Rapporto d'attività 2025

Commissione del trasporto ferroviario ComFerr

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Kommission für den Eisenbahnverkehr RailCom
Commission des chemins de fer RailCom
Commissione del trasporto ferroviario ComFerr
Rail Transport Commission RailCom

Indice

Prefazione della presidente 2
Management Summary 4
Aspetti giuridici 6
- Procedure 6
- Accertamenti giuridici 7
- Revisione totale della legge e dell'ordinanza sul trasporto di merci 7

Monitoraggio del mercato 8
- In generale 8
- Accesso alla rete 8
  - Condizioni di accesso alla rete 8
  - Assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2026 8
  - Accesso alla rete: accesso agli impianti di Hafenbahn Schweiz AG 8
  - Prestazione supplementare «Disposizione di percorsi di manovra» 8
  - Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari» 9
  - Valutazione del programma e del piano di utilizzazione della rete 9
  - Revisione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce 9
  - Traffic Management System (TMS) 9
- Servizi di consegna locale 9
- Impianti di trasbordo del traffico combinato 10
  - Obbligo di pubblicazione 10
  - Progetto Gateway Basilea Nord (GBN) 10
- Porti renani svizzeri 10
- Compiti sistemici 10
- Diritto di partecipazione alla panificazione degli investimenti 11
- Cargo sous terrain 11

Osservazione del mercato 12
- In generale 12
- Prestazioni di trasporto ferroviario nel traffico viaggiatori e merci 12
- Temi selezionati 13

Cooperazione internazionale 14
- Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail) 14
- Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridors, RFC) 15

Eventi 15
- Convegno specialistico 15
- Tavola rotonda con le imprese di trasporto ferroviario operanti nel traffico merci 15

La ComFerr 16
- Mandato legale 16
- Organizzazione e personale 17
- Comunicazione e documentazione 17

Prospettive 18
Glossario 19

Nota editoriale

Editore: Commissione del trasporto ferroviario ComFerr

Grafica: Comm.pact AG seit 1991 360° Konzeption, Basel

Stampa: Druckerei Bloch AG, Arlesheim

Copie stampate: tedesco 180, francese 40, italiano 15, inglese 5

Foto: © Peter Ackermann: Frontespizio; © Adobe Stock: pagine 1, 6-7, 8-9, 17, 18; © Fotolia: pagine 4-5, 10-11, 12-13, 14-15, 19-20; © Shutterstock: pagine 2-3; © remo eisner photographie: pagina 16; privato: pagina 2.

Prefazione della presidente

Cara lettrice, caro lettore,

dopo essere stata membro della ComFerr per un anno, all'inizio del 2025 ho assunto la presidenza della Commissione, succedendo a Patrizia Danioth Halter, che dopo dodici anni ha lasciato la carica per raggiunti limiti di mandato. Con la sua gestione attenta e lungimirante, dal 2013 al 2024 Patrizia Danioth Halter ha fatto evolvere costantemente la ComFerr e ha lasciato una chiara impronta. Sono molto lieta di succederle in questo incarico e di poter portare avanti in collaborazione con la Commissione e la Segreteria tecnica il lavoro da lei svolto finora.

Il 2025 è stato un anno di sviluppi decisivi per il settore ferroviario, in particolare per il traffico merci. Si pensi ad esempio alla definizione da parte del Consiglio federale delle prossime tappe per l'ampliamento dell'infrastruttura nell'ambito del programma Trasporti '45, alla revisione totale della legge sul trasporto di merci con misure di ampia portata per rafforzare il traffico merci, al nuovo corridoio per il trasporto ferroviario delle merci Mare del Nord–Reno–Mediterraneo (NSRM) e all'accordo politico raggiunto dall'UE nel trilogo sul regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria. Mentre la prestazione di trasporto nel traffico viaggiatori – misurata in passeggeri-chilometro – ha proseguito il trend di crescita dell'anno precedente, la prestazione di trasporto nel traffico merci ha registrato un ulteriore calo (v. pag. 12). Diversi impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione hanno cessato l'attività alla fine del 2025 (v. pag. 18). Alcuni di questi sviluppi sono direttamente rilevanti per la nostra attività di vigilanza, altri invece riguardano il sistema ferroviario nel suo insieme e hanno quindi un impatto indiretto sul nostro lavoro.

In questo contesto l'osservazione del mercato ferroviario ai fini di un trattamento non discriminatorio di tutti gli interessati e di una sana evoluzione della concorrenza costituisce un elemento fondamentale del nostro mandato legale.

Nel presente rapporto illustriamo l'atteggiamento proattivo assunto nel 2025 nei confronti del settore in diversi ambiti tematici, intervenendo in veste di commissione extraparlamentare indipendente a favore di un sistema ferroviario svizzero competitivo. Riferiremo anche di un ricorso presentato alla ComFerr da un'impresa di trasporto ferroviario che contestava l'assegnazione delle tracce per l'orario annuale, dal momento che il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (SAT) aveva approvato solo in parte la sua richiesta di tracce. Giunti alla conclusione che tutte le procedure erano state eseguite in conformità con la legge, abbiamo respinto il ricorso (v. pag. 6). Simili accertamenti possono contribuire al continuo miglioramento del sistema: si aumenta la trasparenza e la sicurezza della pianificazione e si consolida l'interpretazione giuridica.

La trasparenza è fondamentale anche nel settore dei dati sull'infrastruttura ferroviaria. Già oggi nel settore ferroviario vengono generati ed elaborati molti dati. Un accesso migliore ai dati sull'infrastruttura può, da un lato, aumentare l'efficienza, la sicurezza e l'innovazione del sistema ferroviario e, dall'altro, rafforzare l'accesso non discriminatorio alla rete. Attraverso il nostro convegno specialistico 2025 abbiamo riunito, in qualità di autorità indipendente, le diverse prospettive del settore, abbiamo promosso lo scambio e lanciato i primi casi d'uso o «use case» (v. pag. 15).

Ci consideriamo un catalizzatore per l'ampliamento graduale e orientato alla pratica degli Open Data e dei dati ad accesso limitato («restricted data»). Per questo motivo ci stiamo occupando in relazione alla futura infrastruttura nazionale di dati sulla mobilità (IDM) dello «use case» Infrastruttura di trasporto, rivolgendo una particolare attenzione alle ferrovie. Continueremo quindi a occuparci di questo tema anche in futuro.

