzioni per progetti di

sostituzione controversi deve avvenire in modo trasparente ed equilibrato. Ciò richiede flessibilità e disponibilità al compromesso da parte delle ITF. In ultima analisi è tuttavia nella responsabilità di FFS Infrastruttura attuare piani sostitutivi, in cui singole ITF o categorie di trasporto non vengono sistematicamente favorite o svantaggiate. A tal fine, in futuro FFS Infrastruttura raccoglierà i feedback delle ITF in modo mirato e standardizzato. Con l'ausilio di sondaggi sistematici, si auspica di sviluppare una cultura del feedback che permetta di individuare le disparità di trattamento e consenta a FFS Infrastruttura di ovviare adottando misure adeguate.

Prospettive

La ComFerr ha concordato le misure con FFS Infrastruttura e la sostiene nella relativa attuazione. In una fase successiva, ComFerr affronterà la questione anche con SOB Infrastruttura e BLS Rete e individuerà il relativo fabbisogno di intervento.

Altri argomenti in breve

Rapporto sul monitoraggio del mercato dell'IRG-Rail

Gli organismi di regolazione dei trasporti ferroviari di oltre 30 Paesi europei si sono riuniti nell'IRG-Rail («Independent Regulators' Group – Rail»). La ComFerr elabora i dati relativi alla Svizzera per l'annuale rapporto sul monitoraggio del mercato dell'IRG-Rail. La recente pubblicazione [10° Rapporto di monitoraggio del mercato](#) mostra dati sulla rete ferroviaria e sui prezzi delle tracce, nonché sui mercati del trasporto merci e passeggeri dei Paesi europei. Inoltre, viene esaminato l'impatto della pandemia di Covid-19 sul trasporto merci e passeggeri.

Pubblicazione del rapporto d'attività 2021

[Qui](#) trovate il nostro ultimo rapporto d'attività. I temi prioritari nel 2021 sono stati la pianificazione degli intervalli nonché i prezzi e gli sconti delle strutture di trasbordo del trasporto combinato cofinanziate dalla Confederazione.

Articolo specialistico di ComFerr pubblicato su «Schweizer Eisenbahn-Revue» sulle misure di costruzione e di manutenzione

Nell'edizione 5/2022 della rivista «Schweizer Eisenbahn-Revue», la ComFerr ha pubblicato un articolo specialistico sul tema delle misure di costruzione e di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria svizzera. Con il gentile consenso della casa editrice Minirex AG, pubblichiamo [l'articolo](#) in questione sul nostro sito.