



## Newsletter ComFerr n. 9

Berna, giugno 2023

### Editoriale

Gentile lettrice, egregio lettore,

fino a febbraio 2023 il Consiglio federale ha condotto una consultazione sul perfezionamento delle condizioni quadro per il trasporto merci in Svizzera. Nel suo parere la Commissione del trasporto ferroviario (ComFerr) ha dichiarato che la promozione del trasporto merci ferroviario richiede condizioni quadro coerenti e non discriminatorie, che permettano di raggiungere il risultato auspicato attraverso i fondi federali stanziati. Al fine di evitare distorsioni della concorrenza, ad esempio attraverso sovvenzioni trasversali, la ComFerr raccomanda una netta distinzione, sul piano giuridico e finanziario, tra le prestazioni finanziate autonomamente e quelle sovvenzionate. Maggiori dettagli sulle raccomandazioni della ComFerr sono disponibili nel breve articolo pubblicato a pagina 6 della presente newsletter.

Anche nei due articoli specialistici della presente newsletter ci occupiamo di questioni del traffico merci: a pagina 2 trovate informazioni sulla vigilanza permanente sugli impianti di carico e scarico. Nell'ambito di una delle priorità della nostra attività di monitoraggio del mercato abbiamo concordato con il settore un pacchetto di misure per garantire una gestione non discriminatoria di queste strutture.

A pagina 4 sono elencati i risultati della nostra indagine tra le imprese del trasporto merci ferroviario a scartamento normale della Svizzera. Nel 2022 abbiamo condotto per la prima volta un'indagine di questo tipo, con l'obiettivo di ottenere dati di prima mano utili per la valutazione dei rischi di discriminazione, conoscere l'opinione delle imprese di trasporto ferroviario (ITF) e mettere a fuoco tematiche rilevanti per la loro attività quotidiana.



Buona lettura!

Patrizia Danioth Halter, Presidente

## Pacchetto di misure per la gestione non discriminatoria degli impianti di carico e scarico

Ogni autunno in Svizzera oltre 1 milione di tonnellate di barbabietole da zucchero viene trasferito dagli autocarri alla ferrovia. Il trasbordo di questo bene agricolo e di altre merci avviene tramite i cosiddetti impianti di carico e scarico. Nell'ambito di una delle priorità della sua attività di monitoraggio del mercato, la ComFerr ha analizzato i processi di gestione degli impianti di carico e scarico e ha concordato un pacchetto di misure con i gestori dell'infrastruttura (GI).

### Prestazione supplementare «Utilizzo di impianti di carico e scarico»

La figura sottostante illustra le fasi del processo di gestione degli impianti di carico e scarico. Le ITF interessate trovano un elenco sommario degli impianti di carico e scarico esistenti nel catalogo delle prestazioni dei GI (elenco delle stazioni). Se desiderano utilizzare un determinato impianto, ad esempio per movimentare merci come legno, rifiuti o barbabietole da zucchero oppure container del traffico combinato tramite attrezzature di trasbordo mobili, possono ordinare la prestazione supplementare «Utilizzo di impianti di carico e scarico». Il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (SAT) esamina le ordinazioni dal punto di vista formale e le inoltra al rispettivo GI, il quale elabora una proposta di pianificazione delle capacità. Sulla base di ciò il SAT procede all'attribuzione formale. Se più ITF ordinano prestazioni da un impianto, si coordinano tra loro. Il SAT viene interpellato unicamente per risolvere eventuali conflitti, altrimenti generalmente non è tenuto a intervenire.



Figura : Processo di gestione delle capacità degli impianti di carico e scarico.

### Vigilanza permanente della ComFerr

Siccome gli impianti di carico e scarico fanno parte dell'infrastruttura ferroviaria, ad essi si applica il principio dell'accesso senza discriminazioni alla rete (art. 9a della legge federale sulle ferrovie). I GI sono pertanto tenuti a mettere a disposizione di terzi i propri impianti di carico e scarico, a condizione che vi siano le risorse necessarie, e a pubblicare i relativi prezzi. Nello scambio con i GI FFS, BLS e SOB nonché di SAT e delle ITF selezionate, la ComFerr ha analizzato 2022/2023 i processi di gestione degli impianti di carico e scarico. Laddove le analisi abbiano indicato una necessità di intervento, la ComFerr ha concordato con i GI e il SAT misure vincolanti per ridurre al minimo il rischio di discriminazioni.

