



Newsletter CAF n. 3

Berna, giugno 2020

Editoriale

Care lettrici e cari lettori,

un nuovo membro della Commissione, un nuovo nome e nuove competenze: il 2020 ci porta gradite novità in diversi ambiti.

A gennaio abbiamo avuto il piacere di accogliere Anna Ciaranfi Zanetta come nuovo membro della Commissione e siamo lieti di poter iniziare questa nuova collaborazione. Vi presenteremo la signora Ciaranfi Zanetta alla pagina 4 della presente newsletter.

Il 1° luglio 2020 entrerà in vigore il pacchetto legislativo «Organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria» (OIF). La CAF verrà ribattezzata con il nuovo nome di ComFerr e avrà nuove competenze. In futuro la ComFerr deciderà in merito alle azioni giudiziarie intentate da imprese che denuncino di essere state oggetto di discriminazione nell'ambito dell'esercizio dei compiti sistemici. La Commissione decide anche in merito ai contenziosi per violazione dei diritti di partecipazione delle imprese di trasporto ferroviario alla pianificazione degli investimenti a breve e medio termine del gestore dell'infrastruttura. La ComFerr sorveglia i suddetti settori del mercato. Ulteriori compiti di vigilanza riguardano l'ultimo miglio con l'accesso agli impianti di trasbordo del traffico combinato e i binari di raccordo nonché i processi e le prescrizioni per la gestione aziendale delle imprese di trasporto ferroviario.

Il tema centrale della presente newsletter è il traffico merci ferroviario transalpino. Nell'ambito della nostra attività di vigilanza del mercato abbiamo esaminato le imprese di trasporto ferroviario attive in questo settore da circa 20 anni dalla liberalizzazione del mercato: il mercato si è consolidato e oggi è dominato da quattro grandi gruppi imprenditoriali.



Sono inoltre lieta di informarvi che abbiamo pubblicato il nostro [rapporto annuale 2019](#) sul nostro sito Internet.

Vi auguro una buona lettura.

Patrizia Danioth Halter, Presidente CAF

Il traffico merci transalpino a vent'anni dalla liberalizzazione del mercato

«Dopo un'iniziale euforia con la comparsa di nuovi operatori, il mercato delle imprese di trasporto attive nel settore del traffico merci ferroviario transalpino si è stabilizzato» ha dichiarato Werner Grossen, membro della CAF. Vent'anni dopo la liberalizzazione il settore del traffico merci ferroviario transalpino è dominato da quattro grandi gruppi imprenditoriali. FFS Cargo e BLS Cargo detengono insieme una quota di mercato di oltre il 90%.

Liberalizzazione del mercato

La liberalizzazione del mercato del traffico merci ferroviario in Svizzera è stata introdotta nel 1999 con la riforma delle ferrovie ¹. Con il libero accesso delle imprese di trasporto merci ferroviario alla rete ferroviaria (open access) la Svizzera e l'UE si sono garantite reciprocamente diritti di transito e di accesso. Mentre prima della riforma ogni impresa di trasporto ferroviario operava unicamente sulla propria rete ¹, da dopo la riforma ogni impresa che soddisfi i requisiti operativi e tecnici previsti può essenzialmente utilizzare l'intera rete ferroviaria a fronte del pagamento del cosiddetto prezzo delle tracce. Vent'anni dopo la CAF ha analizzato l'evoluzione, da allora, delle condizioni del mercato per il settore del traffico merci ferroviario transalpino, basandosi sui dati rilevati dall'Ufficio federale dei trasporti² e da FFS Infrastruttura³ come pure sulle informazioni di diversi esperti.

Aumento delle quantità di merci trasportate

A seguito della ripresa economica e dell'open access si è registrato tra il 2000 e il 2008 un aumento del 23,9% della quantità di merci trasportate su ferro attraverso le Alpi. Con la crisi economica del 2009 vi fu un drastico ritorno ai livelli del 2000. A partire dal 2010 la quantità di merci trasportata ha ripreso a salire, superando nel 2018 del 10,2% il livello del 2008. Nel 2019 i volumi di trasporto sono tuttavia nuovamente diminuiti del 4,6 per cento rispetto all'anno precedente.

