

## **Verifica della pianificazione e della gestione delle fasi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria**

### **Ufficio federale dei trasporti**

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

---

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) sta pianificando l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Al momento della verifica del Controllo federale delle finanze (CDF), per la fase di ampliamento 2030/35 sono allo studio due varianti. Mediante il messaggio che trasmetterà al Parlamento alla fine del 2018, il Consiglio federale proporrà investimenti per 7 miliardi di franchi in progetti da realizzare entro il 2030 o investimenti per 12 miliardi entro il 2035.

Il 9 febbraio 2014 il popolo svizzero ha accolto il progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Sulla base di questa decisione, dal 1° gennaio 2016 l'UFT gestisce i processi di pianificazione e ordinazione dell'infrastruttura ferroviaria. Prima del FAIF erano le Ferrovie federali svizzere (FFS) ad assumere tale funzione. L'inversione dei ruoli costituisce un cambiamento di paradigma. Un'altra novità è l'equiparazione dei diversi tipi di traffico: a lunga distanza, regionale viaggiatori e regionale merci nonché le imprese di trasporto ferroviarie.

#### **Il processo di pianificazione delle fasi di ampliamento è comprensibile però la scelta dei moduli è poco concreta**

Gli ampliamenti dell'infrastruttura previsti per la fase 2030/35 sono pianificati in funzione della domanda. A tale scopo l'UFT ha definito un processo di pianificazione che si articola in 11 fasi di lavoro. Poiché vi sono più richieste di ampliamento (moduli) di quante il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF) possa finanziare, bisogna selezionare i moduli più efficaci. Il metodo previsto per la selezione si basa sugli indicatori di sostenibilità riconosciuti per progetti di infrastruttura ferroviaria (NIBA). Il metodo è chiaro finché si tratta di classificare i moduli in base all'ordine di priorità. Quando si selezionano i moduli del primo livello di priorità, il metodo è meno concreto e il rischio di subire un'influenza (politica) cresce. A questo proposito l'UFT dovrà a giustificare costantemente e in modo plausibile la selezione dei moduli.

#### **Le FFS elaborano una propria variante aziendale**

La pianificazione della fase di ampliamento 2030/35 si concentra sugli aspetti politico-economici e non si basa sulla prospettiva aziendale delle FFS. Queste ultime devono però essere gestite secondo criteri d'impresa, ragion per cui nel 2016 hanno deciso, d'intesa con i rappresentanti dei proprietari – Amministrazione federale delle finanze (AFF) e Segreteria generale del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (SG-DATEC) – di elaborare una propria variante oltre al processo ordinario di pianificazione. Tale variante comporta tuttavia il rischio che il risultato comune della pianificazione ottenuto da tutte le parti interessate sia messo in discussione nel momento sbagliato. La SG-DATEC dirige l'UFT, pur essendo rappresentante dei proprietari delle FFS. In questo suo duplice ruolo essa deve garantire che l'UFT e le FFS possano espletare i loro compiti senza influenzarsi negativamente a vicenda.

#### **Testo originale in tedesco**