



Newsletter ComFerr n. 15

Berna, maggio 2026

Editoriale

Care lettrici, cari lettori,

con la presente newsletter desideriamo presentarvi due ambiti nei quali molteplici attori sono interdipendenti e la ComFerr si impegna a favore di condizioni quadro eque.

Per i compiti sistemici promuoviamo la creazione di un quadro regolamentato in modo chiaro, in cui i gestori del sistema coinvolgano tutte le imprese interessate e tengano adeguatamente conto delle loro esigenze (cfr. articolo a pagina 2). Nonostante a primo impatto possa sembrare evidente, nella pratica l'attuazione è spesso complessa: come garantire che tutte le parti interessate siano informate tempestivamente sugli sviluppi? Come rendere trasparenti per i vari attori coinvolti i costi legati ai compiti sistemici e come contenerli al meglio? Come tenere adeguatamente conto delle esigenze e degli interessi più disparati?

L'infrastruttura portuale per il trasporto di merci sul Reno rappresenta un punto di incrocio non solo tra le varie imprese, ma anche tra rotaia, acqua e strada. Dall'entrata in vigore della revisione della legge sul trasporto di merci, il 1° gennaio 2026, i Porti renani svizzeri hanno l'obbligo di concedere l'accesso non discriminatorio alla loro infrastruttura. In tale ambito la ComFerr acquisisce una nuova competenza, con la quale si impegna a garantire regole eque in un'ulteriore parte dell'infrastruttura di trasporto. Per

maggiori informazioni consultare la pagina 4 di questa newsletter.

Ci sono novità anche dalla Segreteria tecnica: diamo un caloroso benvenuto alla nostra nuova collaboratrice Eliane Gut e vi presentiamo due nuove pubblicazioni (v. pagina 5).

Buona lettura!



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



[Seguitemi su LinkedIn!](#)

Compiti sistemici: insieme in modo efficiente e senza discriminazioni

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) può incaricare i gestori delle infrastrutture (GI) o terzi di assolvere compiti preminenti relativi al traffico ferroviario o all'intero settore dei trasporti pubblici (compiti sistemici). La ComFerr vigila affinché i compiti sistemici siano assolti senza discriminazioni e decide in caso di controversie. È fondamentale che le imprese interessate dispongano di un'adeguata opportunità di partecipazione e la esercitino attivamente.

Mandato dei gestori del sistema

La base legale per i compiti sistemici è stata creata nel 2020 con la legge federale del 28 settembre 2018 sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF). Conseguentemente, le convenzioni sulle prestazioni già in essere sono state rielaborate per via contrattuale e sono stati introdotti gradualmente ulteriori compiti sistemici. Gli obiettivi perseguiti sono diversi: migliorare l'efficienza o l'interoperabilità, fornire alla clientela soluzioni uniformi oppure promuovere un sano sviluppo della concorrenza. Al momento esistono otto compiti sistemici e dalla metà del 2026 ne verrà introdotto uno nuovo (v. schema riassuntivo, pagina 3). Di questi, sei sono gestiti dalle FFS e lo standard CTMS (sistema di controllo della marcia dei treni scartamento metrico) dalla Ferrovia Retica. Nell'ambito dell'interazione veicolo-itinerario scartamento metrico, la gestione del sistema è invece affidata a un'organizzazione di settore (RAILplus) e non a un GI.



oltre 400 imprese

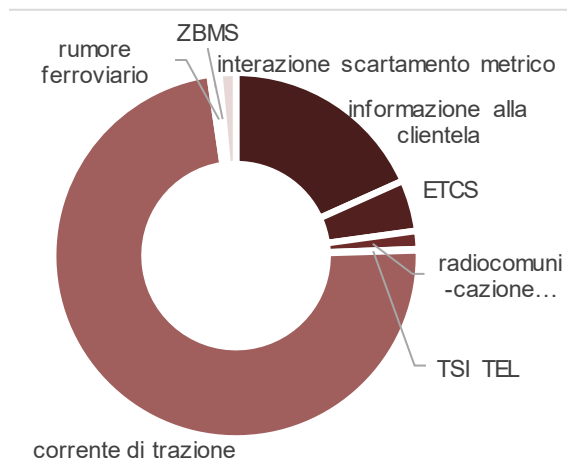
sono interessate dal compito sistemico «informazione alla clientela».

