



Newsletter ComFerr n. 14

Berna, dicembre 2025

Editoriale

Care lettrici, cari lettori,

siamo convinti che una buona disponibilità di dati sull'infrastruttura ferroviaria non solo rafforzi l'accesso non discriminatorio alla rete, ma anche il nostro intero sistema ferroviario. Dopo il convegno specialistico del 2023 sugli *open data* abbiamo deciso di riproporre l'argomento nel convegno di quest'anno e di approfondirlo attraverso alcuni *use case* concreti (cfr. articolo a pagina 2). Siamo un'autorità di regolamentazione indipendente e in quanto tale riuniamo le diverse prospettive del settore e promuoviamo lo scambio di know-how. Vogliamo essere il catalizzatore di un'evoluzione graduale verso una cultura dei dati aperta.

Anche le raccomandazioni dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP) sul diritto di partecipazione delle imprese di trasporto ferroviario (ITF) e dei raccordati alla pianificazione degli investimenti dei gestori dell'infrastruttura (GI) vanno in questa direzione: una regolamentazione chiara dei processi di partecipazione rafforza la trasparenza e promuove il dialogo costruttivo tra i GI e le ITF. Maggiori informazioni al riguardo sono disponibili alla pagina 4 di questa newsletter.

Oltre a sostenere il settore ferroviario in modo proattivo, come nel caso dell'accesso ai dati sull'infrastruttura o del diritto di partecipazione, la ComFerr viene continuamente interpellata anche come tribunale specializzato. Nel 2024 un'ITF attiva nel traffico viaggiatori ha presentato ricorso alla ComFerr contro una decisione del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce. Dopo un'analisi approfondita della situazione abbiamo respinto il ricorso. Un riassunto del caso è disponibile a pagina 3.



Siamo lieti di potervi informare da subito anche su LinkedIn in merito ai nostri comunicati stampa, ai nostri eventi e ad altre novità. Seguiteci per rimanere al corrente di tutto!

Buona lettura.

Dr. Barbara Furrer, Presidente
barbara.furrer@railcom.admin.ch



[Seguiteci su LinkedIn!](#)

Convengo specialistico sui dati sull'infrastruttura

Visto il grande interesse emerso nei confronti del tema degli open data durante il nostro convengo specialistico del 2023, abbiamo deciso di riproporlo per il convengo di quest'anno e di approfondirlo: insieme al settore si sono discussi alcuni *use case* concreti per una pubblicazione dei dati efficiente e vantaggiosa. L'attenzione è stata rivolta alle necessità delle imprese di trasporto ferroviario e di altri attori: quali dati dei gestori dell'infrastruttura, ed eventualmente di altri organismi, già disponibili e facili da pubblicare possono essere messi a disposizione per trarre il maggior vantaggio possibile?

I dati sono una componente essenziale di un sistema ferroviario moderno. È fondamentale che i diversi attori in gioco, tra cui ad esempio i gestori delle infrastrutture (GI), le imprese di trasporto ferroviario (ITF), le autorità ma anche le associazioni e l'industria, abbiano accesso ai dati per loro rilevanti. Ciò infatti può aumentare l'efficienza, la sicurezza e l'innovazione del sistema ferroviario. Per la ComFerr anche un altro aspetto riveste un'importanza centrale: l'accesso ai dati rafforza l'accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria. Per questa ragione è attiva in tale ambito e si occuperà nel quadro della prevista infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (MODI) dello *use case* dell'infrastruttura di trasporto, ponendo l'accento sul trasporto ferroviario.

Obiettivo del convengo specialistico di quest'anno era quello di discutere con il settore di alcuni *use case* concreti per l'accesso ai dati sulle infrastrutture e di stabilire le priorità per i lavori futuri. Si è parlato, da un lato, degli interessi e delle preoccupazioni delle ITF e degli altri attori e, dall'altro, di come ridurre al minimo l'onere supplementare a carico dei GI. Scopo degli *use case* è quello di aumentare l'accessibilità ai dati sulle infrastrutture in determinati ambiti e di cooperare a favore di una cultura dei dati aperta e funzionale. La responsabilità per le modalità di applicazione e l'implementazione concreta degli *use case* spetterà al settore. La ComFerr darà l'avvio ai lavori e assumerà all'occorrenza un ruolo di supporto e di coordinamento.

Ulteriori informazioni

[Presentazioni](#) dei vari interventi (in tedesco)

[Riassunto](#) dei workshop e degli interventi (in tedesco)



92 persone

hanno partecipato al nostro convegno specialistico di quest'anno, facendo registrare un numero mai visto prima. Siamo lieti del grande interesse riscontrato. Ringraziamo vivamente tutti i relatori, coloro che hanno condotto i workshop e i partecipanti per lo scambio aperto e costruttivo.

