

Verifica del potenziale finanziario attraverso chiusure parziali o totali delle tratte durante la manutenzione ferroviaria

Verifica presso l'Ufficio federale dei trasporti, la BLS Netz AG, la Südostbahn (Ferrovie del Sud-Est) e le Ferrovie federali svizzere

L'essenziale in breve

Con le convenzioni sulle prestazioni 2017–2020 la Confederazione mette a disposizione dei gestori dell'infrastruttura (GI) circa 13,2 miliardi di franchi per il finanziamento dell'esercizio e del mantenimento della qualità dell'infrastruttura ferroviaria. I GI devono assicurare un esercizio e un mantenimento efficiente dell'infrastruttura. Anche secondo la legge sui sussidi, la Confederazione si attende che i GI utilizzino le risorse messe a disposizione in modo economico. In virtù di questo principio, devono ridurre i costi mediante nuove strategie relative agli impianti (ad es. con la chiusura della tratta anziché manutenzione «durante l'esercizio»).

Alla luce di tutto questo, il Controllo federale delle finanze (CDF) ha voluto conoscere il potenziale finanziario di un *cluster* (raggruppamento di progetti / misure volte a sfruttare le sinergie) con la chiusura totale delle tratte. A tale scopo ha analizzato i tre esempi di *cluster* realizzati e calcolati presso la BLS Netz AG, la Schweizerische Südostbahn AG (SOB) e le Ferrovie federali svizzere (FFS). I costi effettivi dei *cluster* ammontano a circa 44 milioni di franchi.

Lo sviluppo dei cluster è difficile da comprendere

Due dei tre *cluster* hanno permesso di conseguire risparmi pari a circa il 10 per cento. Il terzo progetto ha presentato costi supplementari di circa il 15 per cento, che possono però essere giustificati (ad es. aspetti tecnici, aggiudicazioni svantaggiose, imprevisti, imprecisioni nella pianificazione). Dall'analisi dei tre cluster è emerso che la leva più importante per conseguire risparmi è l'impiego ottimizzato delle macchine per la costruzione di binari.

Prima di realizzare i *cluster* tutti i GI hanno esaminato diverse varianti di intervalli (ad es. intervallo diurno di 8 ore, intervallo notturno di 8 ore, chiusura totale). La variante scelta, però, non è sempre stata la più economica. La decisione a favore della chiusura totale si basava, da un lato, su aspetti qualitativi (ad es. tratta a binario unico, qualità della costruzione, sicurezza, accettazione) e, dall'altro, sulla necessità per i GI di sperimentare questo strumento.

Occorre rilevare l'effetto del *clustering* con chiusura totale

Dall'analisi dei tre *cluster* con chiusura totale è emerso che questi non offrono di per sé possibilità di risparmio. I GI ottimizzano continuamente le loro pianificazioni degli intervalli al fine di ottenere un effetto migliore nella manutenzione della ferrovia. Il CDF è del parere che, in qualità di autorità di vigilanza, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) debba osservare sistematicamente il *clustering*. In considerazione di questi risultati, l'impiego economico di tale strumento dovrebbe essere ottimizzato ulteriormente in collaborazione con le ferrovie.

Testo originale in tedesco