



Newsletter CAF n. 2/2019

Berna, ottobre 2019

Editoriale

Cari lettori,

sono passati vent'anni fa da quando, nel 1999, il Consiglio federale e il Parlamento hanno compiuto il primo passo verso la riforma delle ferrovie. Da allora la Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria, in veste di autorità indipendente, garantisce un accesso equo e non discriminatorio alla rete ferroviaria e vigila il rispetto dei principi della trasparenza e della non discriminazione. La presente newsletter illustra l'evoluzione delle competenze della CAF nel corso degli anni. Entro il 1° luglio 2020 è previsto il trasferimento di ulteriori competenze alla futura ComFerr.

Per quanto concerne gli «impianti di trasbordo per il traffico combinato (TC)», vi informeremo sugli obblighi dei proprietari e dei gestori di impianti di trasbordo TC, impianti portuali e binari di raccordo, beneficiari di contributi d'investimento da parte della Confederazione. I proprietari e i gestori hanno il compito di garantire un accesso non discriminatorio agli impianti per il traffico merci e di pubblicare le condizioni fondamentali di accesso, dell'attribuzione delle capacità, della fornitura dei servizi, della procedura, nonché i servizi offerti, i prezzi e gli sconti.

Il capitolo «Competenze della CAF/ComFerr relative all'accesso alla rete» spiega quali sono le competenze dell'attuale CAF/futura ComFerr per quanto concerne i principali processi di accesso alla rete che sono rappresentati anche graficamente in una sequenza schematica.

Non esitate a contattarci in caso di richieste o domande concernenti l'accesso alla rete ferroviaria svizzera o gli impianti TC sovvenzionati dalla Confederazione. Il [formulario di contatto](#) permette ora di effettuare anche segnalazioni anonime.

Siete cordialmente invitati a partecipare al nostro convegno specialistico del 22 novembre 2019, nel corso del quale tratteremo le questioni della discriminazione e della governance nella fase iniziale dello smartrail 4.0 e avremo modo di discutere con i rappresentanti del settore ferroviario e con le autorità. Vi aspettiamo numerosi ai nostri workshop.



Patrizia Danioth Halter, Presidente

Accesso non discriminatorio a impianti di trasbordo TC, binari di raccordo e impianti portuali

Modifiche di legge 2016 – nuove competenze della CAF

Il 1° luglio 2016 è entrata in vigore la revisione della legge sul trasporto di merci (LTM). Da allora la CAF controlla l'accesso non discriminatorio ai binari di raccordo, agli impianti portuali e agli impianti di trasbordo multimodali. L'obbligo di garantire l'accesso a tali tipi di impianto si applica ai gestori che hanno ricevuto contributi d'investimento per la costruzione, l'ampliamento e l'ammodernamento degli stessi. Per questi casi, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha disposto quest'obbligo nelle relative decisioni. Costituiscono un'eccezione i progetti di piccoli impianti che hanno ricevuto contributi, ma che per lo più soddisfano le esigenze logistiche interne degli impianti.

Quali impianti sottostanno agli obblighi di legge?

Oggi in Svizzera sono circa [30 gli impianti di trasporto](#) a ricevere i contributi d'investimento della Confederazione, la cui concessione è vincolata alla garanzia di un esercizio non discriminatorio. Tali contributi sono concessi a impianti molto diversificati: dai semplici terminali delle aziende (Coop, Posta, EMS-Chemie) ai classici terminali di trasbordo ferrovia-strada con una particolare concentrazione geografica nella Svizzera nordoccidentale. Le classiche imprese ferroviarie come la Ferrovia Retica o FFS Cargo gestiscono più impianti in sedi diverse.

Gli obblighi giuridici dei gestori degli impianti in dettaglio

La legislazione¹ impone i seguenti obblighi ai proprietari e ai gestori degli impianti sovvenzionati:

- Obbligo di pubblicazione....
 - dei servizi offerti;
 - delle condizioni dell'accesso tecniche e d'esercizio;
 - della procedura per l'attribuzione delle capacità;
 - delle modalità della fornitura dei servizi;
 - dei prezzi per i servizi offerti (incluse eventuali regole per gli sconti).
- Deve essere garantita la confidenzialità dei dati dei terzi.
- Per quanto concerne l'attribuzione delle capacità, la fornitura dei servizi e la determinazione dei prezzi, ai propri gruppi d'interesse devono essere applicate le stesse regole che valgono per i terzi.
- Nell'attribuzione delle capacità, la fornitura dei servizi e la determinazione dei prezzi, i propri gruppi d'interesse e i terzi devono essere trattati allo stesso modo, indipendentemente dalle rispettive modalità di accesso (strada, ferrovia, battello).

