

2. Relazione annuale

2.1 Scopo sociale, mandato e competenze

Scopo sociale e mandato

Mentre l'infrastruttura ferroviaria rappresenta un classico monopolio naturale, nell'utilizzo della rete ferroviaria svizzera vige dal 1999 un regime di concorrenza. Con il libero accesso alla rete introdotto nell'ambito della riforma delle ferrovie 1, le ITF possono condurre i propri treni in autonomia sulle reti ferroviarie di terzi. Prima, invece, ciascuna impresa ferroviaria era responsabile di condurre tutti i treni sulla propria rete, indipendentemente da chi ne fosse il proprietario.

In risposta al calo continuo della quota di mercato della ferrovia, già nel 1991 l'Unione europea (UE) aveva gettato le basi giuridiche per il libero accesso alla rete. Con l'Accordo sui trasporti terrestri¹, la Svizzera ha adottato la direttiva corrispondente², e si è impegnata a sviluppare la propria legislazione nazionale in materia in modo equivalente al diretto dell'UE.

Affinché la concorrenza nell'utilizzo della rete ferroviaria possa ottenere gli effetti di efficienza e di innovazione desiderati, è necessario che tutti gli attori del mercato godano delle medesime condizioni di accesso alla rete. Su tale base, il primo pacchetto ferroviario dell'UE³ prevede che le funzioni essenziali per l'accesso non discriminatorio alla rete siano esercitate da un servizio indipendente che non fornisca servizi di trasporto ferroviario. Le imprese ferroviarie svizzere sono però per la maggior parte, sia gestore dell'infrastruttura (GI) che imprese di trasporto. Per tale ragione il legislatore ha deciso di istituire il Servizio svizzero di assegnazione delle tracce (SAT), indipendente dal punto di vista giuridico, organizzativo e decisionale. Il SAT ha sostituito la società Traccia Svizzera SA fondata dalle imprese ferroviarie FFS, BLS e SOB e dall'Unione dei trasporti pubblici UTP dopo il respingimento del messaggio concernente la riforma delle ferrovie 2 dal febbraio 2005. Il SAT non è un'autorità di vigilanza, bensì si fa carico e assume la responsabilità di determinate funzioni che in origine competevano ai GI, esercitandole in modo indipendente e non discriminatorio.

Funzioni essenziali per l'accesso alla rete sono la pianificazione delle tracce (elaborazione dell'orario) e l'assegnazione delle tracce. Il SAT non allestisce l'orario autonomamente, bensì incarica i GI di elaborare le bozze d'orario. Tale possibilità è esplicitamente prevista nell'articolo 9f della legge federale sulle ferrovie (Lferr)⁴. In tale modello di mandato il SAT rimane tuttavia responsabile della pianificazione dell'orario e deve poter garantire in ogni momento che le pianificazioni dell'orario effettuate per suo conto avvengano senza discriminazioni.

Secondo il primo pacchetto ferroviario dell'UE sono funzioni essenziali per l'accesso alla rete anche la determinazione del canone di utilizzazione delle tracce (prezzo di traccia) e la relativa riscossione. Dal momento che in Svizzera il sistema dei prezzi di traccia è stabilito dalla Confederazione, il Consiglio federale si è limitato ad affidare al SAT il solo incasso del canone di utilizzazione delle tracce.

La Confederazione ha inoltre trasferito al SAT la gestione del registro dell'infrastruttura ferroviaria, che sino a quel momento era di competenza dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT). Con tale misura la Confederazione ha migliorato la governance, separando il ruolo di emanazione delle direttive sulla gestione del registro (UFT) da quello di gestione del registro stesso (SAT).

