



Newsletter CAF n. 1/2019

Berna, aprile 2019

Editoriale

Cari lettori,

siamo lieti di presentarvi la prima newsletter della Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF). La newsletter consente di farsi un'idea sulle varie attività svolte dalla Commissione. In modo sintetico ma informativo illustra i compiti della CAF legati alla garanzia di un accesso senza discriminazioni all'infrastruttura ferroviaria e agli impianti di trasporto combinato (TC) cofinanziati dalla Confederazione.

Nella presente edizione si illustra come la CAF, insieme al settore interessato, attua le competenze entrate in vigore a metà 2016 con la revisione totale della legge sul trasporto merci (LTM). A tal fine la situazione è stata esaminata anche tramite sopralluoghi e sono stati analizzati i processi logistici del trasporto combinato.

Inoltre, viene offerta una panoramica sui temi d'attualità per quanto riguarda l'osservazione e il monitoraggio del mercato. In questa edizione è stata esaminata attentamente la fatturazione forfettaria dell'energia. Chi non misura la fornitura dell'energia dal filo di contatto deve corrispondere una tariffa forfettaria. Negli ultimi anni, la tariffa forfettaria per il trasporto merci è stata oggetto di un'attenta analisi da parte della CAF e il settore interessato si è impegnato a introdurre un conteggio del consumo elettrico effettivo. Leggete l'articolo per scoprire a che punto ci troviamo oggi.

Oltre ad affrontare argomenti tecnici, approfittiamo dell'occasione per comunicare alcune novità a livello di personale. All'inizio del 2019 il Consiglio federale ha nominato Giuliano Montanaro, ingegnere civile specializzato in sistemi di trasporto, quale nuovo membro della CAF. Inoltre, da settembre 2018 Christof Böhler dirige la Segreteria tecnica, composta da un gruppo di competenti specialisti interdisciplinari, che abbiamo il piacere di presentarvi qui di seguito.

Vi auguriamo un'interessante lettura e vi invitiamo a darci il vostro feedback.



Patrizia Danioth Halter, Presidente CAF

Impianti per il trasporto combinato - i compiti della CAF

Dal 2000 la Confederazione promuove la costruzione di impianti per il trasbordo di container tra ferrovia e strada. Le sovvenzioni sono state vincolate alla condizione che tutti gli operatori interessati possano accedere agli impianti senza discriminazioni. Da metà del 2016, la CAF vigila sull'utilizzazione corretta degli impianti di trasbordo. Come primo passo, ha invitato i gestori a presentare le informazioni rilevanti per gli utenti in modo trasparente. In una fase successiva, la CAF ha fatto un sopralluogo in determinati terminali di trasbordo. Ha intervistato i gestori e si è fatta illustrare le procedure operative dei terminali. Infine, ha esaminato possibili sospetti di disparità di trattamento. Attualmente non vi sono indizi sufficienti a dimostrazione di un trattamento discriminatorio nei confronti degli utenti in nessun impianto.

In che modo gli impianti di trasbordo per il trasporto combinato sono integrati nella catena del trasporto merci? Il trasbordo di merci, per lo più in container, è un elemento chiave della catena di trasporto. La figura alla pagina seguente fornisce una panoramica sul processo.

