

## **Immobili FFS**

### **Verifica dell'identificazione e della trasformazione di immobili non più necessari all'esercizio**

#### **L'essenziale in breve**

---

Con una superficie di 97 chilometri quadrati, ossia circa la metà del Cantone di Zugo, le Ferrovie federali svizzere FFS sono uno dei più grandi proprietari di immobili della Svizzera. Un quinto circa di questa superficie, con 3500 edifici, non serve all'esercizio ferroviario.

La Divisione Immobili ha il compito di gestire in modo professionale gli immobili che non servono all'accesso alla rete, di orientarsi alle esigenze di mercato e, così, di rafforzare la capacità finanziaria delle FFS. Gli edifici e gli impianti necessari per accedere alla rete, le cosiddette aree destinate al traffico (ad es. la rete ferroviaria, le costruzioni destinate ai posti di manovra) sono di proprietà della Divisione Infrastruttura. Questa Divisione gestisce le aree destinate al traffico esistenti, progetta nuove costruzioni e ampliamenti, sviluppa la rete ferroviaria su un periodo di pianificazione fino a 30 anni.

Il Controllo federale delle finanze (CDF) ha esaminato come le FFS identificano le aree non più necessarie all'esercizio ferroviario e come decidono di destinarle ad altro uso.

#### **Gestione attiva per raggiungere i propri obiettivi finanziari**

La Confederazione dirige le FFS tramite obiettivi strategici stabiliti ogni volta per un periodo di quattro anni. Nei settori non aventi diritto a indennità le FFS devono conseguire utili adeguati. In tal modo si auspica che la Divisione Immobili fornisca versamenti suppletivi di 150 milioni di franchi all'anno per l'infrastruttura e contribuisca al risanamento della cassa pensioni. Per raggiungere questi obiettivi, nei prossimi 20 anni il settore degli immobili dovrà conseguire 245 milioni di franchi all'anno. A tal fine, oltre ai redditi locativi, devono essere alienate anche parti del parco immobiliare.

Le FFS hanno ripartito gli immobili in tre portafogli (produzione ferroviaria, stazioni, oggetti d'investimento) e stabilito strategie per la loro gestione, che vengono costantemente aggiornate. In tal modo intendono ottimizzare il potenziale del valore aggiunto di queste aree al fine di generare ulteriori entrate dalla locazione o ricavi dalla loro vendita. Al riguardo occorre menzionare ad esempio le 80 aree di sviluppo per le quali presso la Divisione Immobili esistono piani di trasformazione concreti.

Secondo il rapporto del Consiglio federale sul raggiungimento degli obiettivi strategici 2010, la Divisione Immobili delle FFS ha, come l'anno scorso, conseguito buoni risultati e raggiunto quindi gli obiettivi attesi con l'attuazione delle strategie immobiliari.

#### **Accertamento delle aree con notevole potenziale di valore aggiunto**

Nel 2006 le FFS hanno rilevato per l'ultima volta su vasta scala gli immobili non necessari al loro esercizio e li hanno attribuiti alla Divisione Immobili. Da allora l'identificazione di questo tipo di immobili non avviene sistematicamente. Tali oggetti vengono comunque ancora rilevati singolarmente, dietro richiesta della Divisione Immobili o di terzi.

Secondo il CDF occorre disciplinare il modo di procedere affinché le nuove esigenze delle aree ferroviarie esistenti possano essere sistematicamente riconosciute e valutate ai fini di una possibile cessione. Il CDF ritiene parimenti che bisognerebbe esaminare se incentivi finanziari a favore della Divisione Infrastruttura consentano di dinamizzare ulteriormente lo sviluppo del potenziale.

### **Ponderazione degli interessi garantita**

Una procedura di cessione è effettuata prima che terreni ed edifici vengano utilizzati. In questo modo le FFS si accertano che nessun oggetto ancora necessario per l'esercizio ferroviario sia ceduto. Nel quadro di questa procedura vengono messi a confronto gli interessi della Divisione Infrastruttura (garanzia delle zone necessarie per lo sviluppo della rete) e quelli della Divisione Immobili (attrattiva economica delle aree nell'ottica di una realizzazione). Questa procedura rende possibile una ponderazione equilibrata degli interessi.

A causa di una politica alquanto riluttante della Divisione Infrastruttura riguardo alle possibili cessioni sussiste il rischio che l'impiego più redditizio non venga sistematicamente perseguito. Il CDF raccomanda dunque di tener conto automaticamente degli aspetti di redditività nella procedura di cessione a partire da un determinato volume finanziario.

### **Assunzione dei costi di smantellamento da parte della Divisione Immobili**

Il finanziamento dei costi legati alla compera o alla vendita di terreni ed edifici è disciplinato in un regolamento interno delle FFS. A livello pratico queste regole generano confusioni, in particolare per quanto concerne i costi di smantellamento delle installazioni infrastrutturali (ad es. binari, linee di contatto ecc.). Al CDF è stato a volte comunicato che il finanziamento di tali smantellamenti è parte integrante della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS e che quindi dovrebbe essere sostenuto dalla Divisione Infrastruttura. Il CDF ha proposto di chiarire i punti oscuri con l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) nel quadro dell'attuale rielaborazione delle direttive.

Nei casi esaminati il CDF ha constatato che la Divisione Immobili si è assunta tutti i costi inerenti alle operazioni di vendita, ovvero non ha gravato la Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS. Questa prassi è logica poiché attualmente gli immobili sono contabilizzati dalla Divisione Infrastruttura secondo i valori contabili e gli utili di alienazione sono integralmente assegnati alla Divisione Immobili. Essa ha inoltre il vantaggio di concedere alla Divisione Immobili la possibilità di portare avanti i propri progetti indipendentemente dalle risorse finanziarie della Divisione Infrastruttura.

Le FFS condividono le raccomandazioni del CDF e istituiranno, tra l'altro, presso la Divisione Infrastruttura un'unità organizzativa che analizzerà in modo sistematico e periodico il portafoglio delle infrastrutture. In tal modo si intende garantire il riconoscimento sistematico delle aree non più necessarie per l'esercizio ferroviario e separarle per destinarle a un uso diverso.

### **Testo originale in tedesco**