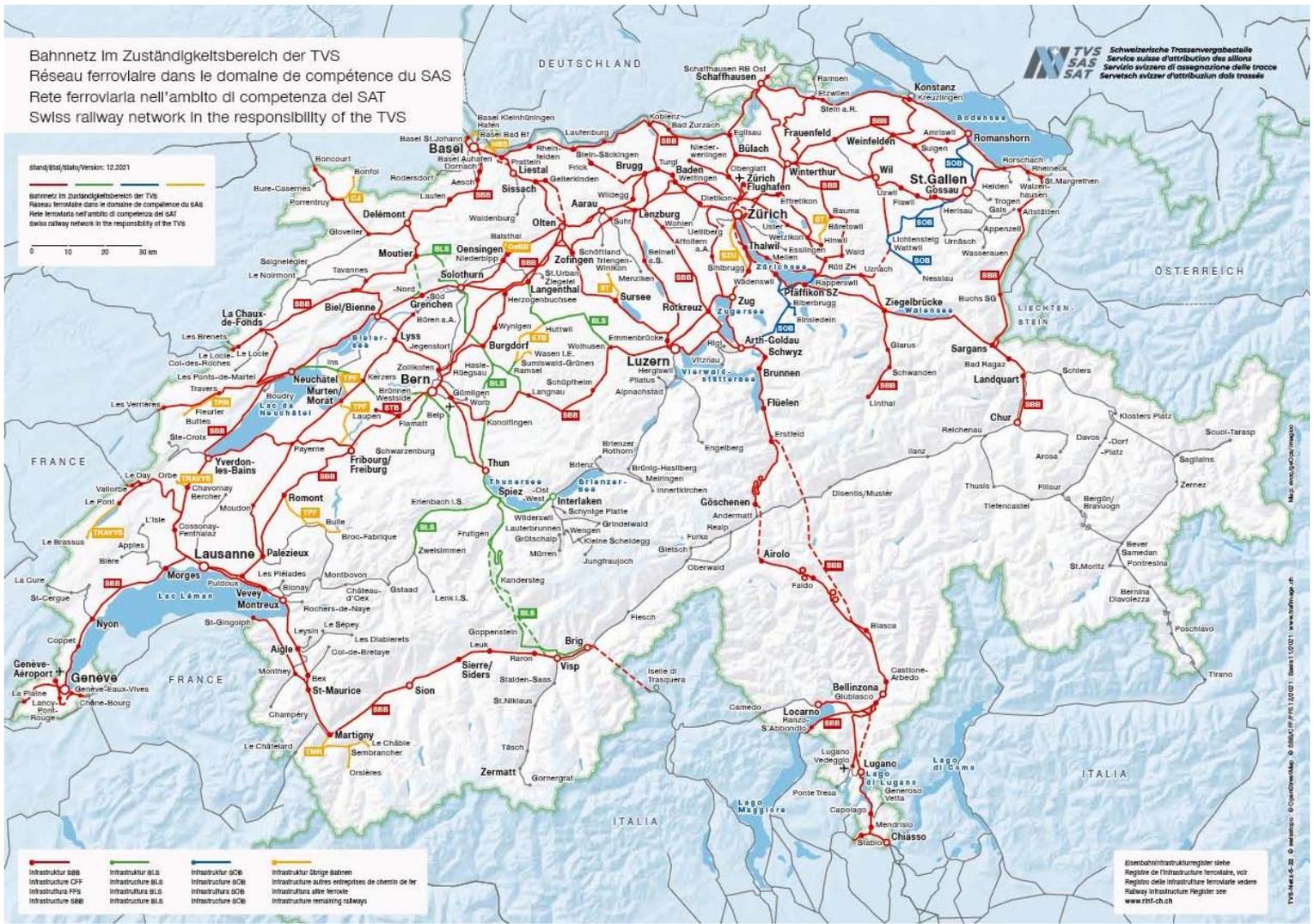
Competenza

Salvo poche tratte non rilevanti per l'accesso alla rete, il SAT è competente per l'intera rete svizzera a scartamento normale. Questa comprende i seguenti GI:

Sigla	Denominazione	Tratte di competenza del SAT
FFS	Ferrovie federali svizzere	Intera rete incl. ferrovia del Sensetal
BLSN	BLS Netz AG	Intera rete
SOB	Schweizerische Südostbahn AG	Intera rete
HBS	Hafenbahn Schweiz AG	Intera rete
CJ	Compagnie des Chemins de fer du Jura (C.J.) SA	Porrentruy–Bonfol
ETB	Emmentalbahn GmbH	Sumiswald–Grünen–Huttwil / Wasen i.E.
OeBB	Oensingen–Balsthal-Bahn AG	Oensingen–Balsthal
ST	Sursee-Triengen-Bahn AG	Hinwil–Bäretswil–Bauma; Sursee–Triengen-Winikon
SZU	Sihltal Zürich Uetliberg Bahn AG	Zürich–Sihlbrugg; Zürich Wiedikon–Zürich Giesshübel
TMR	Transports de Martigny et Régions SA	Martigny–Orsières; Sembrancher–Le Châble
TPFI	Transports publics fribourgeois Infrastructure SA	Romont–Bulle; Givisiez–Murten/Morat; Muntelier–Löwenberg–Ins
transN	Transports Publics Neuchâtelois SA	Travers–Buttes
Travys	TRAVYS – Transports Vallée de Joux - Yverdon-les-Bains - Ste-Croix S.A.	Le Pont–Le Brassus; Orbe–Chavornay

Il SAT non è competente per la rete a scartamento metrico e ridotto, in quanto qui il libero accesso alla rete non svolge per il momento alcun ruolo. Non è neppure competente per le tratte in esercizio al confine a scartamento normale con altre regole di competenza sulla base dei trattati internazionali. Ciò riguarda segnatamente le tratte delle ferrovie tedesche e austriache sul territorio svizzero. Per la gestione del registro dell'infrastruttura vigono competenze specifiche, stabilite dall'UFT in una direttiva.

Rete ferroviaria nell'ambito di competenza del SAT



¹ Accordo tra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia (RS 0.740.72).

² Direttiva 91/440/CEE del Consiglio, del 29.7.1991, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie (GU L 237 del 24.8.1991, pag. 25).

³ Direttiva 2001/14/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26.2.2001, relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza (GU L 75 del 15.3.2001, pag. 29); o nuova versione: direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21.11.2012, che istituisce uno spazio europeo ferroviario unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

⁴ RS 742.101.