

Verifica della costruzione della stazione di Berna

Traffico regionale Berna-Soletta

L'essenziale in breve

La stazione di Berna ha raggiunto i suoi limiti di capacità operativa e di spazio. Attualmente, l'azienda Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) sta realizzando la nuova stazione RBS a Berna. Nel contempo, le Ferrovie federali svizzere (FFS) stanno costruendo un passaggio sotterraneo, chiamato sottopassaggio «Mitte». Il progetto della futura stazione RBS di Berna include la costruzione di una nuova stazione sotterranea situata a 17 metri sotto i binari 2-7 delle FFS. I treni vi accederanno tramite una nuova galleria lunga circa 1 chilometro.

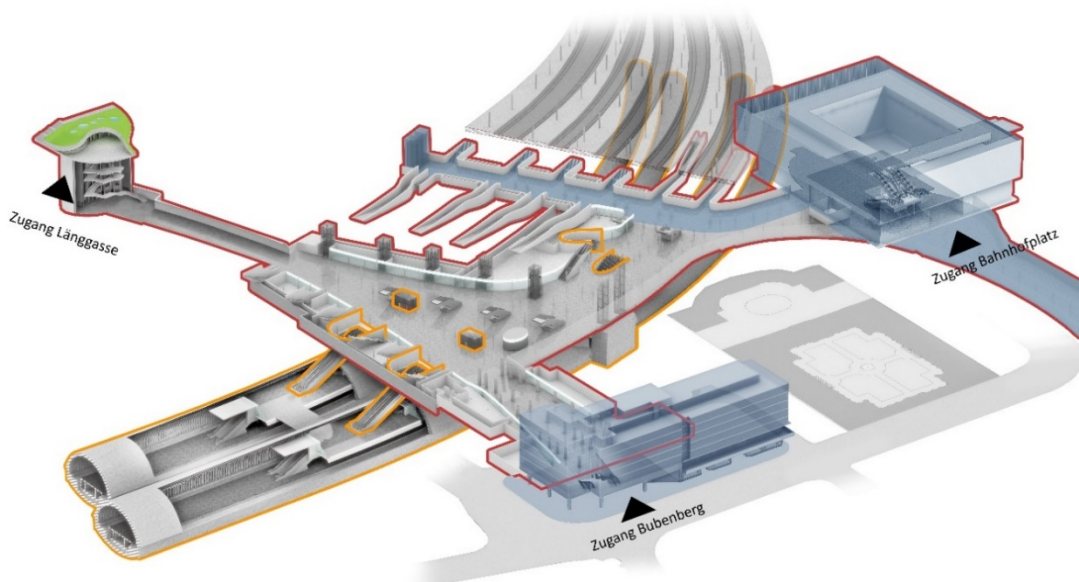


Figura 1: sezione della futura stazione di Berna con i sottopassaggi delle FFS (in rosso) e la futura stazione sotterranea RBS (in arancione); fonte: RBS / Zukunft Bahnhof Bern

La verifica del Controllo federale delle finanze (CDF) si è concentrata sulla gestione e sulla direzione del progetto da parte della RBS. I risultati della verifica mostrano possibili margini di miglioramento nell'ambito della direzione e negli strumenti di gestione come pure nella trasparenza dei costi.

I costi complessivi sono superiori del 25 per cento circa e la messa in esercizio è in ritardo di quasi quattro anni rispetto all'accordo iniziale

L'accordo sul finanziamento disciplina che il potenziamento della stazione RBS di Berna dovrebbe costare 600 milioni di franchi, calcolati per la messa in esercizio nell'ultimo trimestre del 2025. Al momento della verifica, i costi complessivi previsti ammontavano a 750 milioni di franchi. La messa in esercizio è stata rinviata a metà 2029. Nel febbraio del 2022, dopo lo svolgimento della verifica, la RBS ha comunicato che i costi complessivi ammontavano a 731 milioni di franchi.

I dati in merito ai costi e alle scadenze presentati nell'accordo sul finanziamento non erano affidabili. Inoltre, la complessità del progetto è stata sensibilmente sottovalutata. Di conseguenza, mentre il progetto era in corso sono state colmate delle lacune, sono state apportate delle modifiche e l'organizzazione del progetto RBS definita dalla committenza ha dovuto essere rivista.

La trasparenza dei costi va migliorata, mentre i costi finali e la scadenza della messa in esercizio devono essere oggetto di rapporti periodici. I nuovi rischi e le modifiche del progetto devono essere integrati in modo costante e trasparente nei costi finali.

L'organizzazione del progetto definita dalla committenza è efficace, mentre la direzione può essere migliorata

Nel 2018 la committenza ha definito un'organizzazione del progetto stabile ed efficace. Il forte incentramento sul capoprogetto generale dovrebbe essere ripensato, soprattutto per la prossima fase del progetto, al fine di garantire una migliore ripartizione dei compiti e delle funzioni e di ridurre i rapporti di dipendenza da questa persona chiave. I singoli ruoli devono essere definiti in maniera più precisa e integrati attivamente nel progetto.

Inoltre, nella prossima fase la direzione del progetto dovrebbe essere rafforzata mediante un manuale più ampio e vincolante anche per tutte le parti esterne coinvolte nel progetto.

La gestione dei rischi, della qualità e delle modifiche del progetto potrebbe essere usata in maniera più efficace e sistematica

La gestione dei rischi definita dalla committenza non viene effettuata in modo rigoroso e continuo. Questa situazione deve essere chiarita. Attualmente la gestione della qualità è stata implementata soltanto per la fase di esecuzione e a livello di progetto non esiste ancora.

Le modifiche di progetto vengono aggiornate presso la RBS che, tuttavia, non ricorre alla gestione delle modifiche come strumento di gestione.

Testo originale in tedesco