### Trasparenza nell'offerta

Quale base per un accesso non discriminatorio agli impianti di carico e scarico, tutti i committenti devono disporre di informazioni aggiornate e attendibili sulle capacità esistenti. Finora vi erano diverse fonti di informazioni sulle ubicazioni degli impianti e generalmente mancavano indicazioni più specifiche. La ComFerr ha concordato con i GI che in futuro verranno pubblicate le caratteristiche tecnico-operative e le condizioni di utilizzo dei propri impianti di carico e scarico in modo facilmente reperibile e comprensibile.

## **Documentazione delle ordinazioni**

La trasparenza è importante non solo per l'offerta ma anche per l'utilizzo degli impianti e il conteggio delle prestazioni. In futuro i GI informeranno la ComFerr in merito all'acquisizione di servizi dai propri impianti di carico e scarico per stabilire ogni anno

- se le capacità effettivamente utilizzate coincidono con quelle assegnate,
- se i GI trattano in ugual modo i diversi utenti nella fatturazione delle prestazioni ricevute e
- a che scopo le ITF sfruttano le capacità degli impianti di carico e scarico (procedure di trasbordo o stazionamenti).

## **Monitoraggio proattivo delle utilizzazioni multiple e risoluzione dei conflitti nell'orizzonte temporale operativo**

Nel processo di elaborazione dell'orario annuale vi sono dei requisiti formali per l'ordinazione, che nell'orizzonte temporale operativo mancano: se è interessata all'utilizzo infrannuale di uno specifico impianto di carico e scarico, un'ITF coordina le sue necessità con il Prime User<sup>1</sup>. Ciò avviene in maniera informale tra le ITF e generalmente senza coinvolgere il SAT. In futuro quest'ultimo monitorerà in maniera proattiva simili accordi infrannuali per assicurarsi che la parità di trattamento delle ITF sia garantita.

---

<sup>1</sup> Il committente che nel processo di elaborazione dell'orario annuale ha ricevuto con sufficiente anticipo l'attribuzione per l'utilizzo di un determinato impianto.

## Sondaggio sull'accesso alla rete e ai servizi di consegna locale

**La ComFerr è tenuta a garantire l'accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria, agli impianti di trasbordo del traffico combinato e ai servizi di consegna locale. Per valutare in termini pratici l'attuale situazione in questi settori, nel 2022 la ComFerr ha condotto un'indagine tra le imprese del trasporto merci ferroviario, al fine di reperire di prima mano informazioni e valutazioni sulle interazioni tra l'ITF e i GI.**

### Panoramica e risultati

All'indagine hanno partecipato 18 delle 20 ITF interpellate, operanti sulla rete svizzera a scartamento normale con un'autorizzazione di accesso alla rete. Questo alto tasso di partecipazione all'indagine e i numerosi commenti pervenuti dalle ITF dimostrano l'importanza centrale dei temi presi in esame.

Per contenere l'onere delle ITF intervistate, l'indagine è stata organizzata in modo compatto concentrandola su alcuni temi dell'accesso alla rete nonché sui servizi della consegna locale. Svolta su mandato della ComFerr da un istituto di inchiesta esterno, l'indagine si è articolata in tre parti:

Parte 1: Valutazione generale delle ITF sugli ambiti di interazione dei servizi della consegna locale tra GI e ITF:

- sviluppo della rete;
- condizioni di accesso alla rete;
- pianificazione delle capacità;
- utilizzo delle tracce;
- servizio post vendita.