Principali attori del traffico merci ferroviario transalpino

Nei primi anni successivi all'introduzione dell'open access diverse imprese indipendenti di trasporto merci ferroviario hanno provato a entrare nel mercato svizzero, offrendo, con un proprio piano d'esercizio, trasporti shuttle sui due assi transalpini del Lötschberg/Sempione e del San Gottardo. Negli anni seguenti, tuttavia, il numero di queste imprese è diminuito. Oggi il mercato è dominato da quattro gruppi imprenditoriali attivi a livello transfrontaliero (v. tabella 1 e immagine 1).

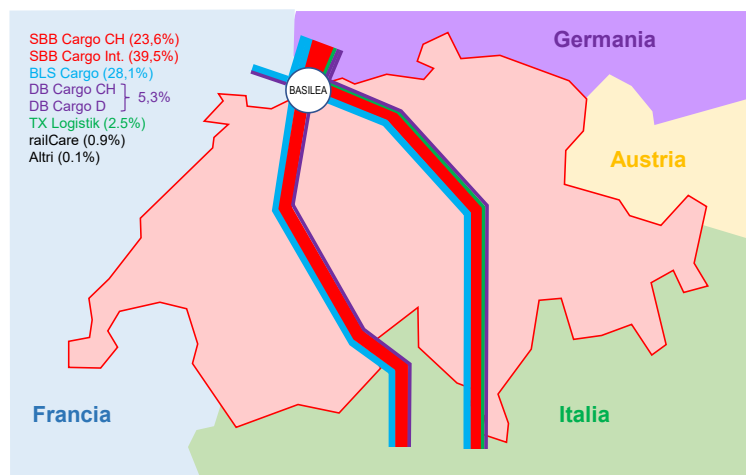


Immagine 1: Imprese attive nel trasporto merci transalpino in Svizzera. Le imprese appartenenti ai quattro gruppi imprenditoriali sono contrassegnate in azzurro, viola, rosso e verde. Le imprese scritte in colore nero non appartengono a nessuno di questi gruppi. Le quote di mercato si riferiscono al 2019 (grafico: rappresentazione della CAF).

1 Eccetto le cooperazioni.

2 Ufficio federale dei trasporti, aprile 2020: Traffico merci transalpino in Svizzera. Indicatori 2019 e interpretazione dell'evoluzione. ([Link](#))

3 FFS Infrastruttura, novembre 2019: Interne Erhebung zu den Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Leistungsbezügen in den Rangierbahnhöfen Basel und Chiasso (documento non disponibile in italiano).

Questi quattro gruppi imprenditoriali sono nati dalle ex ferrovie di Stato FFS, SNCF, DB e FS. Si sono organizzati in modo tale da poter offrire da soli, insieme a proprie filiali oppure insieme a imprese con partecipazioni il servizio di trasporto merci su rotaia lungo l'intero asse compreso tra i porti degli Stati del Benelux e l'Italia. Con una quota di mercato di circa lo 0,9% la società railCare, una filiale del gruppo Coop, opera il trasporto merci ferroviario transalpino all'interno del Paese tra la Svizzera tedesca e i Cantoni Ticino e Vallese.