Vorrei cogliere l'occasione per ringraziare tutti coloro che hanno collaborato con noi nell'anno in esame: i membri della Commissione, la Segreteria tecnica, i numerosi esperti dell'intero settore ferroviario, delle associazioni, della ricerca come pure tutti gli altri attori coinvolti. Insieme ci adoperiamo per garantire un accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria, agli impianti di trasbordo TC e ai servizi di consegna locale.

Dr. Barbara Furrer
Presidente

Management Summary

La ComFerr

La Commissione del trasporto ferroviario (ComFerr) è una commissione extraparlamentare indipendente con poteri decisionali che garantisce l'accesso non discriminatorio:

- alla rete ferroviaria;
- agli impianti di trasbordo del traffico combinato cofinanziati dalla Confederazione e ai binari di raccordo[1] come pure
- ai servizi della consegna locale (ovvero ai servizi nel trasporto di merci su rotaia tra l'infrastruttura ferroviaria, da una parte, e i binari di raccordo o gli impianti di trasbordo del traffico combinato, dall'altra).

La ComFerr vigila inoltre sull'adempimento non discriminatorio dei compiti sistemici e sul rispetto del diritto di partecipazione alla pianificazione degli investimenti a breve e medio termine dei gestori dell'infrastruttura.

L'ambito di attività della ComFerr è triplice:

- in qualità di autorità indipendente con poteri decisionali decide in merito ad azioni e ricorsi di imprese ferroviarie e altre imprese di trasporto;
- in veste di autorità di vigilanza avvia inchieste d'ufficio e dispone misure atte ad assicurare la non discriminazione. A tale scopo svolge attività di monitoraggio e osservazione del mercato;
- collabora a livello internazionale con altri regolatori, mantenendo una cooperazione approfondita in particolare nell'ambito dei corridoi per il trasporto ferroviario delle merci.

[1] A seguito della revisione totale della LTM e dell'OTM sono in vigore dal 01.01.2026 alcune novità (vedi pag. 7).

Attività svolte nel 2025

Nell'anno in esame la ComFerr ha emanato due decisioni:

- con decisione del 14 febbraio 2025 (passata in giudicato) la ComFerr ha constatato nell'ambito di un'inchiesta d'ufficio che un gestore di impianti di trasbordo del traffico combinato (impianti di trasbordo TC) cofinanziati dalla Confederazione aveva violato con il suo sistema di sconti il principio dell'accesso non discriminatorio (v. pag. 6);
- con decisione del 24 ottobre 2025 (passata in giudicato) la ComFerr ha respinto il ricorso di un'impresa di trasporto ferroviario (ITF) contro una decisione del SAT (v. pag. 6).

Nel 2025 la ComFerr si è occupata anche di altri due casi, uno riguardante l'accesso agli impianti di trasbordo TC e l'altro relativo alla prestazione supplementare «Smistamento nella stazione di smistamento» (v. pag. 7). La decisione dell'istanza di ricorso (rispettivamente Tribunale amministrativo federale e Tribunale federale) è ancora pendente in entrambi i casi.

Decisione della ComFerr del 14 febbraio 2025

Decisione della ComFerr del 24 ottobre 2025

Nell'ambito del **monitoraggio del mercato** e della **collaborazione internazionale** la ComFerr si è occupata, oltre che dei compiti ricorrenti ogni anno, anche dei seguenti temi prioritati:

- prosecuzione dell'attività di vigilanza permanente nell'ambito del Traffic Management System (TMS). La ComFerr ha acquisito in loco una visione d'insieme su diversi strumenti utilizzati per la pianificazione e il controllo automatizzati delle capacità come pure sulle eventuali possibilità per un futuro impiego dell'intelligenza artificiale (v. pag. 9);
- attività di vigilanza permanente sul compito sistemico «ETCS» (v. pag. 10);
- redazione, in collaborazione con il regolatore svedese, di un rapporto di monitoraggio sui corridoi europei per il trasporto ferroviario delle merci (v. pag. 15).

Nell'ambito del suo **convegno specialistico** annuale la ComFerr ha affrontato il tema dell'accesso ai dati sull'infrastruttura ferroviaria sulla base di casi d'uso concreti (v. pag. 15). La Commissione ha inoltre organizzato una **tavola rotonda** con le ITF operanti nel traffico merci per promuovere lo scambio su temi di attualità relativi all'accesso alla rete (in particolare la prestazione supplementare «Stazionamento»), alla partecipazione nonché agli Open Data e all'IDM.

Nell'ambito **dell'osservazione del mercato** la ComFerr ha analizzato gli indicatori relativi alle prestazioni di trasporto nazionali (v. pag. 12).

Aspetti giuridici

Procedure

Nel 2025 la ComFerr ha concluso le due seguenti procedure:

- **inchiesta d'ufficio su prezzi e sconti applicati per gli impianti di trasbordo TC:** con decisione del 14 febbraio 2025 (passata in giudicato) la ComFerr ha constatato nell'ambito di un'inchiesta d'ufficio che un proprietario e gestore di impianti di trasbordo TC aveva violato, attraverso l'applicazione di un proprio sistema di sconti pubblicato, il principio dell'accesso non discriminatorio. Poiché il proprietario e gestore in questione aveva revocato il suddetto sistema di sconti ancora prima della chiusura dell'inchiesta, la Commissione non ha disposto alcune misure contro la discriminazione rilevata. In virtù del principio di proporzionalità la ComFerr ha rinunciato a una sanzione amministrativa a carico del proprietario e gestore degli impianti di trasbordo TC in questione, addossandogli unicamente le spese procedurali. In precedenza, con decisione del 10 aprile 2024, il Tribunale amministrativo federale aveva già dichiarato, tra le altre cose, che il proprietario e gestore è tenuto per legge a cooperare all'accertamento dei fatti e a fornire alla ComFerr i documenti necessari per la sua attività di vigilanza;
- **ricorso concernente l'assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2025:** nel 2024 una ITF operante nel traffico viaggiatori ha presentato alla ComFerr un ricorso contro una decisione del SAT sull'assegnazione delle tracce per il 2025. L'impresa contestava il fatto che il SAT avesse in parte respinto la sua richiesta di tracce e assegnato le tracce in questione a un'altra impresa che intendeva utilizzarle per il trasporto di merci. Nella sua decisione sull'attribuzione delle capacità residue disponibili la ComFerr ha tenuto conto, tra l'altro, dell'utilizzo flessibile delle tracce auspicato dal legislatore per il traffico merci in termini di velocità e finestre temporali come pure del fatto che le tracce per il traffico viaggiatori in questione figurano nel piano di utilizzazione della rete solo come indicative. La Commissione ha interpretato il piano di utilizzazione della rete alla luce delle indicazioni contenute nel programma di utilizzazione della rete, giungendo alla conclusione che l'attribuzione parziale delle tracce decisa dal SAT era legittima e respingendo il ricorso con decisione del 24 ottobre 2025 (passata in giudicato).