Percorso principale e finale di un container

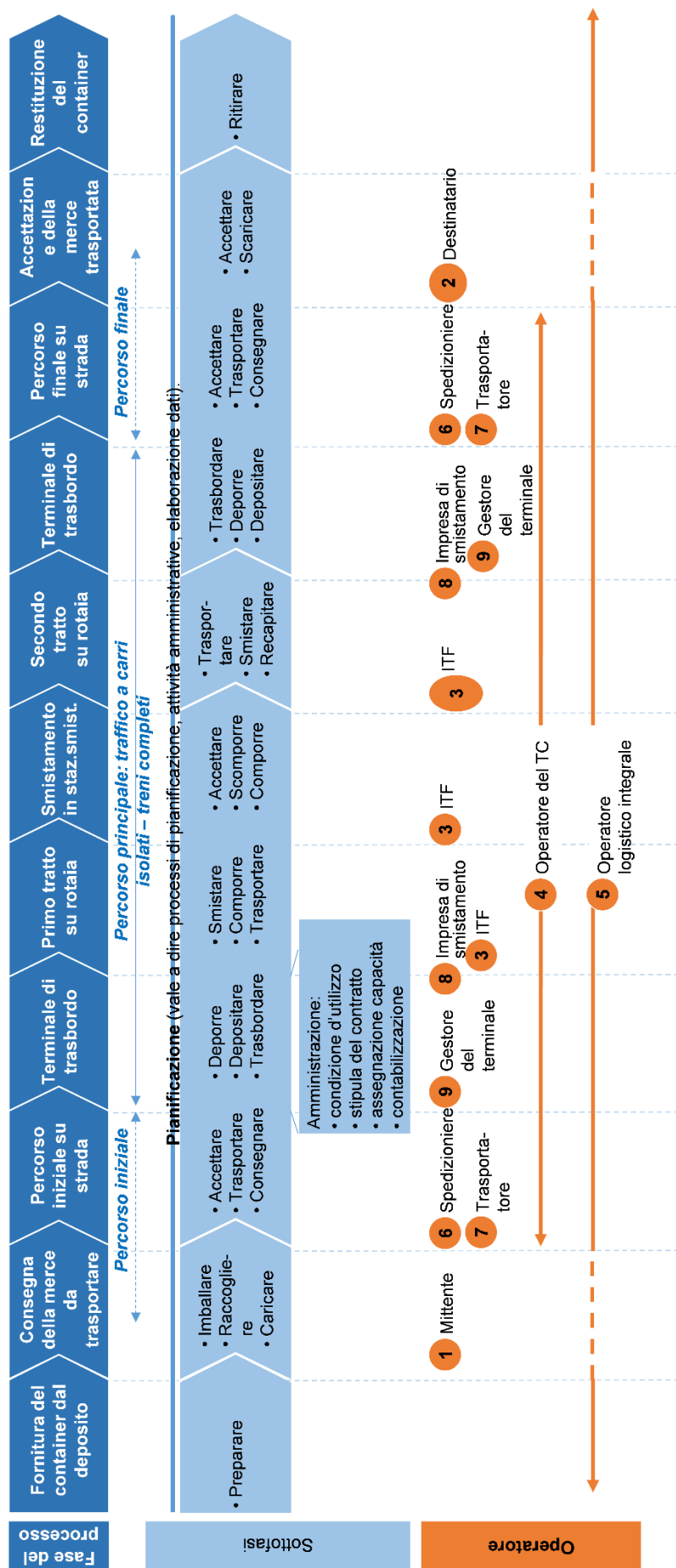
Al centro della logistica del trasporto combinato (TC) vi è il percorso principale di un container trasportato su rotaia tra due impianti di trasbordo. Il processo inizia con la fornitura di un container al mittente (caricatore). Qui le merci vengono imballate, raccolte e caricate nei singoli contenitori. Uno spedite o trasportatore trasporta il container su strada fino all'impianto di trasbordo nel luogo di destinazione, dove viene caricato sul treno. Giunto al terminale finale il container viene trasbordato e affronta il percorso finale. Arrivato a destinazione, viene scaricato e, se necessario, restituito all'impresa di noleggio di container. A seconda del caso, una parte del trasporto viene effettuata via nave. Anche in questo caso è necessario un impianto di trasbordo TC per il trasferimento da un vettore di trasporto all'altro.

Operatori nel trasporto combinato globale

La figura mostra gli operatori coinvolti nelle varie fasi del processo. Diversi operatori si occupano di varie parti della catena del trasporto merci. Gli operatori del TC offrono ai propri clienti sia il percorso principale che quello preliminare e finale su strada. Inoltre, vi sono anche gli operatori logistici globali che con i loro servizi coprono l'intera catena del trasporto merci (compresa la gestione delle risorse di container).