Creare trasparenza con pubblicazioni uniformi

La CAF reputa che la rappresentazione trasparente delle condizioni tecniche, d'esercizio ed economiche sia un elemento fondamentale per un utilizzo equo ed equilibrato degli impianti. Vi ha quindi posto l'accento nell'ambito del suo obbligo di vigilanza. Nel 2017 l'UE ha introdotto una nuova disciplina delle esigenze relative alla pubblicazione

¹ Art. 6 dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM)

per i gestori dei cosiddetti «impianti di servizio».² Insieme al gruppo d'interesse dei gestori della rete ferroviaria europea «RailNetEurope» e alle autorità di regolazione, i gestori degli impianti hanno elaborato un modello standard che contiene le informazioni essenziali strutturate in modo chiaro e completo. La CAF ha poi raccomandato ai gestori di utilizzarlo. Nel frattempo, tutti i gestori hanno adeguato le informazioni principali sulla base di questo standard.

Il [modello per la descrizione delle condizioni d'accesso](#) agli impianti di trasbordo è disponibile sul sito Internet della CAF.

² Gli impianti di servizio sono parti di impianto che vengono utilizzate nella parte iniziale e finale delle tracce. Secondo l'UE, oltre ai binari di ricovero, alle stazioni di smistamento e alle officine vi rientrano ad esempio anche i terminali multimodali per il trasporto merci.

Competenze della CAF/ComFerr per quanto concerne l'accesso alla rete

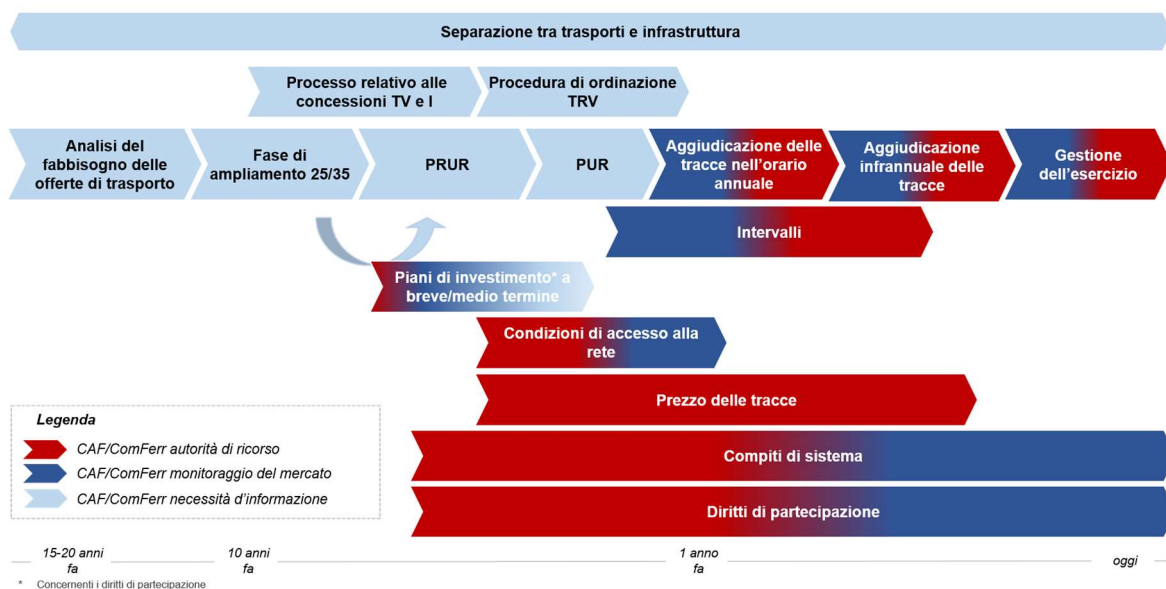
Un compito fondamentale della CAF è quello di garantire l'accesso non discriminatorio alla rete conformemente all'articolo 40a^{bis} della legge federale sulle ferrovie (Lferr). Per attuarlo decide sulle controversie in veste di tribunale specializzato, avvia inchieste d'ufficio o, mediante il suo continuo scambio con il settore, individua, discute ed elimina i potenziali di discriminazione nell'accesso alla rete insieme agli attori interessati.