La collaborazione aiuta a ridurre i rischi di discriminazione

Il volume delle prestazioni e la governance dei compiti sistemici sono disciplinati da un contratto tra l'UFT e il gestore del sistema. Questi ultimi compongono anche l'organo di coordinamento che, di norma, definisce obiettivi e misure mentre un comitato di gestione, composto da gestore del sistema, rappresentanti delle imprese interessate e altri esperti del settore, coordina lo sviluppo e l'attuazione dei compiti sistemici. Al suo interno, le decisioni vengono generalmente prese in base al principio di maggioranza. Poiché le imprese interessate partecipano attivamente all'attuazione dei compiti sistemici e contribuiscono all'individuazione di soluzioni, il rischio di discriminazione si riduce. L'assolvimento non discriminatorio dei compiti sistemici rientra nella competenza del rispettivo gestore. Gli attori coinvolti sono tuttavia tenuti a partecipare attivamente e a segnalare le situazioni potenzialmente discriminatorie. In caso di controversie, la ComFerr può intervenire in qualità di organo decisionale indipendente.

Circa 580 milioni di franchi per il finanziamento dei compiti sistemici (periodo CP 2025–2028)

Il compito sistemico «alimentazione elettrica ferroviaria» detiene il fabbisogno finanziario annuale più elevato, con quasi il 75 per cento del volume d'investimento complessivo, seguito dall'«informazione alla clientela», con quasi il 20 per cento.



La ComFerr vigila sull'adempimento non discriminatorio

La ComFerr decide in merito a controversie relative all'adempimento non discriminatorio dei compiti sistemici, sorte tra il gestore del sistema e le imprese interessate. Inoltre esamina il più tempestivamente possibile le situazioni potenzialmente discriminatorie per impedire lo sviluppo e giungere a soluzioni conformi alla legge attraverso il dialogo con le parti coinvolte. Negli ultimi anni la ComFerr ha aiutato i gestori del sistema a tenere adeguatamente conto, nei contratti con le imprese interessate e nei processi di governance, delle disposizioni di legge.

La tabella qui di seguito, presentata a scopo illustrativo e senza pretese di esaustività, illustra i compiti sistemici e alcuni temi di attualità selezionati (stato: aprile 2026):

Obiettivo		Tema di attualità
Informazione alla clientela (SIC)		
	Mettere a disposizione delle imprese di trasporto e dei clienti informazioni uniformi e coerenti sull'intero viaggio compiuto con i trasporti pubblici, a prescindere dal mezzo scelto	Si lavora già all'ulteriore sviluppo SIC in vista del nuovo contratto (dal 2029). Nel mandato della Commissione per l'informazione alla clientela vengono elaborate le disposizioni d'esecuzione per lo standard di settore «informazione alla clientela».
European Train Control System (ETCS) ed European Rail Traffic Management System (ERTMS)		
	Svolgere lavori di base per lo sviluppo, l'esercizio, l'interoperabilità e l'ulteriore sviluppo del sistema di controllo della marcia dei treni standardizzato.	Ampliamento dei principi per consentire l'implementazione della segnalazione in cabina di guida sull'intera rete a scartamento normale; supporto ai lavori preparatori in vista dell'adeguamento dei parchi veicoli, previsto dal 2030.
Radiocomunicazione ferroviaria (GSM-R e FRMCS)		
	Assicurare l'interoperabilità e l'ulteriore sviluppo del sistema di radiocomunicazione ferroviaria in Svizzera	L'evoluzione del sistema sarà strettamente coordinata con quella della segnalazione in cabina di guida.
STI per applicazioni telematiche		
	Monitorare e valutare le direttive europee in materia di applicazioni telematiche e sostenerne l'attuazione coordinata	La nuova STI TEL, che riunisce le specifiche tecniche relative ai servizi passeggeri e merci, sarà attuata anche in Svizzera. La documentazione concernente il compito sistemico STI TAF/TAP sarà adeguata redazionalmente al nuovo nome STI TEL.
Alimentazione elettrica ferroviaria 16,7 Hz		
	Garantire la costruzione, l'esercizio e il mantenimento degli impianti necessari per l'alimentazione elettrica ferroviaria 16,7 Hz nonché l'ulteriore sviluppo del relativo sistema, sia nell'ambito dell'accesso alla rete ferroviaria che al suo esterno	L'UFT sta rielaborando le basi legali e regolatorie sulla determinazione del prezzo della corrente di trazione per la loro introduzione nel nuovo periodo CP 2029–2032.
Rumore ferroviario		
	Monitorare sistematicamente il rumore ferroviario sulla rete svizzera a scartamento normale ed elaborare approcci per ridurlo ulteriormente	Questo compito sistemico è stato introdotto il 1° gennaio 2026 ed è ancora in elaborazione. Viene costantemente ampliato, anche nell'ambito della partecipazione.
Sistema di controllo della marcia dei treni per le ferrovie a scartamento metrico e ridotto (CTMS)		
	Elaborare direttive per l'implementazione di un sistema di controllo della marcia dei treni uniforme per le ferrovie a scartamento metrico	L'introduzione dello standard CTMS è in corso e le prossime fasi dell'attuazione sono già coordinate.

