Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schiedskommission im Eisenbahnverkehr
Commission d'arbitrage dans le domaine des chemins de fer
Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria
Railways Arbitration Commission

Geschäftsbericht

Rapport de gestion

Rapporto di gestione

2012

Rapporto di gestione 2012

1. Introduzione

1.1. Basi giuridiche

La Commissione d'arbitrato in materia ferroviaria (CAF) è una commissione decisionale ai sensi dell'articolo 8*a* capoverso 3 dell'ordinanza sull'organizzazione del Governo e dell'Amministrazione (OLOGA; RS *172.010.1*). Per quanto concerne l'indennizzo dei suoi membri, è classificata come una commissione di vigilanza sul mercato (art. 8m lett. b). Le commissioni di vigilanza sul mercato vigilano sul funzionamento di un mercato o lo sostengono in modo determinante.

La Commissione, istituita dal Consiglio federale, ha iniziato la propria attività il 1° gennaio 2000.

Nell'esercizio delle sue funzioni giudiziarie la CAF è indipendente dall'Amministrazione federale. La sua sede è a Berna. A norma dell'articolo 13 dell'ordinanza del DATEC sulla Commissione di arbitrato in materia ferroviaria (RS *742.122.7*), la direzione amministrativa della CAF incombe al Presidente, che sottostà alla sorveglianza del Consiglio federale e all'alta sorveglianza dell'Assemblea federale. Conformemente all'articolo 10 dell'ordinanza del DATEC sulla Commissione di arbitrato in materia ferroviaria, la Commissione stabilisce il proprio preventivo per i fondi per il personale e per beni e servizi necessari allo svolgimento dei compiti della Commissione e lo trasmette alla Segreteria generale del DATEC (SG-DATEC).

Dal 1° gennaio 2012 la CAF è aggregata amministrativamente alla SG-DATEC analogamente all'Autorità di regolazione delle infrastrutture (RegInfra), alla Commissione federale delle comunicazioni (ComCom), alla Commissione federale dell'energia elettrica (ElCom), all'AIRR (Autorità indipendente di ricorso in materia radiotelevisiva) e alla Commissione federale delle poste (PostCom; subentrata a ottobre 2012 all'Autorità di regolazione postale PostReg).

1.2. Mandato e competenze

La CAF dirime le controversie tra le imprese che gestiscono l'infrastruttura e le imprese di trasporto in materia di autorizzazione dell'accesso alla rete e di definizione dei prezzi delle tracce. Su richiesta dell'impresa d'infrastruttura o di trasporto, la Commissione giudica tutte le controversie in cui viene denunciata un'infrazione del divieto di discriminazione in relazione a misure tariffarie (prezzi delle tracce) o non tariffarie (ad es. assegnazione delle tracce) (articolo 40*a* della legge federale del 20 dicembre 1957 sulle ferrovie, Lferr; RS *742.101*).

Le decisioni della CAF si sostituiscono alla convenzione sull'accesso alla rete tra le parti. Possono essere impugnate mediante ricorso dinanzi al Tribunale amministrativo federale a norma dell'articolo 33 lettera f della legge del 17 giugno 2005 sul Tribunale amministrativo federale (LTAF; RS *173.32*).

Secondo l'articolo 25 capoverso 4 dell’ordinanza concernente l’accesso alla rete ferroviaria (OARF), la CAF è tenuta a emanare la sua decisione nei due mesi successivi alla fine dell'istruttoria e a notificarla alle parti. La Commissione può inoltre prendere provvedimenti cautelari volti ad assicurare la circolazione dei treni mentre la procedura è ancora pendente.

In applicazione dell'articolo 17 dell’ordinanza del DATEC sulla Commissione di arbitrato in materia ferroviaria, la CAF giudica nella composizione di cinque membri le questioni giuridiche di importanza fondamentale e nella composizione di tre membri gli altri casi.