Quota di mercato ^{a)}	Imprese di trasporto ferroviario di questo gruppo imprenditoriale attive in Svizzera	Gruppo imprenditoriale	Imprese di trasporto ferroviario di questo gruppo imprenditoriale attive in Francia ^{b)}	Imprese di trasporto ferroviario di questo gruppo imprenditoriale attive in Germania ^{b)}	Imprese di trasporto ferroviario di questo gruppo imprenditoriale attive in Italia ^{c)}
~63%	<ul style="list-style-type: none"> • FFS Cargo • FFS Cargo Int. 	Ferrovie federali svizzere (FFS)		<ul style="list-style-type: none"> • FFS Cargo Germania • FFS Cargo Int. 	<ul style="list-style-type: none"> • FFS Cargo Italia • FFS Cargo Int.
~28%	<ul style="list-style-type: none"> • BLS Cargo ^{d)} 	Société nationale des chemins de fer français (SNCF)	<ul style="list-style-type: none"> • SNCF Fret • Railtraxx • Crossrail Benelux 	<ul style="list-style-type: none"> • Crossrail Benelux • Captrain Deutschland 	<ul style="list-style-type: none"> • BLS Cargo Italia • Captrain Italia
~5,3%	<ul style="list-style-type: none"> • DB Cargo Schweiz • DB Cargo Deutschland 	Deutsche Bahn (DB)	<ul style="list-style-type: none"> • Euro Cargo Rail ECR 	<ul style="list-style-type: none"> • DB Cargo Deutschland • RBH Logistics 	<ul style="list-style-type: none"> • DB Cargo Italia
~2,5%	<ul style="list-style-type: none"> • TX-Logistik • (parte del gruppo Mercitalia) 	Ferrovie dello Stato Italiane (FS)		<ul style="list-style-type: none"> • TX-Logistik (parte del gruppo Mercitalia) 	<ul style="list-style-type: none"> • Mercitalia Rail

Tabella 1: Quattro gruppi imprenditoriali dominano il trasporto merci ferroviario transalpino. ^{a)} Quota di mercato nel traffico merci ferroviario transalpino in Svizzera nel 2019. ^{b)} Producono fino a Basilea RB. ^{c)} Producono fino a Chiasso SM o Domodossola. ^{d)} Partecipazione minoritaria SNCF del 45% al capitale azionario (tabella: rappresentazione della CAF).

Ragioni alla base del consolidamento del mercato

«Nel traffico combinato le imprese di trasporto merci ferroviario dipendono dai grossi operatori, che gestiscono i contratti con i clienti finali e affidano alle imprese di trasporto merci ferroviario gli incarichi di trasporto», osserva Werner Grossen, membro della Commissione. Grossen conosce molto bene il settore grazie alla sua attività presso BLS Cargo, FFS Infrastruttura e Traccia Svizzera SA e da anni osserva la situazione. Con la loro necessità di servizi di trasporto aggregati, ossia di un numero il più basso possibile di interfacce, le grandi imprese di logistica globale (ad es. DHL) e gli operatori del traffico combinato (ad es. Hupac) hanno favorito il consolidamento del mercato avvenuto negli anni passati, perché questa esigenza può essere meglio soddisfatta proprio da grandi gruppi imprenditoriali che non da singole imprese di trasporto ferroviario specializzate.

Per un traffico merci transalpino redditizio è necessario raggiungere un quantitativo minimo di merci trasportate. Siccome i quattro gruppi imprenditoriali possiedono una grossa fetta del volume di mercato, è difficile per le piccole imprese di trasporto merci ferroviario procurarsi le quantità minime necessarie per un'attività redditizia. L'ingresso sul mercato è ostacolato anche dall'elevato onere finanziario e tecnico iniziale richiesto per la fondazione di un'impresa e dai bassi margini di guadagno. L'onere iniziale comprende, ad esempio, l'acquisto e l'omologazione del materiale rotabile, le licenze per i macchinisti nonché alcune peculiarità svizzere dell'attività ferroviaria quali le competenze linguistiche e l'impiego di una seconda locomotiva lungo le tratte ripide.