Decisione della ComFerr del 14 febbraio 2025

Decisione del Tribunale amministrativo federale del 10 aprile 2024

Decisione della ComFerr del 24 ottobre 2025

Alla fine del 2025 la ComFerr si è occupata anche dei seguenti due casi:

- **procedura di vigilanza concernente l'accesso agli impianti di trasbordo TC:** alla fine del 2024 un gestore di impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione ha presentato ricorso presso il Tribunale amministrativo federale contro una decisione della ComFerr riguardante la vigilanza sull'accesso a detti impianti. A fine 2025 il ricorso era ancora pendente presso il Tribunale amministrativo federale;
- **inchiesta d'ufficio sulla prestazione supplementare «Smistamento nella stazione di smistamento»:** nel 2023 la ComFerr ha avviato un'inchiesta d'ufficio contro un gestore dell'infrastruttura (GI) sospettato di avere violato il principio di non discriminazione per l'accesso alla rete nell'ambito della prestazione supplementare «Smistamento nella stazione di smistamento». Il GI ha interposto ricorso presso il Tribunale amministrativo federale contro l'apertura di tale inchiesta. Con sentenza del 4 luglio 2025 il Tribunale amministrativo federale ha respinto il ricorso del GI, che ha quindi deferito la decisione al Tribunale federale. A fine 2025 la decisione del Tribunale federale in merito alla competenza della ComFerr era ancora pendente.

Sentenza del Tribunale amministrativo federale del 4 luglio 2025

Accertamenti giuridici

Nel 2025 un operatore estero che offre collegamenti ferroviari notturni in Europa si è rivolto alla ComFerr e ad altre autorità poiché intendeva introdurre un nuovo collegamento attraverso la Svizzera. La ComFerr lo ha informato di non poter fornire alcuna consulenza in merito, precisando di poter essere adita come istanza di ricorso solo dopo che il SAT ha emanato una decisione impugnabile.

Revisione totale della legge e dell'ordinanza sul trasporto di merci

Nella sessione primaverile del 2025 il Parlamento ha approvato la revisione totale della legge sul trasporto di merci (LTM). A novembre il Consiglio federale ha adottato la revisione dell'ordinanza sul trasporto di merci (OTM), fissandone l'entrata in vigore al 1° gennaio 2026. La ComFerr ha partecipato a queste revisioni in diverse occasioni e ha fornito pareri scritti. Di seguito si riportano le novità più importanti della revisione che riguardano l'ambito di competenza della ComFerr:

- alla ComFerr compete ora la vigilanza sull'accesso non discriminatorio all'infrastruttura portuale (v. pag. 10);
- in relazione ai binari di raccordo, ora l'accesso non discriminatorio deve essere garantito solo se appartengono a un impianto di trasbordo TC cofinanziato dalla Confederazione o all'infrastruttura portuale per il trasporto di merci sul Reno;
- l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) sarà l'autorità preposta alla definizione dei prezzi per le prestazioni supplementari «Disposizione di percorsi di manovra» e «Smistamento nella stazione di smistamento», compito svolto fino ad oggi dai GI (v. pag. 8, capitolo «Prestazione supplementare Disposizione di percorsi di manovra»).

Monitoraggio del mercato

In generale

Attraverso l'attività di monitoraggio del mercato la ComFerr verifica sistematicamente se nel proprio ambito di competenza vi siano rischi potenziali di discriminazione. In tal senso esamina ogni anno in particolare:

- le condizioni di accesso alla rete per il periodo di validità dell'orario;
- l'assegnazione delle tracce nell'orario annuale;
- l'accesso agli impianti di trasbordo TC sovvenzionati.

Inoltre la ComFerr definisce ogni anno nuovi temi prioritari.

Accesso alla rete

Condizioni di accesso alla rete

La ComFerr ha esaminato i Network Statement e i cataloghi delle prestazioni per gli orari 2025 e 2026. Con il catalogo delle prestazioni 2026 i GI di FFS, BLS e SOB aumentano i prezzi di quattro prestazioni supplementari. La ComFerr ha discusso con FFS Infrastruttura i motivi e i calcoli che hanno portato a questi aumenti.

Assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2026

Il Servizio di assegnazione delle tracce è riuscito a dirimere con un accordo, ossia senza vendita all'asta, tutti i conflitti sorti per l'assegnazione delle tracce per l'orario annuale 2026. La ComFerr non ha ricevuto segnalazioni né ha riscontrato alcun indizio di discriminazione che avrebbero richiesto un suo intervento.

Accesso alla rete: accesso agli impianti di Hafenbahn Schweiz AG

Nel 2024 la ComFerr ha analizzato l'accesso all'infrastruttura di Hafenbahnen Schweiz AG (HBSAG) e il suo utilizzo. Nel 2025 ha fornito supporto a HBSAG per l'attuazione delle misure concordate. L'obiettivo era rivedere le denominazioni, il calcolo dei prezzi e i metodi di fatturazione delle prestazioni supplementari. A partire dall'orario annuale 2027 ciò si tradurrà anche in adeguamenti dei prezzi per la prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari». Lo scambio con HBSAG proseguirà nel 2026.

Prestazione supplementare «Disposizione di percorsi di manovra»

Da diversi anni la ComFerr dialoga con FFS Infrastruttura per garantire una fatturazione uniforme e improntata al principio di causalità per la prestazione supplementare «Disposizione di percorsi di manovra». Di conseguenza, per i volumi di manovre da conteggiare nel settore del traffico viaggiatori e merci si utilizzano dall'orario 2024 metodi di rilevamento rivisti e uniformati.