Panoramica dei principali processi relativi all'accesso alla rete

Per quali temi e processi concreti la CAF ha una competenza di vigilanza sull'accesso alla rete? E come cambierà quest'ultima con l'entrata in vigore dell'«organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF)»?

Per rispondere a queste domande, la CAF ha elaborato una panoramica dei principali processi relativi all'accesso alla rete. La figura mostra la sequenza schematica dei processi e dei temi che vanno dai piani d'offerta a lungo termine alla gestione dell'esercizio passando per l'attribuzione delle tracce. Nel loro insieme, tali processi e temi sono rilevanti per l'accesso alla rete.

Analisi dei processi concernenti le competenze CAF/ComFerr relative all'accesso alla rete (senza impianti di trasbordo TC)



Competenze della CAF/ComFerr relative all'accesso alla rete (fonte: CAF)

In merito alla figura: nei processi indicati dalle frecce rosse, la CAF/la futura ComFerr funge da autorità di ricorso. Le frecce blu scure si riferiscono ai processi in cui la CAF ha compiti di vigilanza e relativamente ai quali può effettuare inchieste d'ufficio. Nell'ambito dei processi segnalati in celeste, la CAF si informa sui contenuti per poter effettivamente svolgere il suo ruolo di autorità di ricorso e di vigilanza nei processi e nelle tematiche a valle. Nella newsletter n. 1 vi abbiamo già informato sulle competenze della CAF per quanto concerne gli impianti di trasbordo TC, motivo per il quale non ritorneremo sul tema.

Competenze della CAF e della futura ComFerr

La CAF vigila l'attribuzione delle tracce nell'orario annuale e infrannualmente. A tale compito si aggiungono la pianificazione degli intervalli e gli orari sostitutivi infrannuali che ne risultano, nonché le deviazioni. Inoltre, ogni impresa di trasporto ferroviario (ITF) può rivolgersi alla CAF se ritiene di essere discriminata nel processo. Nell'ambito della gestione dell'esercizio, la CAF sorveglia l'applicazione delle regole sulle priorità in casi di normalità e di perturbazione del traffico ferroviario, nonché l'applicazione non discriminatoria dei processi di gestione dell'esercizio. La CAF verifica che le condizioni di accesso alla rete, in particolare il Network Statement, non contengano discriminazioni. È inoltre l'autorità di ricorso per le ITF. Per quanto concerne le prestazioni di base, il cui prezzo viene stabilito dall'UFT, la CAF si limita a esaminare i ricorsi delle ITF che hanno come oggetto un'applicazione iniqua o scorretta delle disposizioni concernenti il prezzo delle tracce.

Oltre a queste competenze già esistenti, con l'entrata in vigore dell'OIF prevista per metà 2020, la futura ComFerr acquisirà ulteriori competenze: gli attori interessati dai compiti e dalle gestioni di sistema potranno intentare un'azione presso la ComFerr in caso di violazione dei loro diritti di partecipazione. Lo stesso varrà per i diritti di partecipazione alla pianificazione di piani di investimento a breve e medio termine dei gestori dell'infrastruttura (GI).

Come già menzionato, la CAF svolge il suo compito di vigilanza in modo proattivo e monitora attivamente gli sviluppi, ad esempio le fasi di potenziamento PROSTRA e si impegna, ove possibile, partecipando ai processi legislativi e formulando raccomandazioni agli attori principali.

Segnalazioni di eventuali disparità di trattamento

Se volete segnalare alla CAF un'eventuale disparità di trattamento nei temi summenzionati, rivolgetevi alla Segreteria tecnica. Le segnalazioni pervenute vengono sempre trattate in modo confidenziale.

20 anni di riforma delle ferrovie: sempre più competenze alla CAF ai fini di un accesso non discriminatorio alla rete

Il cosiddetto «open access» comprende, tra le altre cose, la garanzia dell'accesso non discriminatorio alle infrastrutture. Un'autorità garantisce che tutte le parti rispettino le regole. Per quanto concerne l'accesso alla rete ferroviaria svizzera, questo compito è di competenza della CAF.

