

Spiegazione del Regolamento UE 913/2010

Obiettivo

L'Unione europea ha emanato il Regolamento 913/2010 «relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo» nell'intento di rafforzare la competitività del trasporto ferroviario delle merci transfrontaliero e di aumentare la sua quota di mercato. Secondo l'UE ciò è necessario per poter raggiungere gli obiettivi stabiliti nel Libro bianco del 2011¹. Anche la Svizzera ha interesse a partecipare a questi corridoi per rafforzare lo spostamento del trasporto delle merci dalla strada alla ferrovia.

L'UE ha definito nove corridoi europei per il trasporto ferroviario delle merci, di cui due attraversano anche il territorio elvetico. Si tratta nella fattispecie:

del corridoio Reno-Alpi: Zeebrugge / Anversa / Amsterdam / Rotterdam – Colonia – Basilea – San Gotardo / Lötschberg - Sempione – Milano – Genova

e

del corridoio Mare del Nord-Mediterraneo : Rotterdam / Anversa / Dunkerque / Lille / Liegi / Parigi – Lussemburgo – Metz – Basilea / Digione – Lione



¹ Libro bianco «Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti – Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile». Bruxelles, 28.3.2011, KOM(2011) 144.

Grazie a tempi di trasporto attrattivi, capacità riservate per il traffico delle merci transfrontaliero e un'elevata affidabilità nella pianificazione e nell'esecuzione, i prodotti proposti al traffico delle merci internazionale rappresentano un'offerta di qualità. Di riflesso si ha un aumento della conformità di mercato dell'offerta di tracce transfrontaliere rispetto al passato e l'ordinazione delle tracce risulta semplificata. La maggioranza dei corridoi, tra cui anche quelli a cui partecipa la Svizzera, hanno dovuto applicare il regolamento UE entro novembre 2013.

Organizzazione

Per rendere più competitivo il traffico ferroviario delle merci transfrontaliero non è sufficiente che i gestori delle infrastrutture e gli organi d'attribuzione delle tracce intensifichino la loro collaborazione e quella con le imprese di trasporto ferroviario, ma devono farlo anche i ministeri dei trasporti dei paesi interessati. L'attrattiva di un corridoio per il trasporto ferroviario delle merci non è determinata unicamente dalla qualità delle offerte di tracce e dall'efficienza dei processi d'ordinazione delle tracce, ma presuppone anche condizioni quadro possibilmente armonizzate.

Per questo motivo ogni singolo corridoio per il trasporto ferroviario delle merci è diretto da un comitato esecutivo (a livello statale/ministeriale) e da un comitato di gestione (livello dei gestori delle infrastrutture ferroviarie e degli organi d'attribuzione delle tracce). Per avere offerte di tracce attrattive e conformi alle esigenze vengono coinvolti, attraverso un gruppo consultivo, anche le imprese di trasporto ferroviario (ITF) e i gestori dei terminali.

Offerte di tracce attrattive

I gestori delle infrastrutture ferroviarie e gli organi d'attribuzione delle tracce che partecipano al corridoio per il trasporto ferroviario delle merci elaborano di comune intesa offerte di tracce transfrontaliere per il trasporto delle merci. Queste offerte vengono create in funzione delle esigenze di mercato, che a loro volta vengono stabilite nell'ambito di uno studio del mercato dei trasporti che va aggiornato periodicamente, ma devono comunque anche tenere debitamente conto delle esigenze di capacità degli altri generi di traffico, in particolare del traffico viaggiatori. Nel contesto dell'organo d'accompagnamento le ITF hanno la possibilità di esaminare le offerte pianificate.

Le offerte di traccia «precostruite» vengono pubblicate tempestivamente ogni anno in un cosiddetto catalogo delle tracce, prima dell'inizio del processo d'ordinazione. Per la Svizzera la realizzazione di un tale catalogo non è nuova; in quanto le FFS, la BLS e traccia.ch pubblicano già da alcuni anni cataloghi per il trasporto delle merci sugli assi del San Gottardo e del Lötschberg-Sempione. La novità è però data dal fatto che a queste tracce vada attribuita una priorità più elevata durante l'assegnazione e anche nell'esercizio operativo.

OneStopShop per la richiesta di capacità infrastrutturali

I gestori delle infrastrutture e gli organi d'attribuzione delle tracce di ogni corridoio hanno istituito un punto di riferimento comune – un cosiddetto OneStopShop del corridoio. Ciò facilita la richiesta di tracce transfrontaliere per il trasporto delle merci sui corridoi per le ITF e gli altri richiedenti. All'OneStopShop del corridoio compete, per incarico dei gestori delle infrastrutture e degli organi d'attribuzione delle tracce del

corridoio, l'attribuzione delle tracce di catalogo riferite al corridoio. Inoltre fornisce informazioni alle ITF e a terzi.

Per la richiesta di una traccia ininterrotta presso l'OneStopShop del corridoio viene utilizzato il tool per il processo di attribuzione delle tracce, il «Path Coordination System PCS» (chiamato in passato Pathfinder). L'impiego di questo strumento costituisce il presupposto per evitare processi paralleli nell'ambito dell'assegnazione delle tracce. Inoltre facilita la rappresentazione e la gestione delle tracce in catalogo riferite al corridoio ancora disponibili nell'ambito dell'orario infrannuale.

Pianificazione degli investimenti sincronizzata

Nell'interesse di un impiego efficiente dei mezzi e onde evitare problemi di capacità, gli stati membri e i gestori delle infrastrutture ferroviarie sono tenuti a coordinare le loro pianificazioni degli investimenti a medio e a lungo termine. Il rispettivo piano degli investimenti, che va elaborato di comune intesa dai gestori delle infrastrutture, deve essere sottoposto per approvazione al consiglio esecutivo con i rappresentanti dei ministeri.

Berna, 4 maggio 2015