Con l'entrata in vigore della revisione dell'OTM, dal 2026 le condizioni quadro in questo settore cambiano: mentre prima spettava ai GI, nell'ambito del loro ruolo autonomo nel sistema ferroviario svizzero, fissare i prezzi dei movimenti di manovra sull'intero territorio nazionale e nelle stazioni di smistamento, d'ora in avanti sarà l'UFT a determinare i prezzi di queste prestazioni nel traffico merci (art. 22 cpv. 2 lett. b OARF, prestazione supplementare «Disposizione di percorsi di manovra»). Analogamente, l'UFT fisserà d'ora in avanti anche i prezzi per la prestazione supplementare «Smistamento nella stazione di smistamento» (art. 22 cpv. 2 lett. c OARF). Queste modifiche all'ordinanza vanno considerate, tra l'altro, nel contesto del mandato di prestazioni per il traffico a carro completo isolato (TCCI) conferito a FFS Cargo dalla Confederazione per gli anni dal 2026 al 2029.

Prestazione supplementare «Stazionamento di veicoli ferroviari»

Da alcuni anni la ComFerr fornisce supporto ai GI nell'attuazione di misure volte a ridurre al minimo i rischi di discriminazione legati alla gestione delle capacità di stazionamento. Come già negli anni precedenti, anche nel 2025 la Commissione è rimasta in contatto con FFS Infrastruttura a questo proposito. Nell'anno in esame l'attenzione si è concentrata su come rispondere meglio alle esigenze dei clienti delle ITF in caso di necessità di stazionamento durante l'anno. Le ITF avevano sollevato la questione in diverse occasioni presso la ComFerr. La Commissione continuerà a occuparsi del tema anche nel 2026.

Valutazione del programma e del piano di utilizzazione della rete

Nel 2024 l'UFT ha effettuato una valutazione del programma di utilizzazione della rete (PrUR) e del piano di utilizzazione della rete (PiUR), entrambi strumenti di pianificazione. La ComFerr ha avuto modo di esprimere il proprio parere nell'ambito della valutazione, concentrandosi sul tema della governance. Nel 2025 la ComFerr ha discusso la questione con l'UFT, che ha condiviso le preoccupazioni e le posizioni espresse dalla Commissione, annunciando misure al riguardo.

Revisione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce

L'UFT ha invitato la ComFerr e altre autorità a esprimersi su una decisione di principio relativa alla revisione del sistema di definizione dei prezzi delle tracce (SPT 2029). La ComFerr ha colto l'occasione per porre l'accento su alcuni aspetti relativi alla non discriminazione. Si prevede di coinvolgere nuovamente la ComFerr in merito a questa tematica nel 2026.

Traffic Management System (TMS)

La ComFerr ha continuato la sua attività di vigilanza permanente nell'ambito del TMS e ha visitato anche la centrale d'esercizio Centro delle FFS, dove ha potuto osservare l'impiego del Capacity Optimizer (RTO) e del Capacity Planner (pianificazione automatizzata della capacità). Non sono stati riscontrati indizi né un potenziale di discriminazione. Si è inoltre tenuto uno scambio sulla filosofia di pianificazione CM1 (Capacity Management) e sui possibili impieghi dell'intelligenza artificiale (IA) in futuro. La ComFerr continuerà a seguire gli sviluppi del TMS.

Servizi di consegna locale

La revisione dell'OTM non comporta alcuna modifica del quadro giuridico per i servizi di consegna locale. Per le imprese operanti nel trasporto merci ferroviario che forniscono a se stesse servizi di consegna locale permane – a determinate condizioni – l'obbligo di offrire tali servizi anche a terzi e ad agire in modo non discriminatorio. Secondo l'UFT questa regola serve a garantire che i servizi di consegna locale dalle stazioni di formazione e di ricevimento, dove di solito opera una sola impresa, siano accessibili a tutte le imprese.

I servizi di consegna locale sono parte integrante dell'offerta del TCCI e sono oggetto della convenzione sulle prestazioni stipulata tra l'UFT e FFS Cargo SA per il sostegno finanziario del TCCI in Svizzera.

Impianti di trasbordo del traffico combinato

Obbligo di pubblicazione

I proprietari e i gestori degli impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione sono tenuti a pubblicare le condizioni relative ai loro servizi (art. 6 della vecchia OTM e art. 5 della nuova OTM). Eventuali modifiche ai contenuti pubblicati (ad es. adeguamenti di prezzi e sconti o delle disposizioni sull'attribuzione di slot e capacità) devono essere notificate alla ComFerr. Per semplificare la procedura e ridurre al minimo l'onere, nel primo trimestre di ogni anno la ComFerr invia un modulo online ai gestori, invitandoli a inserire i dati relativi all'anno civile conclusosi.

Progetto Gateway Basel Nord

A causa della revisione della legislazione sul trasporto di merci, nell'anno in esame non vi è stato alcuno scambio di informazioni con i responsabili del progetto Gateway Basel Nord (GBN). La ComFerr ha tuttavia contattato GBN e programmato uno scambio nel primo trimestre del 2026, in particolare sul tema della gestione degli slot e delle capacità.

Porti renani svizzeri

Con l'entrata in vigore, il 1° gennaio 2026, della revisione della LTM il gestore dell'infrastruttura portuale per il trasporto di merci sul Reno ha l'obbligo di concedere l'accesso non discriminatorio alla stessa (art. 11 cpv. 4 nuova LTM). La ComFerr è l'autorità di vigilanza competente in questo ambito. I requisiti specifici in materia di non discriminazione saranno definiti in un secondo momento nella convenzione sulle prestazioni con i Porti renani svizzeri. Le superfici e gli impianti che rientrano nella definizione di «infrastruttura portuale» saranno stabiliti nel contratto stipulato tra l'UFT, i Cantoni di ubicazione e il gestore dell'infrastruttura portuale.

La ComFerr fornirà supporto ai Porti renani svizzeri nell'adempimento dei loro obblighi.

