

Verifica trasversale dell'acquisto di materiale rotabile nel settore ferroviario

Ufficio federale dei trasporti, Ferrovie federali svizzere, Schweizerische Südostbahn AG e Transports Publics Neuchâtelois SA

L'essenziale in breve

Nel 2018 il Controllo federale delle finanze (CDF) ha condotto per la prima volta una verifica dell'acquisto di materiale rotabile. Tra il 2006 e il 2017, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha autorizzato 36 acquisti nel settore dei binari a scartamento normale del traffico regionale viaggiatori (TRV). L'azienda Stadler Rail AG ha fornito il prodotto FLIRT (Automotrice innovativa, rapida e leggera per treni regionali) per i due terzi di questi progetti con un volume delle commesse di circa 2 miliardi di franchi.

Necessaria un'armonizzazione tecnica del materiale rotabile nel TRV

Per poter fatturare ai Cantoni e alla Confederazione i costi conseguenti degli investimenti nelle offerte del TRV, le imprese di trasporto devono chiedere previamente l'approvazione all'UFT. Quest'ultimo non confronta le offerte del TRV con gli acquisti di materiale rotabile già approvati. L'offerta legata alle prestazioni è sottoposta a controlli dettagliati, che comprendono i costi degli acquisti. Per questi ultimi non è necessario chiedere previamente l'approvazione, la quale peraltro non garantisce il finanziamento delle spese di esercizio.

Il sistema di accoppiamento meccanico del materiale rotabile è armonizzato sul piano tecnico, ma non è operativo se gli elettrotreni provengono da produttori diversi. Le interfacce di controllo elettroniche non sono standardizzate e per le imprese di trasporto cambiare il fornitore di materiale rotabile risulta complicato. Il CDF raccomanda all'UFT di rendere obbligatoria la possibilità di accoppiare gli elettrotreni provenienti da produttori diversi.

Cooperazione e standardizzazione – potenziale di risparmio nel TRV

Nel periodo 2002–2017, le imprese di trasporto selezionate hanno acquistato circa 145 elettrotreni FLIRT a quattro casse. L'acquisto comprendeva 19 ordinazioni singole (contratti d'appalto e supplementi). I produttori si aspettano un effetto di economia di scala per commesse superiori a 50 elettrotreni. Tuttavia, nel TRV mancano uno standard di qualità e una strategia di flotta coordinata in termini di tempo per le imprese di trasporto. Questo rende difficile la formazione di lotti più economici. L'ottima qualità dell'offerta di trasporto del TRV (cadenza semi-oraria, elevato numero di fermate, esigenze di puntualità elevate) comporta un aumento dei costi per tutte le imprese di trasporto (ad es. doppia motorizzazione, riduzione del peso degli elettrotreni, forte usura dei binari).

Gli acquirenti non riescono a identificare facilmente quali esigenze in fatto di orari generano quali costi conseguenti. Il servizio del TRV è ampiamente standardizzato. Sull'intera gestione della flotta TRV è ravvisabile un potenziale di risparmio sia negli investimenti che nella manutenzione. Il CDF raccomanda all'UFT di esaminare delle misure opportune per

realizzare questi risparmi, ad esempio un ufficio di coordinamento per la strategia di flotta relativo al materiale rotabile del TRV all'interno dell'UFT o un'impresa specializzata nel materiale rotabile.

Testo originale in tedesco