Parte 2: Tema di approfondimento: servizi di consegna locale

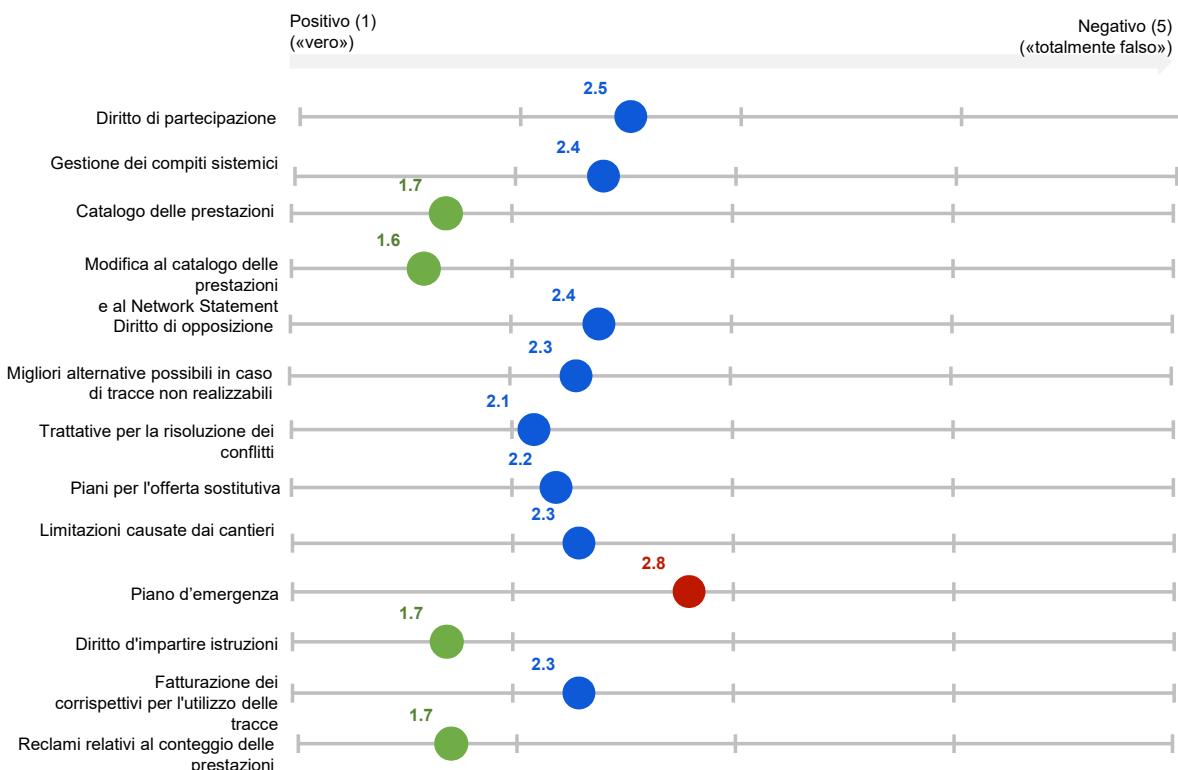
Parte 3: Domande aperte per una valutazione specifica delle singole ITF

### Sintesi dei risultati

- Nel complesso le ITF intervistate sono soddisfatte dei GI e della collaborazione con loro, tuttavia rilevano un potenziale di miglioramento rispetto ad alcuni punti.
- In particolare, le ITF ritengono chiare e comprensibili le regole descritte nel catalogo delle prestazioni e riferiscono di essere informate dai GI di ogni modifica a tale catalogo o al Network Statement.
- Dai commenti emerge in modo chiaro che molte ITF riferiscono di una priorità accordata al traffico viaggiatori rispetto a quello merci. Ciò si riscontra in tutta l'indagine in più punti dei commenti delle ITF.
- Le richieste di servizi di consegna locale vengono rifiutate dai prestatori di servizi adducendo principalmente come motivazione la mancanza di risorse. Alcune ITF sospettano inoltre di venire penalizzate in relazione all'offerta dei servizi di consegna locale e che circolino tariffe differenti.