Compiti sistemici

Nel 2025 la ComFerr ha svolto la sua attività di vigilanza permanente sul compito sistemico European Train Control System (ETCS). Ha così constatato che la struttura organizzativa di questa gestione di sistema garantisce un controllo e un coinvolgimento adeguati degli attori rilevanti. È giunta inoltre alla conclusione che il settore collabora in modo attivo e costruttivo, tanto nelle riunioni operative quanto nell'organo direttivo.

Diritto di partecipazione alla panificazione degli investimenti

Nel giugno 2025 l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha pubblicato alcune raccomandazioni relative all'attuazione del diritto di partecipazione delle ITF e dei raccordati alla pianificazione degli investimenti dei GI. La procedura standard elaborata dall'UTP prevede che i GI coinvolgano nella pianificazione tutte le ITF e i raccordati interessati in modo tempestivo, equo e trasparente e valutino le loro richieste in modo obiettivo. Devono essere evitati vantaggi per singoli operatori di mercato. I GI comunicano per iscritto a tutte le ITF e a tutti i raccordati interessati le risposte date ai richiedenti.

La ComFerr aveva suggerito l'elaborazione di una procedura di partecipazione standardizzata a livello settoriale, poiché una regolamentazione chiara dei processi aumenta la trasparenza, promuove un dialogo costruttivo tra GI e ITF e rafforza quindi la non discriminazione nell'ambito della pianificazione degli investimenti a breve e medio termine. La ComFerr esaminerà a tempo debito il diritto di partecipazione nell'ambito della sua attività di vigilanza.

Cargo sous terrain

Nel 2025 la ComFerr si è confrontata con i responsabili di Cargo sous terrain. Si è discusso, tra le altre cose, dell'obbligo per tutti i servizi di trasporto forniti in futuro da Cargo sous terrain di rispettare il principio di non discriminazione previsto dalla legge federale sul trasporto di merci sotterraneo (LTMS) e di garantire la protezione dei dati rilevanti per la concorrenza.

Poiché diverse condizioni per la costruzione del primo tronco dell'impianto di trasporto merci sotterraneo non sono ancora soddisfatte, Cargo sous terrain ha deciso di sospendere per il momento la realizzazione del sistema di gallerie.

Osservazione del mercato

In generale

Nell'ambito della propria attività di osservazione del mercato la ComFerr analizza l'andamento della concorrenza e l'assenza di discriminazione sulla rete ferroviaria svizzera. Sul proprio sito Internet e mediante newsletter la Commissione informa il settore ferroviario e il pubblico interessato in merito alle proprie attività.

Prestazioni di trasporto ferroviario nel traffico viaggiatori e merci

La figura 1 illustra l'andamento del traffico viaggiatori su rotaia (regionale e a lunga distanza) dal 2018 al 2024. Nel 2024 la prestazione di trasporto misurata in passeggeri-chilometro è aumentata del 3,1 per cento rispetto all'anno precedente. Questo aumento rientra nella tendenza media pluriennale già registrata prima della pandemia di Covid. Il traffico regionale ha registrato un aumento più consistente (+4,8 %) rispetto al traffico a lunga distanza (+2,1 %), il che rispecchia l'andamento dei treni-chilometri offerti (+1,4 %) nel traffico regionale e +0,4 % nel traffico a lunga distanza). Nel 2024 la prestazione di trasporto misurata in viaggi-persona è aumentata del 5,5 per cento rispetto all'anno precedente. Questo incremento, superiore rispetto a quello misurato in passeggeri-chilometro, riflette la crescita più marcata del traffico regionale rispetto a quello a lunga distanza. La tendenza alla crescita è proseguita anche nel 2025: primo trimestre +1,6 per cento, secondo trimestre +3,8 per cento e terzo trimestre +7,8 per cento (dati provvisori dell'Ufficio federale di statistica UST al 3.12.2025).

La figura 2 mostra l'andamento del traffico merci ferroviario (interno, d'importazione, d'esportazione e transito) dal 2018 al 2024. La prestazione di trasporto cumulata ha continuato a diminuire, attestandosi nel 2024 a -2,3 per cento rispetto all'anno precedente. Fatta eccezione per il traffico di transito, le prestazioni di tutti i tipi di traffico sono diminuite. Il calo maggiore è stato registrato nel traffico di esportazione, con una diminuzione del 37,6 per cento rispetto all'anno precedente.

Secondo i dati trimestrali provvisori forniti dall'UST (stato: 3.12.2025), nel 2025 le prestazioni di trasporto hanno continuato a diminuire in modo significativo, con un calo dell'8,2 per cento nel primo trimestre, del 18,4 per cento nel secondo trimestre e del 5,9 per cento nel terzo trimestre.

Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel traffico ferroviario viaggiatori

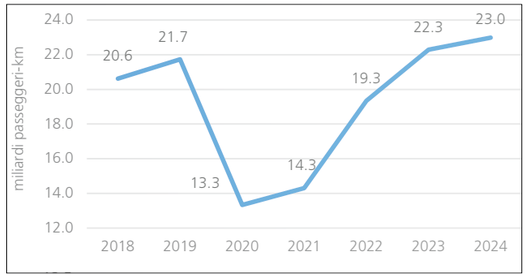

Figura 1: Prestazioni di trasporto del traffico ferroviario viaggiatori (regionale e a lunga distanza) 2018-24. Fonte: UST.

Evoluzione delle prestazioni di trasporto nel traffico merci ferroviario

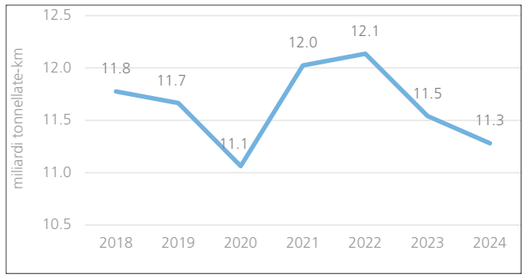

Figura 2: Prestazioni di trasporto del traffico merci ferroviario (interno, d'importazione, d'esportazione e transito) 2018-24. Fonte: UST.