Interazione veicolo-itinerario scartamento metrico		
	Fornire alle ferrovie a scartamento metrico soluzioni per l'interazione veicolo-itinerario attraverso una gestione coordinata delle conoscenze	A maggio 2026 sarà avviato un nuovo sottoprogetto per un veicolo sperimentale con carrello a bassa usura, in collaborazione con l'industria e una ferrovia partner. L'obiettivo è quello di sviluppare, produrre, mettere in servizio e sperimentare un prototipo innovativo di carrello ferroviario per la validazione di diverse guide degli assi (rigida, passiva o attiva).
	Centri per lo scartamento metrico – Interazione (nuovo)	
	Preservare, rendere accessibile e sviluppare ulteriormente il sapere raccolto nell'ambito del compito sistemico «interazione veicolo-itinerario scartamento metrico»	Il contratto per il nuovo compito sistemico è in fase di redazione, con introduzione prevista per metà 2026.

Accesso all'infrastruttura dei Porti renani svizzeri

Dall'entrata in vigore della revisione della legge sul trasporto di merci (LTM), il 1° gennaio 2026, l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura portuale per il trasporto di merci sul Reno è sancito a livello di legge. Di conseguenza, in qualità di gestore dell'infrastruttura portuale del Reno, i Porti renani svizzeri hanno l'obbligo di concedere l'accesso a quest'ultima. La ComFerr è l'autorità di vigilanza competente in merito.

Porti renani svizzeri

I Porti renani svizzeri sono l'unico accesso della Svizzera alle vie navigabili interne europee e al mare e rappresentano quindi un'importante piattaforma per il traffico di importazione ed esportazione del Paese. Inoltre, rivestono grande rilevanza anche per il traffico merci europeo. Nel 2025, il volume di trasbordo totale dei Porti renani svizzeri si è attestato a circa 4,7 milioni di tonnellate.

Nati nel 2008 dalla fusione dei porti renani di Basilea Campagna e della direzione della navigazione sul Reno di Basilea Città, rappresentano i proprietari delle tre sedi portuali trimodali (i Cantoni di BL e BS), nonché sono proprietari dell'infrastruttura ferroviaria e portuale di Basel-Kleinhüningen, Birsfelden e Auhafen Muttenz.



Hafen Basel-Kleinhüningen*

* Foto: © Port of Switzerland



Hafen Birsfelden*



Auhafen Muttenz*

Che cosa comprende l'infrastruttura portuale?

L'UFT, i Cantoni di ubicazione e il gestore dell'infrastruttura portuale definiranno per via contrattuale quali aree e impianti rientrano nella definizione giuridica di «infrastruttura portuale». Secondo il messaggio sulla LTM, le infrastrutture portuali comprendono in particolare:

- bacini portuali,
- banchine e berme,
- strade non pubbliche,
- installazioni di approvvigionamento e smaltimento,
- strutture edilizie di utilizzo aziendale (comprese centrali di zona e rimesse per le imbarcazioni) e
- imbarcazioni da lavoro.