Attori del traffico import/export

Contrariamente alla situazione consolidata che si osserva sul mercato del traffico di transito, nel traffico import/export con i Paesi confinanti operano sino ai confini nazionali numerose imprese di trasporto ferroviario titolari di licenze tedesche, francesi, olandesi, belghe o italiane (si vedano le ultime tre colonne nella tabella 1). Per il successivo trasporto su rotaia delle merci fino alle destinazioni finali in Svizzera vengono incaricate imprese di trasporto ferroviario svizzere. In questo settore operano, oltre ai grandi gruppi imprenditoriali, anche imprese ferroviarie specializzate più piccole e indipendenti, come ad esempio Rheinland Cargo Schweiz e Widmer Rail Services.

Altri argomenti in breve

Nuovo membro della Commissione

A gennaio abbiamo avuto il piacere di accogliere Anna Ciaranfi Zanetta come nuovo membro della Commissione. La signora Ciaranfi Zanetta mette al servizio della CAF la sua pluriennale esperienza in diritto ferroviario acquisita come giurista presso AlpTransit San Gottardo SA, committente della Nuova ferrovia transalpina con le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri.

Attualmente la CAF è così composta:

- Patrizia Daniöth Halter, lic.iur., avvocato e notaio, LLM, Altdorf (Presidente)
- Markus Kern, Prof. Dr. iur., professore assistente di diritto statale e amministrativo all'università di Berna, Berna (Vicepresidente)
- Peter Bösch, esperto in logistica, Binningen
- Anna Ciaranfi Zanetta, lic.iur., avvocato, Dalpe
- Werner Grossen, economista aziendale SPD SSS, caposettore smaltimento e riciclaggio Berna, Thierachern
- Giuliano Montanaro, ing. civile dipl. EPF/SIA, CEO della alius consulting GmbH, Zürich



Rapporto annuale 2019

A questo [link](#) potrete consultare il nostro ultimo rapporto annuale. Qui vi informiamo su come la CAF, attraverso una sorveglianza del mercato proattiva, interviene per garantire a tutte le imprese di trasporto ferroviario un accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria. Riferiamo inoltre su altri temi legati al nostro monitoraggio del mercato, sulle nostre attività nell'ambito dell'osservazione del mercato e della cooperazione internazionale nonché su un'azione giudiziaria definitivamente chiusa e su una denuncia.

Azione relativa all'assunzione dei costi per interruzione di servizio a seguito di guasto tecnico all'infrastruttura ferroviaria

Con decisione del 6 dicembre 2019 la CAF ha respinto l'azione intentata da una ITF che gestisce corse charter con veicoli storici. Un'anomalia tecnica all'infrastruttura ferroviaria ha impedito per diverse ore la prosecuzione del viaggio di un treno charter di proprietà della parte attrice, comportando l'insorgenza di costi per il trasporto sostitutivo dei passeggeri e il recupero del materiale rotabile. La ITF in questione ha chiesto al gestore dell'infrastruttura (GI) di farsi carico di tali costi.

Disciplina dell'assunzione dei costi per ITF titolari di concessione e per imprese non titolari di concessione

La CAF ha esaminato la questione per accertarsi che la disciplina dell'assunzione dei costi in caso di interruzione del servizio, stabilita nella convenzione sull'accesso alla rete, fosse compatibile con il principio di non discriminazione. Si è altresì esaminata la parità di trattamento tra ITF con e senza concessione.

- Per legge, le ITF concessionarie sono tenute a risarcire il passeggero in caso di mancata coincidenza. Secondo la convenzione sull'accesso alla rete, tuttavia, l'ITF ha diritto a ricevere il rimborso di tale risarcimento da parte del GI in caso di perturbazioni dell'esercizio. Poiché l'attrice non esercita un'attività di trasporto regolare di passeggeri a fini commerciali, l'impresa charter non è in possesso di una concessione, per cui non è tenuta neppure per legge a risarcire i passeggeri in caso di mancata coincidenza. Essa non può dunque rivendicare tale diritto di rimborso nei confronti del GI.
- Per quanto concerne gli ulteriori danni subiti dalla stessa ITF, come ad esempio il recupero del materiale rotabile, la convenzione sull'accesso alla rete non prevede clausole di assunzione dei costi da parte del GI. Le ITF, siano esse concessionarie o meno, potrebbero tuttavia regolamentare con il GI la questione dell'assunzione dei costi in un apposito accordo supplementare, cosa non avvenuta nel caso di specie.