Temi selezionati

Infrastruttura di dati sulla mobilità

Il Consiglio federale intende creare un'infrastruttura statale di dati sulla mobilità (IDM) per il trasporto pubblico e privato, al fine di migliorare il flusso di informazioni tra i GI, le imprese di trasporto, gli operatori privati e gli utenti del trasporto. Il 14 maggio 2025 ha adottato un progetto di legge corrispondente all'attenzione del Parlamento. Nell'ambito dell'IDM sono stati definiti diversi casi d'uso. La ComFerr è responsabile del caso d'uso Infrastruttura di trasporto, con particolare attenzione alla rete ferroviaria. Nel 2025 la Commissione ha inoltre organizzato un convegno specialistico sul tema dei dati sull'infrastruttura (v. pag. 15) e continuerà a occuparsene anche nel 2026.

Sviluppi nel settore del trasporto in carri completi isolati

La revisione della legislazione sul trasporto di merci prevede, tra l'altro, un sostegno finanziario per il TCCI, inizialmente limitato a otto anni. Per la prima fase, dal 2026 al 2029, è stato stanziato un credito d'impegno complessivo di 260 milioni di franchi, che comprende contributi d'investimento e indennità per le offerte e le prestazioni del TCCI.

Nell'estate del 2025 l'UFT ha condotto una procedura d'offerta, cui ha partecipato solo FFS Cargo. Nel dicembre 2025 l'UFT e FFS Cargo hanno firmato una convenzione sulle prestazioni per la fornitura del TCCI nel periodo 2026-2029.

La ComFerr continuerà a monitorare i prossimi sviluppi, in particolare per quanto riguarda i servizi di consegna locale, che sono parte integrante dell'offerta del TCCI e rientrano nell'ambito di competenza della Commissione.

Traffico ferroviario viaggiatori internazionale

L'Accordo sui trasporti terrestri, aggiornato nel 2024 nell'ambito dei negoziati bilaterali tra la Svizzera e l'Unione europea (UE), prevede l'apertura controllata del traffico ferroviario viaggiatori internazionale in Svizzera: in futuro le imprese ferroviarie estere potranno offrire autonomamente collegamenti ferroviari internazionali con la Svizzera, a condizione che sia disponibile una traccia libera. Al contempo anche le imprese svizzere potranno offrire autonomamente collegamenti internazionali con l'estero. Al momento dell'assegnazione delle tracce sarà garantita la priorità dell'orario cadenzato dei trasporti pubblici in Svizzera rispetto a eventuali nuove linee del traffico ferroviario viaggiatori internazionale. Per accedere al mercato svizzero, le ITF estere devono rispettare le condizioni nazionali (ad es. concessione, sistema tariffario e ordinazione nell'orario annuale con un ordine di priorità inferiore).

L'Accordo sui trasporti terrestri aggiornato richiede modifiche alla legge federale sulle ferrovie e alla legge sul trasporto di viaggiatori. Probabilmente il legislatore incaricherà la ComFerr di garantire che lo scopo principale delle offerte di trasporto internazionale di viaggiatori proposte da ITF estere sia il trasporto di persone tra il territorio estero e la Svizzera, tanto prima dell'introduzione dell'offerta quanto durante l'esercizio. Nel 2025 la ComFerr ha discusso la questione con l'UFT e ha espresso il suo parere sui progetti delle modifiche di legge.

Cooperazione internazionale

Independent Regulators' Group – Rail (IRG-Rail)

Nel 2025 la ComFerr ha partecipato a diversi gruppi di lavoro dell'IRG-Rail.

- Gruppo di lavoro «Access»: in questo gruppo di lavoro i regolatori hanno discusso, tra le altre cose, delle loro esperienze a livello nazionale con l'implementazione del nuovo processo armonizzato europeo di definizione dell'orario (Timetable Redesign TTR). In termini di contenuti e processi, il TTR si orienta in larga misura agli strumenti di pianificazione PrUR e PiUR già consolidati da alcuni anni in Svizzera. La Svizzera dovrebbe essere tra i primi Paesi a implementare questo processo. Gli sviluppi relativi al TTR sono stati anche uno dei motivi per cui di recente il Forum Train Europe (FTE), un gruppo d'interesse di ITF con sede a Berna, ha cercato sempre più uno scambio con IRG-Rail. Ai fini di un'osservazione attiva del mercato la ComFerr mantiene un dialogo diretto con l'FTE anche al di fuori delle riunioni dell'IRG-Rail.
- Gruppo di lavoro «Emerging Legislative Proposals»: come già l'anno precedente, la ComFerr ha collaborato nell'ambito di questo gruppo di lavoro alla proposta della Commissione europea di un regolamento relativo all'uso della capacità di infrastruttura ferroviaria nello spazio ferroviario europeo unico (modifica della direttiva 2012/34/UE e abrogazione del regolamento (UE) n. 913/2010). A fine 2025 i rappresentanti del Parlamento europeo, del Consiglio dell'Unione europea e della Commissione europea (il cosiddetto trilogo) hanno raggiunto un'intesa sul regolamento.
- Gruppo di lavoro «Market Monitoring»: la ComFerr ha raccolto i dati relativi alla Svizzera per il 13° report di monitoraggio del mercato di IRG-Rail. Il rapporto esamina gli sviluppi nel settore del trasporto ferroviario in un contesto paneuropeo, come ad esempio il calo del traffico merci illustrato nella figura sottostante, che in molti Paesi è stato ancora più marcato che in Svizzera.

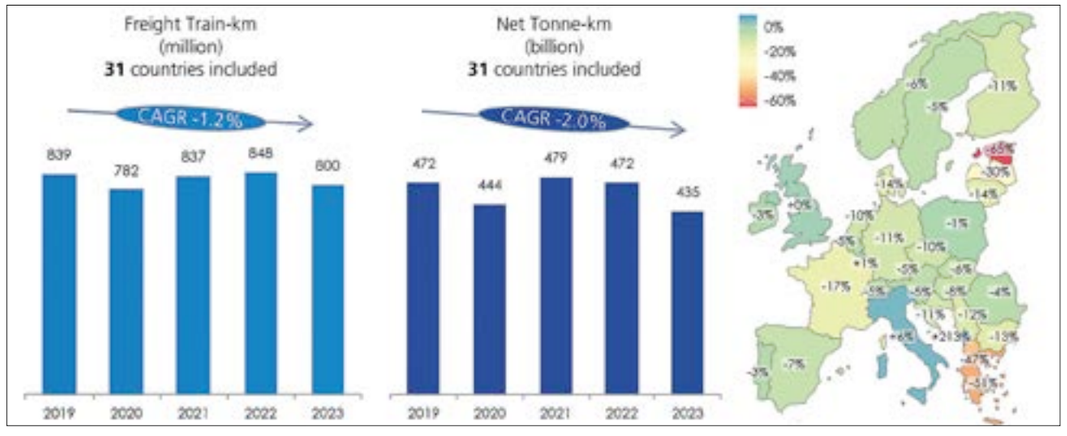

Figura: Diminuzione delle prestazioni di trasporto del traffico merci ferroviario nel 2023, tranne in tre Paesi (grafico tratto dal 13° report di monitoraggio del mercato di IRG-Rail).