## Valutazioni in merito all'accesso alla rete

Complessivamente l'89 per cento degli intervistati ha dichiarato che l'accesso alla rete ferroviaria svizzera non è o non è affatto discriminatorio. Il restante 11 per cento ha valutato l'accesso come piuttosto discriminatorio o molto discriminatorio. Questo risultato riflette, tra le altre cose, la consueta buona collaborazione sul piano operativo nel settore ferroviario. In alcuni punti però vi è ancora un margine di miglioramento, tra cui ad esempio per i piani di emergenza dei gestori dell'infrastruttura (GI) per affrontare eventuali perturbazioni dell'esercizio ferroviario. La ComFerr seguirà queste e altre indicazioni.



**Figura:** Estratto dei risultati dell'indagine: le cifre accanto ai pallini sono valori medi. I pallini verdi indicano una valutazione tendenzialmente positiva rispetto alle altre risposte, i pallini rossi una valutazione tendenzialmente negativa e i pallini blu una valutazione neutra.

## Valutazione di servizi di consegna locale

Sei delle 11 ITF che acquistano servizi di consegna locale affermano che l'accesso a tali servizi è migliorato da quando nel 2020 è entrato in vigore l'articolo 6a dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM). Le sfide riguardano le risorse a disposizione nonché le offerte e la configurazione dei prezzi.

## Prosieguo dello scambio con le ITF

Per continuare a restare in contatto con le ITF del traffico merci, come prossimo passo la ComFerr organizzerà una tavola rotonda.

Maggiori informazioni sull'indagine sono disponibili nel nostro [comunicato stampa](#) e nella [sintesi dei risultati](#).

## Altri argomenti in breve

### Nuova collaboratrice della Segreteria tecnica

Nell'aprile 2023 Melissa Rickli è entrata a far parte della Segreteria tecnica della ComFerr. In qualità di collaboratrice scientifica è responsabile per l'osservazione e il monitoraggio del mercato nei settori dei compiti sistemici e del diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti. Prima di approdare alla ComFerr, la signora Rickli ha lavorato come esperta di verifiche presso il Controllo federale delle finanze. Ha compiuto studi di romanistica presso l'Università di Berna e svolto corsi di formazione continua nei settori banking e audit (Certified Internal Auditor).



### Progetto di legge per il trasporto merci svizzero

Il Consiglio federale intende potenziare il trasporto merci, tenendo conto degli obiettivi di politica energetica e climatica nonché dell'importanza del trasporto ferroviario per la sicurezza dell'approvvigionamento in Svizzera. La ComFerr appoggia il rafforzamento del traffico a carro completo isolato (TCCI) e l'ulteriore sviluppo delle catene di trasporto multimodali. Nel suo parere in merito alla consultazione del relativo progetto di legge, la ComFerr ha ribadito che l'offerta di rete dovrebbe essere concepita in modo tale da non compromettere la concorrenza e promuovere l'innovazione. La ComFerr raccomanda di improntare le misure di promozione ai seguenti principi:

- promozione di un accesso non discriminatorio ai servizi TCCI nonché ai relativi impianti;
- promozione dell'orientamento al mercato e aumento l'efficienza del TCCI;
- prevenzione delle distorsioni della concorrenza, ovvero separazione giuridica e finanziaria nel TCCI tra le prestazioni finanziate autonomamente e quelle sovvenzionate;
- criteri di governance che garantiscano un sistema complessivo non discriminatorio e concorrenziale.

### 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 [11° Rapporto di monitoraggio del mercato](#) mostra dati sulla rete ferroviaria e sui prezzi delle tracce, nonché sui mercati del trasporto merci e viaggiatori dei Paesi europei. Inoltre, viene esaminato l'impatto della pandemia di COVID-19 sul trasporto merci e viaggiatori.

### Pubblicazione del rapporto d'attività 2022

[Qui](#) trovate il nostro ultimo rapporto d'attività. Nel 2022 i temi principali sono stati, tra gli altri, la gestione degli slot e delle capacità negli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione e il compito sistemico «Informazione alla clientela».