La CAF è giunta alla conclusione che la disciplina contrattuale della responsabilità fosse compatibile con il principio di non discriminazione e quindi legittima. L'azione è stata pertanto rigettata. La decisione è passata in giudicato.

Rafforzamento della produzione ferroviaria integrata delle FFS

Con il progetto «Traffic Control Center», FFS Viaggiatori mira a centralizzare ulteriormente le unità dedicate all'informazione della clientela, sinora spesso decentrate, trasferendole nelle sedi delle centrali d'esercizio. È dalle centrali d'esercizio, infatti, che attualmente FFS Infrastruttura gestisce la circolazione sulla propria rete. A tal fine, si mantiene in stretto contatto con le ITF, comunicando per via telefonica e informatica. In alcune delle centrali d'esercizio, soprattutto Losanna e Pollegio, oggi lavora già del personale di FFS Viaggiatori addetto alla gestione operativa e all'informazione della clientela. Le FFS sperano che questa evoluzione organizzativa consenta di intervenire più rapidamente nella risoluzione delle perturbazioni e di migliorare l'informazione ai clienti. FFS Infrastruttura intende consentire a tutte le ITF interessate di essere presenti nelle sale comando delle centrali operative.

La prevista vicinanza tra i collaboratori delle divisioni FFS Viaggiatori e Infrastruttura potrebbe celare potenziali discriminazioni, che la CAF ha provveduto ad analizzare e valutare. Nell'ambito dell'attività di vigilanza permanente, la CAF ha concordato con FFS Infrastruttura un pacchetto di misure volto a ridurre i rischi di discriminazione.

Convegno specialistico

Il 22 novembre 2019 la CAF ha organizzato un convegno specialistico dedicato all'impatto della crescente digitalizzazione, e in particolare del programma smartrail 4.0, sull'accesso alla rete. Il programma di innovazione smartrail 4.0, commissionato dall'UFT, mira a un impiego ottimale della digitalizzazione e delle nuove tecnologie al servizio del traffico ferroviario. Il convegno specialistico della CAF, organizzato in collaborazione con autorevoli rappresentanti di smartrail 4.0, è stato un'occasione di confronto per i partecipanti grazie ai workshop incentrati sull'individuazione e sull'analisi dei principali rischi di discriminazione, come ad esempio il crescente divario di conoscenze, in merito a tematiche tecniche complesse, tra il gestore del sistema e le piccole imprese aventi diritto di consultazione. Sono stati discussi anche i rischi di un potenziale aumento dei costi per le imprese di trasporto ferroviario dovuto al trasferimento ai veicoli di alcune funzioni dell'infrastruttura. Le relazioni e i risultati dell'incontro sono disponibili [qui](#) (in tedesco).

Gestione del sovraccarico delle infrastrutture ferroviarie in Europa

I membri di IRG-Rail (gruppo dei regolatori europei per il settore ferroviario) verificano il modo in cui i gestori nazionali dell'infrastruttura ferroviaria dei diversi Paesi europei fanno fronte al sovraccarico delle infrastrutture. In Svizzera l'articolo 12a dell'ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria (OARF) stabilisce che in caso di capacità insufficiente di una tratta, tale tratta deve essere dichiarata saturata e devono essere offerte alle imprese di trasporto ferroviario tratte alternative. In un'analisi della capacità il gestore dell'infrastruttura stabilisce le cause della saturazione, presenta misure per porvi rimedio e attua quest'ultima d'intesa con l'UFT. Il gruppo di lavoro Access di IRG-Rail ha pubblicato [qui](#) i risultati del sondaggio.