Possibili disparità di trattamento

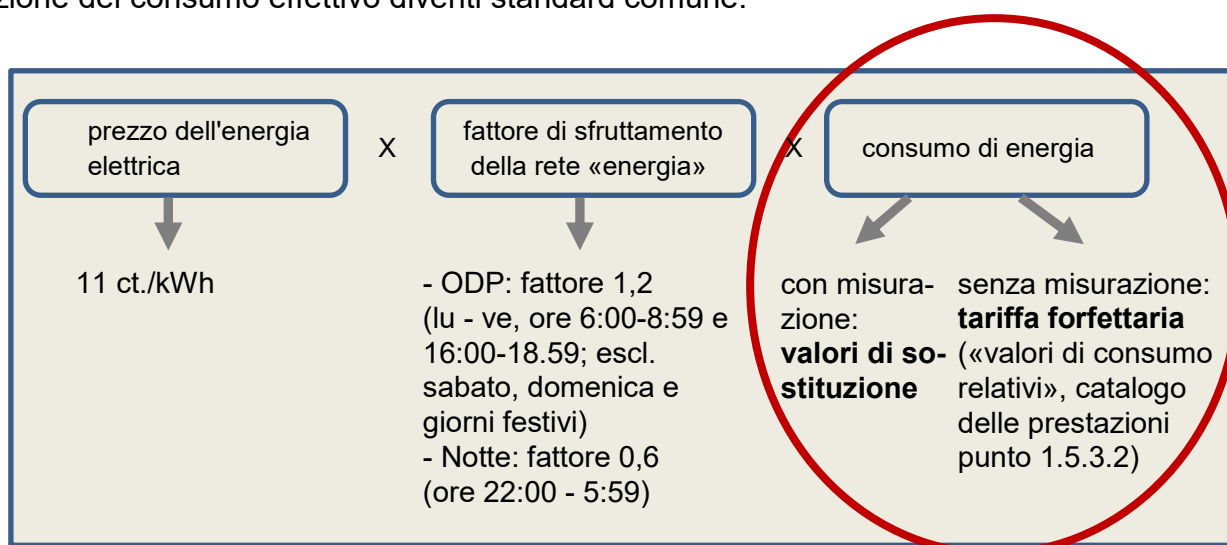
In linea di massima la CAF individua il maggior potenziale di discriminazione laddove gli operatori coprono diverse parti del processo di trasporto nella catena del TC (integrazione orizzontale) o nel caso in cui gli operatori sono integrati verticalmente, attraverso partecipazioni.



Sotto esame: la fornitura dell'energia dal filo di contatto

I gestori dell'infrastruttura (GI) fatturano un prezzo delle tracce per l'utilizzo della rete ferroviaria. Il prezzo per l'acquisto di energia ne fa parte. Tra il 2013 e il 2017 quest'ultimo era compreso tra il 18 e il 20 per cento del prezzo delle tracce.

La fornitura dell'energia dal filo di contatto è regolata al punto 1.5 del Catalogo delle prestazioni delle FFS. Il grafico illustra la formula: il prezzo dell'energia elettrica è moltiplicato per il consumo di energia e per il fattore di sfruttamento della rete «energia» (la fornitura dell'energia è più costosa nelle ore di punta e più economica nelle ore notturne). Le due varianti di consumo energetico sono cerchiare in rosso: le imprese di trasporto ferroviario (ITF) misurano il proprio consumo effettivo oppure corrispondono una tariffa forfettaria. Finora, per il conteggio del consumo elettrico è stata applicata perlopiù la tariffa forfettaria, visto che fino a poco tempo fa la maggior parte dei veicoli non era dotata di dispositivo di misurazione. In futuro si auspica che la misurazione del consumo effettivo diventi standard comune.



Formula per la fornitura dell'energia dal filo di contatto (fonte: Catalogo delle prestazioni FFS 2019)

La misurazione del consumo di energia dovrà diventare standard comune

Breve divagazione: nel 2014, la CAF ha aperto un'indagine sulla tariffa forfettaria per la categoria di treno 6 "treni merci a lunga percorrenza". A seguito dei risultati di tale indagine, il settore si è impegnato, tra l'altro, a introdurre il conteggio del consumo elettrico effettivo.