1.3. Rapporti con l’UE

Il 29 luglio 1991, l'UE ha emanato la direttiva 91/440 (sviluppo delle imprese ferroviarie comunitarie), che include, tra l'altro, anche la regolamentazione dell'accesso alla rete (detto "free access"). Essa impone agli Stati membri di aprire le reti nazionali alle imprese ferroviarie europee. A complemento della direttiva 91/440, il Consiglio dei ministri dell'UE ha approvato, il 19 giugno 1995, due regolamenti dettagliati sul rilascio di autorizzazioni alle imprese ferroviarie come pure sulla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Nel frattempo, la direttiva 91/440 è stata sostituita dalla direttiva 2001/12 relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie. La direttiva 2001/14 relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria definisce la struttura delle autorità di regolamentazione. Il primo pacchetto ferroviario si compone pertanto di tre direttive (2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE) che sono state ampiamente modificate nel 2004 (secondo pacchetto) e nel 2007 (terzo pacchetto). Gli organi dell’UE hanno deciso una ridefinizione (recast) del primo pacchetto ferroviario. E in questo scenario, quale è il ruolo della Svizzera? Con l’accordo sui trasporti terrestri, parte degli accordi bilaterali I, entrato in vigore il 1° giugno 2002, la Svizzera dispone di un accordo che, per quanto concerne il traffico ferroviario, assicura alla Svizzera il diritto di accesso conformemente alla direttiva del 1991. Per poter beneficiare anche del diritto di accesso ampliato dai due pacchetti ferroviari, la Svizzera deve emanare normative nazionali equivalenti. Con la riforma delle ferrovie 2 e i relativi adeguamenti di legge viene costituita la base giuridica.

2. Retrospettiva

2.1. Azioni

Nel 2012 non sono state intentate azioni giudiziarie.

2.2. Attività in materia di accesso alla rete senza discriminazioni

La CAF ha il compito di vigilare sull’attività della società Traccia Svizzera SA e sulle imprese che gestiscono l’infrastruttura al fine di garantire il principio di non discriminazione nel traffico ferroviario. La vigilanza è esercitata in virtù di convenzioni concluse tra la CAF da un lato e le FFS, BLS, SOB e Traccia Svizzera SA dall’altro. Nel 2012 l’attività di assegnazione delle tracce non ha dato adito a reclami. La CAF dispone del diritto di accedere al tool di ordinazione delle tracce AVIS. La vigilanza in materia non ha sollevato alcun reclamo.

Nell'ambito del monitoraggio sull'evoluzione del mercato e sul rispetto del principio di non discriminazione, si sono svolti colloqui regolari con le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura. Nel corso del 2012 hanno avuto luogo incontri con i rappresentanti di Traccia Svizzera SA, BLSInfra, FFSInfra, Crossrail, SOB, nonché con Bombardier, Siemens SA, Alstom e Stadler Rail. A seguito di tali incontri la CAF ha esaminato vari reclami concernenti il principio di non discriminazione. I costi per l'ottenimento dell'attestazione di conoscenza della tratta sono stati corretti verso il basso dopo l'intervento della CAF. Considerata la lunghezza delle procedure relative all'accesso alla rete in Germania, Italia e Francia, la CAF ha esposto questa problematica ai servizi competenti, manifestando l'auspicio di un miglioramento. Inoltre, nell'ambito di un incontro, la Commissione europea è stata messa oralmente al corrente della situazione.

2.3. Rail Freight Corridor 1 e 2

Con il Regolamento (UE) n. 913/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 settembre 2010, relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo, l'UE ha creato nove corridoi ferroviari europei per il trasporto merci.

Pur non essendo Paese membro dell'UE, per via della sua posizione al centro dell'Europa, la Svizzera partecipa a due corridoi:

- corridoio 1: Zeebrugge/Anversa/Rotterdam – Duisburg – Basilea – Milano – Genova e
- corridoio 2: Rotterdam/Anversa – Lussemburgo – Metz – Digione – Lione/Basilea (Basel SBB RB)

Per la realizzazione e il successivo esercizio di questi corridoi l'UE esige organi specifici sia a livello ministeriale (in Svizzera: Ufficio federale dei trasporti) che di gestori dell'infrastruttura (in Svizzera: FFS) e di organi d'attribuzione delle tracce (in Svizzera: Traccia Svizzera SA). Questi servizi intervengono sia nel contesto del corridoio 1 che del corridoio 2.

Ogni corridoio merci è diretto da un comitato esecutivo (a livello di Stati /ministeri) e da un comitato di gestione (Management Board; livello dei gestori dell'infrastruttura e degli organi d'attribuzione delle tracce).

Nell'anno di riferimento, la CAF insieme ai Regulatory Bodies di Belgio, Lussemburgo, Germania, Italia, Paesi Bassi e Francia è stata sollecitata dal comitato di gestione dei corridoi 1 e 2 ad incontrarsi per definire la cooperazione e il coordinamento. I Regulatory Bodies si sono riuniti tre volte nel 2012. Attualmente è in corso l'elaborazione di un accordo di cooperazione. Finora non è stata raggiunta una posizione comune.