Altri argomenti in breve

La ComFerr respinge il ricorso contro una decisione del SAT

Nel 2024 un'impresa di trasporto ferroviario attiva nel traffico viaggiatori ha presentato alla ComFerr un ricorso contro una decisione del Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (SAT) relativa all'assegnazione delle tracce per il 2025. L'ITF in questione (di seguito denominata «la ricorrente») contestava il fatto che il SAT avesse in parte respinto la sua richiesta di alcune tracce. Il SAT, infatti, aveva assegnato le tracce in questione a un'altra ITF (qui di seguito denominata «la controparte»), che voleva utilizzarle per il trasporto merci. La ComFerr ha analizzato in modo approfondito la questione e ha respinto il ricorso nella sua decisione del 24 ottobre 2025,

argumentando, in breve, come segue: per l'assegnazione delle tracce sul tratto di linea in questione il SAT ha condotto una procedura di risoluzione dei conflitti corretta. Le tracce ordinate dalla ricorrente per il proprio traffico viaggiatori non figurano nel piano di utilizzazione della rete 2025 come garantite bensì solo come indicative. Per l'assegnazione delle tracce è determinante la distinzione tra traffico viaggiatori e merci. Non è invece rilevante il fatto che la controparte voglia destinare le tracce in questione al trasporto merci per il «movimento di manovra sulla tratta». Per l'assegnazione delle capacità residue disponibili il piano di utilizzazione della rete 2025 deve essere letto alla luce delle indicazioni contenute nel programma di utilizzazione della rete 2035. Eventuali capacità residue devono essere assegnate tenendo conto di quest'ultimo, che ha una natura vincolante. Se il volume minimo garantito nel programma di utilizzazione della rete 2035 per il traffico merci non può essere implementato nel piano di utilizzazione della rete 2025, in particolare a causa del mancato ampliamento dell'infrastruttura, le eventuali capacità residue devono essere assegnate prioritariamente al traffico merci. In caso di ulteriori capacità residue la legge federale sulle ferrovie prevede che esse vengano assegnate al traffico viaggiatori. Sulla tratta controversa le capacità residue ancora disponibili per le ore di punta del mattino non erano sufficienti sia per il traffico merci che per quello viaggiatori. Le tracce in questione sono state assegnate anche in considerazione dell'utilizzo pianificato dalla controparte, come previsto dalla legge. Negli strumenti di pianificazione a lungo termine le tracce in questione assegnate al traffico merci godono della flessibilità necessaria in termini di capacità operativa (ad es. velocità e finestre temporali). La ComFerr è quindi giunta alla conclusione che l'assegnazione di alcune tracce alla controparte nei giorni feriali è legittima. La decisione è passata in giudicato.

[Decisione del 24.10.2025](#) (in francese)

Nuova collaboratrice della Segreteria tecnica

Da giugno 2025 la signora Manja Schlieper è un nuovo membro della Segreteria tecnica della ComFerr. Avvocato, la signora Schlieper è responsabile di tutte le questioni legali della ComFerr, in particolare delle procedure amministrative e di vigilanza. La signora Schlieper ha studiato diritto all'università di Friburgo e di Berna e concluso uno studio post-laurea negli Stati Uniti. Prima del suo incarico alla ComFerr ha lavorato per molti anni anche come giurista d'impresa nel settore privato, fornendo consulenza legale per la liberalizzazione del mercato nel settore d'attività di una determinata impresa e in merito a questioni relative all'accesso non discriminatorio al mercato (in particolare progetti legislativi, conclusione di contratti, controversie legali). La signora Schlieper parla fluentemente tedesco, francese e inglese.



Pubblicate alcune raccomandazioni dell'UTP sul diritto di partecipazione delle ITF e dei raccordati alla pianificazione degli investimenti dei GI

Nel giugno del 2025 l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha pubblicato alcune raccomandazioni sul diritto di partecipazione delle ITF e dei raccordati alla pianificazione degli investimenti dei GI. La ComFerr aveva sollecitato un simile intervento dell'UTP e lo ha accolto con favore: una chiara regolamentazione dei processi di partecipazione rafforza la trasparenza e promuove un dialogo costruttivo tra GI e ITF. Le raccomandazioni forniscono un valido contributo al rafforzamento della non discriminazione nell'ambito della pianificazione degli investimenti a breve e medio termine. Si raccomanda di coinvolgere nella pianificazione le ITF e i raccordati interessati già in una fase iniziale e su un piano di parità. Occorre valutare obiettivamente le loro esigenze ed evitare di favorire singoli operatori del mercato.

La ComFerr verificherà il rispetto del diritto di partecipazione a tempo debito nell'ambito della propria attività di vigilanza.

Maggiori informazioni e le suddette raccomandazioni sono disponibili qui:

- [sito web dell'UTP](#)
- [scheda informativa della ComFerr](#)