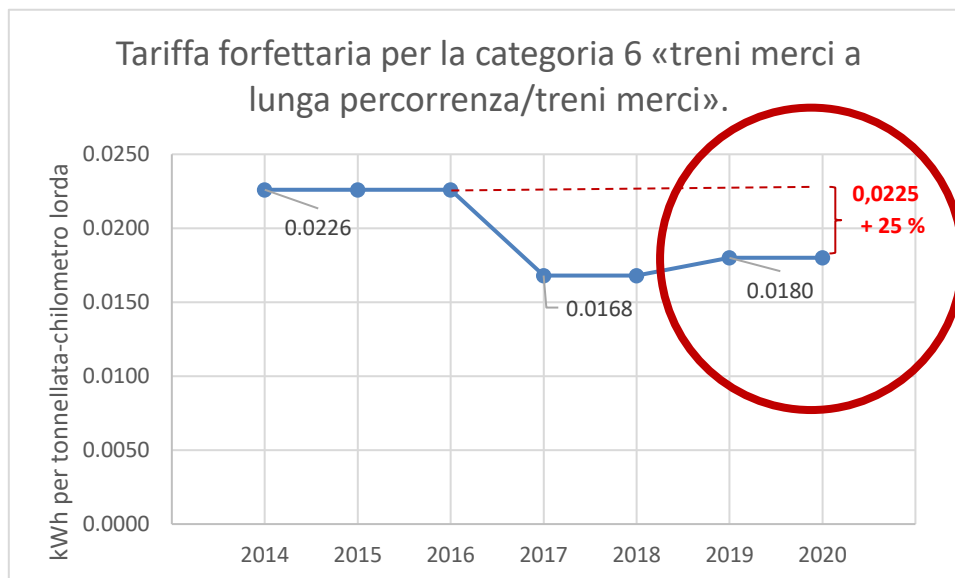
Le FFS, BLS e SOB stanno equipaggiando il loro parco veicoli con un sistema di misurazione unitario per registrare l'effettivo consumo energetico di un treno. L'investimento ammonta a circa 20 milioni di franchi, con un contributo della Confederazione pari a 2 milioni di franchi. Si spera così che ".....grazie all'introduzione su vasta scala del nuovo dispositivo di misurazione, entro il 2019 in Svizzera prevarrà la fatturazione della corrente di trazione commisurata al consumo". (UFT Attualità, settembre 2017, disponibile solo in tedesco e francese).

A che punto siamo con la misurazione del consumo elettrico effettivo? Nel 2018, nell'ambito del traffico merci e viaggiatori la misurazione ha riguardato il 6,8 per cento del consumo energetico totale (3,5% nell'anno precedente).¹

Aumento della tariffa forfettaria per incentivare la misurazione

Il Consiglio federale intende promuovere un conteggio del consumo di energia secondo il principio di causalità e creare un incentivo per una maggiore efficienza energetica, seguendo il principio in base al quale chi non misura il proprio consumo energetico in futuro dovrà pagare un supplemento. La tariffa forfettaria verrà pertanto aumentata del 25 per cento a partire dal 1° gennaio 2020.

In che modo si è evoluta la tariffa forfettaria negli ultimi anni e quali saranno le ripercussioni dell'aumento del 25 per cento annunciato a livello pratico? Analizziamo, ad esempio, la categoria di treno 6 nel trasporto merci (tutti i valori riferiti a veicoli con freni a recupero):



Sviluppo della tariffa forfettaria per la categoria di treno 6 (fonte: cataloghi delle prestazioni FFS 2014-2020)

La parte cerchiata in rosso indica che la tariffa aumenterà del 25 per cento fino a raggiungere 0,0225 ct./kWh nel 2020, leggermente al di sotto del livello del 2016. Resta da vedere se questa misura nella prassi stimolerà effettivamente le ITF a misurare il proprio consumo di energia.

La CAF garantisce un accesso senza discriminazioni alla rete ferroviaria, in particolare per quanto riguarda le prestazioni, le condizioni di accesso e i prezzi, come ad esempio il prezzo delle tracce. Essa continuerà pertanto anche in futuro a monitorare in modo attivo l'evoluzione della tariffa forfettaria come anche lo stato dell'equipaggiamento dei veicoli e a riferirne.