Con la **riforma delle ferrovie 1**, nel 1999 la Svizzera ha introdotto l'accesso non discriminatorio alla rete e istituito la CAF. Da allora, nel settore ferroviario i trasporti e l'infrastruttura devono essere gestiti separatamente dal punto di vista contabile e organizzativo. Le ferrovie a scartamento ridotto e le piccole imprese possono essere esonerate dall'obbligo della separazione organizzativa. I GI devono garantire alle ITF l'accesso non discriminatorio alla rete e hanno quindi diritto a una remunerazione (il cosiddetto prezzo delle tracce).

La CAF giudica le *controversie* concernenti la garanzia dell'accesso alla rete e il calcolo della remunerazione per l'utilizzazione dell'infrastruttura (prezzo delle tracce). La LFerr è stata adeguata di conseguenza con effetto dal 1° gennaio 1999.

La **riforma delle ferrovie 2** ha conferito alla CAF maggiori competenze a partire dal 1° luglio 2013: la Commissione può ora avviare di propria iniziativa inchieste se sussiste il sospetto che l'accesso alla rete sia accordato in modo discriminatorio. Inoltre, può e deve sorvegliare attivamente il mercato ferroviario. A tal fine, le è stata conferita una esplicita base giuridica che le consente di rilevare presso le imprese ferroviarie i dati necessari per la sorveglianza del mercato. Da allora la CAF è anche autorizzata a pronunciare sanzioni.

La CAF svolge il compito della sorveglianza del mercato attraverso il monitoraggio e l'osservazione dello stesso. Per quanto concerne il *monitoraggio del mercato*, la CAF si focalizza sulle interazioni tra i GI e le ITF che potrebbero condurre a discriminazioni di singole ITF. La CAF sorveglia vari processi come l'aggiudicazione delle tracce nell'orario annuale o il contenuto e la definizione delle condizioni d'accesso alla rete. Inoltre, determina le priorità della sua attività annuale. Nell'ambito dell'*osservazione del mercato* acquisisce una visione d'insieme del panorama ferroviario e analizza gli sviluppi rilevanti.

Dalla **revisione totale della legge sul trasporto di merci** con effetto dal 1° luglio 2016, il CAF ha inoltre monitorato l'accesso non discriminatorio agli impianti di trasbordo per il traffico combinato (*impianti di trasbordo TC*) e i binari di raccordo sovvenzionati dalla Confederazione. I proprietari e i gestori, i cui impianti privati sono stati sovvenzionati attraverso contributi d'investimento della Confederazione, devono garantire l'accesso non discriminatorio ai loro impianti. L'ampliamento delle competenze della CAF in materia di discriminazione nell'accesso agli impianti del traffico merci ferroviario è stato sancito nella LFerr.

L'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria – presumibilmente per l'estate 2020 – rafforzerà nuovamente la CAF, affidandole nuovi compiti ed ulteriori competenze. La CAF assumerà inoltre la funzione centrale di autorità di ricorso in materia di *gestioni di sistema* nonché di **diritti di partecipazione** delle imprese ferroviarie. Una nuova base giuridica garantisce inoltre che la CAF possa procurarsi i dati necessari per la sorveglianza del mercato. Oltre a ciò, la CAF viene ora denominata *ComFerr*, per analogia con le simili autorità di regolazione svizzere nel settore dell'infrastruttura (ComCom, ElCom, PostCom).

In sintesi, chi si sente svantaggiato nel mercato ferroviario svizzero, si può rivolgere alla CAF (in futuro ComFerr), intentando un'azione per comportamento anticoncorrenziale e discriminatorio nell'accesso alla rete ferroviaria svizzera nei confronti di un impianto di trasbordo TC o un binario di raccordo cofinanziati dalla Confederazione. La CAF può anche agire di propria iniziativa se sospetta che il mercato o la concorrenza siano influenzati in modo inammissibile. Chiunque può segnalare in qualsiasi momento alla CAF tali casi, anche in forma anonima. Infine, la Commissione sorveglia attivamente il mercato ferroviario e determina le priorità annuali per quanto concerne temi e inchieste.