Corridoi per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridors RFC)

Fino alla fine del 2024 la Svizzera faceva parte del corridoio RFC 1 (Reno–Alpi) e del corridoio RFC 2 (Mare del Nord–Mediterraneo). Il 1° gennaio 2025 questi due corridoi sono stati uniti per formare il nuovo corridoio per il traffico merci Mare del Nord–Reno–Mediterraneo (NSRM). La ComFerr partecipa allo scambio regolare tra i regolatori nazionali e i Corridor One-Stop Shop (C-OSS). La Svizzera, rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), assume congiuntamente al Belgio la presidenza del nuovo corridoio NSRM, un ruolo che le consente di dare più voce ai propri interessi riguardanti le tratte di accesso internazionali ad Alptransit (nuova ferrovia transalpina) nel Nord e nel Sud dell'Europa.

In collaborazione con il regolatore svedese Transportstyrelsen, dal 2024 la ComFerr redige un rapporto di monitoraggio annuale che fornisce una panoramica delle maggiori sfide legate all'esercizio dei corridoi. Il rapporto si basa sui riscontri dei responsabili dei corridoi, sui risultati dell'ultimo sondaggio sulla soddisfazione dei clienti e su vari indicatori (ad es. il numero di ordinazioni di tracce, il numero di conflitti d'ordinazione, la velocità media delle tracce pianificate).

Eventi

Convegno specialistico

Durante il suo convegno specialistico del 7 novembre 2025 la ComFerr ha discusso con il settore casi d'uso specifici (cosiddetti «use case») relativi all'accesso ai dati sull'infrastruttura. Scopo degli «use case» è quello di aumentare l'accessibilità ai dati sulle infrastrutture in determinati ambiti e di cooperare a favore di una cultura dei dati aperta e funzionale. La responsabilità per le modalità di applicazione e l'implementazione concreta degli «use case» spetterà al settore. La ComFerr dà l'avvio ai lavori e assume all'occorrenza un ruolo di supporto e di coordinamento. Le presentazioni e una sintesi del convegno specialistico sono pubblicati sul sito Internet della ComFerr.

Tavola rotonda con le imprese di trasporto ferroviario operanti nel traffico merci

Dopo il vivo interesse suscitato due anni fa da una tavola rotonda informale tra la ComFerr e le ITF operanti nel traffico merci a scartamento normale, il 18 giugno 2025 si è tenuta una nuova edizione di questo evento, al quale ancora una volta hanno preso parte e partecipato attivamente numerose ITF. Durante la tavola rotonda sono emerse varie osservazioni su ambiti tematici quali le capacità di stazionamento durante l'anno e il diverso utilizzo degli impianti per il traffico merci, che la ComFerr esaminerà in maniera approfondita. Per la Commissione questo tipo di scambio informale con il settore è importante per conoscere di prima mano cosa preoccupa il traffico merci ferroviario. Dai riscontri dei partecipanti è risultato un forte apprezzamento per la discussione aperta e costruttiva.

La ComFerr

Mandato legale

La ComFerr è una commissione extraparlamentare indipendente con poteri decisionali, che non sottostà a istruzioni del Consiglio federale. Essa garantisce l'accesso non discriminatorio alla rete ferroviaria, agli impianti di trasbordo TC cofinanziati dalla Confederazione e ai binari di raccordo, ai servizi di consegna locale delle merci su rotaia e all'infrastruttura portuale per il trasporto di merci sul Reno. In veste di commissione di vigilanza sul mercato la ComFerr vigila sul funzionamento del mercato ferroviario e lo sostiene in modo determinante. La ComFerr adempie il proprio mandato legale di cui all'articolo 40a^{ter} Lferr come segue:

- in qualità di autorità indipendente con poteri decisionali decide in merito ad azioni e ricorsi, ad esempio di imprese ferroviarie e altre imprese di trasporto;

- in qualità di autorità di vigilanza avvia inchieste d'ufficio e dispone misure atte ad assicurare la non discriminazione. A tale scopo svolge attività di monitoraggio e osservazione del mercato e conduce accertamenti preliminari. Utilizza inoltre lo strumento della «vigilanza permanente» per individuare tempestivamente potenziali discriminazioni e adottare le misure del caso, previa consultazione e partecipazione degli attori interessati;

- a livello internazionale la ComFerr collabora con altri regolatori esteri, in particolare nell'ambito dei corridoi per il trasporto ferroviario di merci.

La ComFerr (da sinistra a destra): Ferruccio Bianchi (membro), Anna Ciaranfi Zanetta (membro), Markus Kern (vicepresidente), Barbara Furrer (presidente), Cesare Brand (membro), Manfred Haller (membro), Christof Böhler (responsabile Segreteria tecnica).

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Presidente (dal 2025; membro dal 2024)	Barbara Furrer	dott. iur., avvocato, Hedingen/ZH
Vicepresidente (dal 2016)	Markus Kern	prof. dott. iur., LL.M., professore di diritto statale, amministrativo ed europeo all'Università di Berna, Berna/BE
Membro (dal 2025)	Ferruccio Bianchi	ing. STS, Onnens/VD
Membro (dal 2024)	Cesare Brand	avvocato, Forel (FR)
Membro (dal 2020)	Anna Ciaranfi Zanetta	lic. iur., avvocato, Dipartimento delle finanze e dell'economia del Cantone Ticino, Dalpe/TI
Membro (dal 2024)	Manfred Haller	EMBA, consulente indipendente, Unterkulm/AG

Organizzazione e personale

La ComFerr ha iniziato la propria attività il 1° gennaio 2000. Fa capo amministrativamente alla Segreteria generale del DATEC e i suoi membri sono nominati dal Consiglio federale. Oltre a riunioni regolari si tengono all'occorrenza anche riunioni di comitato su argomenti specifici. Nell'anno in esame ciò è avvenuto in ambito di traffico merci ferroviario.