2.4. DERC (Working Group on Rail Freight Corridors)

Gli Stati membri, i Regulatory Bodies e i gestori dell'infrastruttura interessati dai corridoi si riuniscono due volte all'anno sotto la presidenza della Commissione europea per uno scambio reciproco di informazioni e per coordinare le attività. La base giuridica è costituita dalla diret-

tiva UE 91/440. Visto che è attraversata da due corridoi, anche la Svizzera è stata invitata a partecipare. Nell'anno di riferimento, la CAF è stata invitata a partecipare, insieme a Traccia Svizzera SA, a un incontro a Bruxelles.

Con l'entrata in vigore della ridefinizione del primo pacchetto ferroviario (recast) il gruppo di lavoro è ribattezzato SERAC (Single European Railway Area Commitee).

2.5. "Regulatory Bodies" (RB) dei Paesi UE

Sebbene la Svizzera non faccia parte dell'Unione europea, la CAF è invitata regolarmente agli incontri tra i Regulatory Bodies dei Paesi membri dell'UE. Durante questi incontri i Regulatory Bodies si scambiano informazioni sul loro lavoro, nonché sui principi e pratiche decisionali e, in particolare, sui principali punti delle procedure e dei problemi connessi all'interpretazione del diritto. Si tratta di una rete di lavoro costituita da Regulatory Bodies che si riuniscono regolarmente. La Commissione coordina e sostiene i lavori della rete.

Il 23° incontro si è tenuto a Barcellona ed è stato l'ultimo nella consueta forma. Dal 2013 il gruppo si chiamerà "**European Network of Rail Regulatory Bodies**" e avrà un regolamento procedurale. Per i Paesi membri, la base giuridica è costituita dalla ridefinizione del primo pacchetto ferroviario (recast). La Svizzera continuerà a intervenire con il ruolo di osservatore e le sarà quindi preclusa la possibilità di partecipare alle votazioni.

2.6. IRG-Rail

Per migliorare la cooperazione internazionale delle autorità di regolamentazione ferroviaria (Rail Regulatory Bodies) anche la CAF ha partecipato all'istituzione di un organismo. Si tratta dell'Independent Regulators'Group-Rail (IRG-Rail). Il 9 giugno 2011, all'Aia, è stato firmato un Memorandum of Understanding in base al quale l'IRG-Rail dovrà contribuire allo sviluppo di un mercato ferroviario interno europeo. I gruppi di lavoro di IRG-Rail perseguono i seguenti obiettivi: promozione di un approccio comune nell'attuazione del quadro europeo di regolamentazione, sviluppo di soluzioni ottimali (miglior prassi) per la regolamentazione e unitarietà nell'agire nei confronti delle parti coinvolte. Nell'anno di riferimento, a Lussemburgo, si è tenuta una riunione plenaria nel corso della quale sono stati approvati i documenti preparati dai quattro gruppi di lavoro.

2.7. Altri organi regolatori del DATEC

La CAF ha svolto incontri con gli altri organi regolatori svizzeri del DATEC, vale a dire con la ComCom, Postcom (subentrata a ottobre 2012 all'Autorità di regolazione postale PostReg), l'Ufficio federale dell'aviazione civile (UFAC), l'Ufficio federale dell'energia (UFE) e la ElCom.

3. Organizzazione

3.1. Effettivo

Dal 1° gennaio 2012 l'effettivo della CAF è così composto:

Presidente:

- Herczog Andreas, architetto/pianificatore dipl., ex Consigliere nazionale, Zurigo

Vicepresidente:

- Finger Matthias, professore presso il Politecnico federale di Losanna (PFL), Losanna

Membri:

- Bösch Peter, esperto di logistica, Binningen
- Grossen Werner, dipl. economista aziendale SPD SSSF, Thierachern
- Klett Barbara, avvocata e mediatrice, Lucerna
- Putallaz Yves, Dr. Scienze genio civile, Ing. , Vevey
- Tschannen-Süess Monika, esperta in mobilità/capoprogetto Gerzensee

Segretaria giuridica

- Bevington Santina, lic. iur., Berna

4. Finanze

II budget ammonta a CHF 531 300.—.

5. Statistica

Nel 2012 non sono state intentate azioni giudiziarie presso la CAF. La vigilanza sull'attività di Traccia Svizzera SA, la collaborazione col gruppo di lavoro per i corridoi 1 e 2 e con i Regulatory Bodies, nonché i sondaggi presso le imprese ferroviarie come pure le relative inchieste sono stati curati dal Presidente e dalla segreteria.

Berna, 24 aprile 2013