Non è invece compresa l'infrastruttura di Hafenbahnen Schweiz AG (HBSAG), un'affiliata dei Porti renani svizzeri che gestisce l'infrastruttura di rete che collega le tre aree portuali di Basilea-Kleinhüningen, Birsfelden e Muttenz al trasporto ferroviario.

Cosa significa concretamente «accesso non discriminatorio»?

Il principio dell'accesso non discriminatorio all'infrastruttura portuale è sancito nella LTM. Con esso, il legislatore mira a promuovere un trasporto di merci sul Reno in cui a tutte le imprese siano garantite le stesse condizioni di accesso. «Non discriminatorio» significa che situazioni analoghe devono essere gestite allo stesso modo e che eventuali eccezioni devono essere oggettivamente giustificate.

Qual è il ruolo della ComFerr?

Dal 1° gennaio 2026, la ComFerr è responsabile di garantire l'accesso non discriminatorio all'infrastruttura portuale per il trasporto di merci sul Reno. Ha facoltà di approfondire in merito a eventuali discriminazioni nonché di giudicare le controversie in quest'ambito. Grazie a questa nuova competenza, la ComFerr vigila sull'accesso a un'ulteriore parte dell'infrastruttura di trasporto svizzera che si trova in stretta connessione con il traffico merci ferroviario.

Sul sito della Commissione è stata pubblicata una breve [scheda informativa](#) in merito all'accesso all'infrastruttura portuale dei Porti renani svizzeri.

Per eventuali domande o per segnalare una discriminazione, non esitate a contattarci mediante il [formulario](#) sul nostro sito web, che può essere compilato anche in forma anonima. Tutte le segnalazioni saranno trattate in modo confidenziale.

Altri argomenti in breve

Nuova collaboratrice della Segreteria tecnica

Nel gennaio 2026 Eliane Gut è entrata a far parte della Segreteria tecnica della ComFerr. In qualità di collaboratrice scientifica è responsabile per l'osservazione e il monitoraggio del mercato nei settori dei compiti sistemici e del diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti. In precedenza ha lavorato per diversi anni per la BLS AG e AutoPostale, dove è stata responsabile dell'elaborazione di analisi di mercato approfondite e di previsioni complesse. In questo ambito ha inoltre collaborato in qualità di esperta in diversi comitati e progetti di settore, occupandosi dell'analisi dei sistemi nell'ambito dell'evoluzione della domanda e della ripartizione delle entrate. Gut ha studiato matematica all'Università di Berna, specializzandosi in statistica.



Rapporto sul monitoraggio del mercato dell'IRG-Rail

Gli organismi di regolazione dei trasporti ferroviari di oltre 30 Paesi europei sono riuniti nell'IRG-Rail («Independent Regulators' Group – Rail»). La ComFerr fornisce i dati relativi alla Svizzera per l'annuale rapporto sul monitoraggio del mercato dell'IRG-Rail. Il [14esimo](#), pubblicato recentemente, riporta dati relativi alla rete ferroviaria, ai prezzi delle tracce e ai mercati del trasporto merci e viaggiatori nei Paesi europei.

Pubblicazione del rapporto d'attività 2025

Il nostro ultimo [rapporto d'attività](#) offre una panoramica dell'esercizio 2025 della ComFerr. Oltre che da vari eventi e dalle attività di monitoraggio del mercato, l'anno è stato caratterizzato dagli sviluppi nel traffico merci, i quali hanno diverse ripercussioni sia sul sistema ferroviario svizzero che sul lavoro della ComFerr. Per quanto riguarda le procedure, ci siamo occupati in particolare di un ricorso concernente l'assegnazione delle tracce.

Aggiornate le schede informative sulla rete ferroviaria e il traffico viaggiatori e merci

Le nostre tre schede informative (disponibili solo in ted.) sull'osservazione del mercato relative alla [rete ferroviaria](#), al [traffico viaggiatori](#) e al [traffico merci](#) sono state aggiornate con i dati relativi al 2024.