Il 27 agosto 2024 il Consiglio federale ha nominato, su proposta del DATEC, la dott.ssa Barbara Furrer nuova presidente della ComFerr. A inizio 2025 è succeduta in questa funzione a Patrizia Danioth Halter, che ha lasciato la carica dopo dodici anni per raggiunti limiti di mandato. Barbara Furrer era già membro della Commissione prima della sua nomina a presidente. Nel 2025 il Consiglio federale ha nominato, su proposta del DATEC, Ferruccio Bianchi nuovo membro della ComFerr.

La Commissione ha una Segreteria tecnica con sede a Berna, la quale assiste la Commissione nell'adempimento dei suoi compiti, la rappresenta nei gruppi di lavoro internazionali e svolge l'attività di vigilanza.

Comunicazione e documentazione

La ComFerr pubblica le sue decisioni nella lingua del procedimento in questione sul proprio sito Internet e informa il pubblico tramite comunicati stampa. Fornisce una panoramica delle sue attività in corso in una newsletter e su LinkedIn. Sul suo sito Internet mette inoltre a disposizione diverse schede informative, in cui spiega le disposizioni di legge vigenti nel suo ambito di competenza e fornisce informazioni selezionate derivanti dall'osservazione del mercato.

Funzione	Nome	Formazione, esperienza
Responsabile	Christof Böhler	master in affari internazionali HSG
Responsabile supplente (fino a settembre 2025)	Melissa Rickli	lic. phil. hist.
Collaboratrice (fino a giugno 2025)	Ana Dettwiler	avvocato
Collaboratrice	Ursula Erb	dott. oec. publ.
Collaboratore	Andreas Oppliger	lic. phil. nat.
Collaboratrice (da giugno 2025)	Manja Schlieper	lic. iur., avvocato, LL.M.
Collaboratrice	Katrin Suter-Burri	dott. sc. nat. PF

Prospettive

Infrastruttura ferroviaria

Anche nel 2026 la ComFerr continuerà a concentrarsi sulla garanzia di un accesso non discriminatorio alla rete. A tale scopo verificherà, tra le altre cose, l'assegnazione delle tracce e gli strumenti di pubblicazione dei GI.

La ComFerr continuerà ad adoperarsi anche in futuro per migliorare progressivamente l'accesso ai dati dell'infrastruttura nel settore ferroviario attraverso «use case». L'implementazione di tali casi d'uso spetta al settore, mentre la ComFerr ha un ruolo di supporto e coordinamento.

Un'ulteriore priorità è la vigilanza permanente sul TMS, in cui l'attenzione è rivolta non solo allo sviluppo generale ma anche all'impiego di applicazioni concrete.

Impianti di trasbordo del traffico combinato

Nel 2025 FFS Cargo ha annunciato la chiusura di diversi impianti di trasbordo TC, il cui esercizio, secondo dichiarazioni di FFS Cargo, non è redditizio. Tra questi rientrano sei impianti cofinanziati dalla Confederazione e sotto la vigilanza della ComFerr per quanto riguarda l'accesso non discriminatorio: Cadenazzo, Gossau SG, Renens, St. Triphon, Berna Weyermannshaus e Rothenburg. FFS Cargo ha ceduto la gestione dell'impianto cofinanziato di Widnau al proprietario dell'impianto.

Dal 2026 FFS Cargo gestisce un solo impianto di trasbordo TC cofinanziato a Dietikon, che deve garantire un accesso non discriminatorio. La ComFerr adeguerà di conseguenza la propria attività di vigilanza e monitorerà gli ulteriori sviluppi del mercato a seguito del parziale ritiro di FFS Cargo.

Intelligenza artificiale

L'intelligenza artificiale (IA) è un tema rilevante per la ComFerr, perché i sistemi di autoapprendimento, ad esempio, influenzano le decisioni relative all'accesso alla rete, creando così nuove possibilità di discriminazione e un ulteriore rischio di poca trasparenza. La ComFerr sta quindi analizzando la questione e rafforzerà gradualmente le proprie capacità di vigilanza in tale ambito. A tal fine sta cercando di stabilire contatti non solo con il settore, ma anche con l'Ufficio federale delle comunicazioni UFCOM e con i regolatori esteri.

Glossario

Abréviation	Signification
Alptransit	Nuova ferrovia transalpina
C-OSS	Corridor One-Stop-Shop
DATEC	Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni
ETCS	European Train Control System (sistema europeo di controllo della marcia dei treni)
FFS	Ferrovie federali svizzere
GBN	Progetto Gateway Basel Nord
GI	Gestore dell'infrastruttura
HBSAG	Hafenbahn Schweiz AG
IDM	Infrastruttura statale di dati sulla mobilità
Impianti di trasbordo TC	Impianti di trasbordo per il traffico combinato
IRG-Rail	Independent Regulators' Group-Rail
ITF	Imprese di trasporto ferroviario
Lferr	Legge federale sulle ferrovie
LTM	Legge sul trasporto di merci
LTMS	Legge federale sul trasporto di merci sotterraneo
OARF	Ordinanza concernente l'accesso alla rete ferroviaria
OTM	Ordinanza sul trasporto di merci
PrUR	Programma di utilizzazione della rete
PiUR	Piano di utilizzazione della rete
RFC	Corridoio per il trasporto ferroviario delle merci (Rail Freight Corridor)

Abréviation	Signification
SAT	Servizio svizzero di assegnazione delle tracce
TCCI	Traffico a carro completo isolato
TMS	Traffic Management System
TTR	Timetable Redesign
UE	Unione europea
UFCOM	Ufficio federale delle comunicazioni
UFT	Ufficio federale dei trasporti
UST	Ufficio federale di statistica
UTP	Unione dei trasporti pubblici

Commissione del trasporto ferroviario ComFerr
Christoffelgasse 5
3003 Bern

Tel. +41 (0)58 463 13 00

info@railcom.admin.ch
www.railcom.admin.ch