¹ Comprende il consumo di corrente di trazione per le prestazioni di base di tutte le ITF sulla rete di FFS, BLS, Turbo, STB e HBS (fonte: FFS).

La Segreteria tecnica della CAF si presenta



Christof Böhler dirige la Segreteria tecnica dal settembre 2018. È responsabile anche dei dossier e delle collaborazioni negli organi specializzati internazionali. In passato ha lavorato per le FFS, dove si è occupato della strategia, di progetti e della gestione del portafoglio progetti. Ha maturato ulteriori esperienze professionali anche nel settore elettrico. Christof Böhler ha conseguito un master in *International Affairs* presso l'Università di San Gallo.



Andreas Oppliger è il collaboratore scientifico e supplente del responsabile della Segreteria tecnica. Si occupa del monitoraggio del mercato che consente alla CAF di esercitare la sua vigilanza sul mercato. Inoltre, rappresenta la CAF all'interno del Gruppo di regolatori indipendenti del settore ferroviario (Independent Regulators' Group; IRG-Rail). In passato Andreas Oppliger ha rivestito diverse cariche all'interno delle FFS. Ha seguito un corso di studi in geografia presso l'Università di Berna.



Ursula Erb è la collaboratrice scientifica. È responsabile dell'osservazione del mercato e della comunicazione della CAF. Ursula Erb vanta un'esperienza professionale pluriennale presso le FFS, la BLS e la Mittelthurgaubahn, ma anche come responsabile della comunicazione presso una banca cantonale. Ha studiato economia all'Università di San Gallo e ha conseguito il dottorato presso l'Università di Zurigo.



Fabia Portmann è la giurista della Segreteria tecnica della CAF. Segue le procedure amministrative e legislative. Fabia Portmann vanta un'esperienza professionale pluriennale sia nell'Amministrazione federale (Ufficio federale dell'energia) che in qualità di cancelliera presso il Tribunale amministrativo federale. Ha studiato giurisprudenza all'Università di San Gallo ed ha conseguito la patente di avvocato.

Altri argomenti in breve

Giuliano Montanaro membro della Commissione



Il 1° gennaio 2019 il Consiglio federale ha nominato Giuliano Montanaro, Ing. civil dipl. EPF/SIA, quale nuovo membro della Commissione. Giuliano Montanaro succede al dottor Yves Putalaz, dimessosi dalla CAF per il 31 dicembre 2018 dopo essere stato designato dal Cantone del Vallese quale consigliere di amministrazione della RegionAlps SA.

Giuliano Montanaro, fondatore di alius consulting GmbH, si è laureato nel 1998 presso l'EPFL di Losanna come ingegnere civile specializzato in sistemi di trasporto. Dopo gli studi ha lavorato come consulente, responsabile di progetti e specialista in materia ferroviaria. Prima di fondare alius consulting GmbH, è stato direttore e responsabile del settore pianificazione della SMA und Partner AG di Zurigo. Giuliano Montanaro, 48 anni, ha la doppia cittadinanza italo-svizzera ed è padre di due figli.

La Svizzera esemplare nella gestione delle perturbazioni del traffico ferroviario

Nel 2018 la CAF, unitamente alle autorità di regolamentazione olandesi, belghe e tedesche, ha condotto uno studio comparativo sulla gestione delle perturbazioni del traffico ferroviario nei quattro Paesi. Lo studio ha evidenziato che i GI svizzeri sono ben preparati per far fronte alle perturbazioni e alle interruzioni del traffico ferroviario sulle proprie reti.

FFS, BLS e SOB hanno sviluppato diverse centinaia di piani per rispondere in modo individuale alle perturbazioni sulle singole linee o stazioni. È esemplare il fatto che i piani vengano elaborati con le ITF e le imprese di trasporto con autobus interessate. In questo modo è possibile reagire ad hoc alle perturbazioni del traffico, poiché è stato chiarito preventivamente se le singole categorie di treno saranno deviate, dovranno invertire la marcia oppure se sono previsti collegamenti sostitutivi su strada. I piani in questione vengono aggiornati ogni anno.

Nessun altro Paese a confronto applica questo regime.

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