Quali ambiti esulano dalla competenza della CAF?

La CAF valuta tutte le questioni relative all'accesso alla rete. La Commissione della concorrenza *COMCO* si occupa, anche nel settore dei trasporti, di lottare contro i cartelli nocivi, vigilare le imprese che detengono una posizione dominante, controllare le fusioni impedire le restrizioni statali alla concorrenza. Nel settore ferroviario, la *COMCO* è competente, ad eccezione dell'accesso alla rete, laddove è applicabile il diritto in materia di cartelli.

La CAF non è l'autorità preposta alla sicurezza della costruzione e dell'esercizio delle ferrovie, compito che compete all'Ufficio federale dei trasporti *UFT* che rilascia anche le autorizzazioni per l'accesso alla rete e i certificati di sicurezza alle ITF ed è pure competente per il rilascio e il rinnovo delle concessioni per il trasporto di viaggiatori accordate dalla Confederazione.

Per quanto concerne i prezzi dei biglietti, la competenza spetta al *Sorvegliante dei prezzi* quando concernono il contratto di trasporto tra l'impresa e i viaggiatori. La CAF, invece, valuta il rapporto interno al settore d'attività tra i GI e le ITF.

Altri temi in breve

Convegno specialistico della CAF

Il pomeriggio di venerdì 22 novembre a Ittigen avrà luogo il nostro convegno specialistico sul tema [«Influenza dello smartrail 4.0 sull'accesso non discriminatorio alla rete»](#).

Con questo convegno, la CAF crea una piattaforma di discussione sul rapporto tra la non discriminazione nell'accesso alla rete e lo smartrail 4.0. L'evento è rivolto a tutti gli interessati del settore ferroviario (infrastruttura e trasporti), dell'Amministrazione e del mondo scientifico.

Il convegno, organizzato dai principali rappresentanti dello smartrail 4.0 e del settore ferroviario, richiede ai partecipanti uno scambio attivo. Dopo gli interventi introduttivi, si potrà infatti prendere parte a uno dei tre workshop previsti.

Vi preghiamo di iscrivervi entro il 7 novembre 2019 all'indirizzo e-mail info@ske.admin.ch, indicando il workshop al quale intendete partecipare (1, 2 o 3).

Nuova collaboratrice nella Segreteria tecnica



Katrin Suter-Burri fa parte della Segreteria tecnica della CAF da metà ottobre. Lavora come assistente, svolge compiti di comunicazione e supporta il team nella pianificazione e nella ricerca. Dopo il conseguimento del dottorato, la signora Suter-Burri ha dapprima lavorato presso il WSL-Istituto per lo studio della neve e delle valanghe SLF e successivamente è stata responsabile della comunicazione presso la fondazione Scienza e gioventù e presso Codillion GmbH. Ha studiato Scienze ambientali al PF di Zurigo.

Gestione del sovraccarico dell'infrastruttura ferroviaria: un tema europeo

Nel 2019, il gruppo di lavoro Access dell'Independent Regulators' Group - Rail (IRG-Rail) si è concentrato prevalentemente sulla questione di come i gestori di rete dei Paesi europei affrontano il problema del sovraccarico delle infrastrutture. Dalle sue riflessioni è emerso che nella maggior parte di questi Paesi la mancanza di programmi di potenziamento a lungo termine conduce ripetutamente a saturazioni a breve termine. La gestione di queste situazioni da parte dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria è regolamentata a livello europeo. Lo studio ha mostrato che in circa la metà dei 30 Stati Membri del network IRG finora non è mai stata fatta nessuna dichiarazione di saturazione. Gli altri Paesi sono ricorsi in misura molto diversa a tale strumento. Ciò dipende non da ultimo dal fatto che i criteri di priorità da applicare a livello nazionale sono chiari e praticabili e che i gestori dell'infrastruttura dispongono delle competenze necessarie per adempiere il processo prestabilito.

I risultati dettagliati dello studio saranno illustrati nella prossima edizione newsletter.

Per ulteriori informazioni:
Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria CAF
Christof Böhler, Responsabile della Segreteria tecnica
Christoffelgasse 5, 3003 Berna
Tel. +41 58 467 41 05
christof.boehler@ske.admin.ch
www.caf.admin.ch