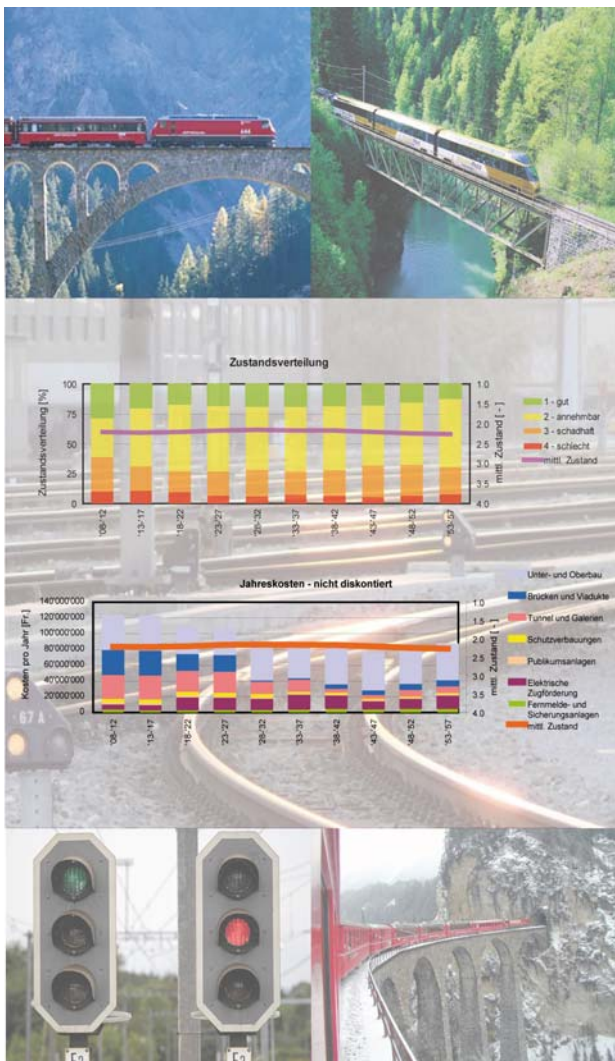




Rapporto concernente lo stato dell'infrastruttura ferroviaria delle ferrovie private svizzere

Compendio del rapporto del 7 agosto 2008





Premesse e obiettivi

I trasporti pubblici svizzeri devono mantenere un elevato livello di qualità ed essere gestiti in modo efficiente su tutto il territorio nazionale. La seconda tappa della riforma delle ferrovie mira ad ammodernare il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria, equiparare le ferrovie private alle FFS e aumentare la sicurezza dei viaggiatori. In seguito al rinvio, nel 2006, della riforma delle ferrovie 2 da parte delle Camere, il Consiglio federale ha chiesto al Parlamento di approvare come soluzione transitoria un 9° credito quadro per i contributi d'investimento destinati alle imprese ferroviarie titolari di concessione federale (ferrovie private) negli anni 2007 - 2010. Durante il dibattito sul 9° credito quadro la Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio degli Stati ha depositato un postula-to in cui chiedeva l'elaborazione di un rapporto sullo stato dell'infrastruttura delle ferrovie private sviz-zere con lo scopo di:

1. illustrare lo stato in cui si trova l'infrastruttura delle ferrovie private svizzere,
2. determinare il fabbisogno finanziario medio per anno di tali ferrovie per mantenere la qualità dell'infrastruttura,
3. confrontare i fondi attualmente a disposizione delle ferrovie private con quelli destinati a tratte FFS dello stesso tipo.

Nell'aprile 2007 la ditta Ernst Basler + Partner AG ha ricevuto l'incarico di elaborare il rapporto; un gruppo di lavoro dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha seguito i lavori, effettuati in collaborazione con le ferrovie private.

Procedimento

In una prima fase si è proceduto a rilevare lo stato attuale dell'infrastruttura delle ferrovie private sviz-zere, valutandolo in base a categorie predefinite. Ai fini della valutazione l'infrastruttura è stata suddivisa in sette gruppi di impianti: infrastruttura e sovrastruttura delle linee, ponti e viadotti, tunnel e gal-lerie di protezione, costruzioni di protezione, impianti per il pubblico, dispositivi per la trazione elettrica, impianti di sicurezza e di telecomunicazione. Le imprese stesse hanno fornito i dati necessari (numero degli impianti e classificazione del loro stato) mediante un questionario e nel corso di interviste. Ci si è basati soprattutto su dati disponibili e su informazioni delle imprese; non sono pertanto stati effettuati presso le singole imprese rilevamenti sistematici e completi delle condizioni delle infrastrutture.

Sulla base dello stato degli impianti così rilevato si è determinato il futuro fabbisogno finanziario per mantenerne la qualità applicando un modello di previsione fondato sui seguenti elementi:

- usura degli impianti: durata media degli impianti e loro periodi di permanenza nelle singole ca-tegorie di classificazione dello stato dell'infrastruttura;



- misure di manutenzione: tipo, costi ed effetti (miglioramento dello stato);
- strategie di manutenzione: tipo, entità e periodicità delle misure da adottare.

Impiegando il modello di previsione e tenendo conto del numero d'impianti, dello stato dell'infrastruttura, delle fasi di usura predefinite, della strategia di manutenzione, dei costi ed effetti delle misure, si possono allestire previsioni sul futuro sviluppo dello stato dell'infrastruttura e sui fondi necessari nei prossimi anni. Si è giunti così a una previsione a medio termine (10 anni) e a lungo termine (50 anni) del fabbisogno finanziario, espresso in costi annui per ogni gruppo d'impianti. Il rapporto si esprime in merito ai vari gruppi di impianti e alle reti infrastrutturali delle ferrovie, ma non su singoli segmenti di tratte; esso contiene inoltre un giudizio generale sull'intera rete delle ferrovie private, basato sulla valutazione dei dati complessivi ottenuti dall'aggregazione dei dati sulle singole ferrovie. Il modello impiegato non tiene conto delle spese indipendenti dallo stato dell'infrastruttura e neppure di quelle necessarie per adempiere oneri e direttive; queste sono considerate separatamente.

Il fabbisogno finanziario stimato è stato quindi messo a confronto con i fondi attualmente a disposizione delle ferrovie private in base agli importi sui contributi risultanti dai piani d'investimento delle imprese. Si è inoltre proceduto a confrontare i dati sullo stato attuale degli impianti e il futuro fabbisogno finanziario con quelli di quattro tratte FFS dello stesso tipo, alle quali era stato applicato lo stesso metodo di rilevamento dello stato degli impianti e di previsione dei costi.

Risultati

Complessivamente è stata considerata l'infrastruttura ferroviaria di 41 ferrovie private, per una lunghezza totale dei binari di 2667 km.

Lo stato attuale dell'infrastruttura presenta differenze relativamente sensibili tra le varie ferrovie, con valori medi compresi tra 1,0 e 3,2 su una scala in cui 1,0 indica buone condizioni e 5,0 condizioni allarmanti. L'infrastruttura delle quattro principali ferrovie private, BLS, RhB, MGB e SOB, si trova in condizioni pressoché analoghe (valori medi compresi tra 2,0 e 2,2), mentre per l'intera rete il valore medio è di 2,07.

I calcoli per determinare il futuro fabbisogno finanziario sono stati eseguiti in base a due diverse strategie di manutenzione. La strategia 1 "conveniente a lungo termine" prevede l'adozione di misure di manutenzione sia generali che parziali durante tutta la durata di vita degli impianti; con questa strategia il fabbisogno finanziario si riduce al minimo sul lungo periodo variando l'entità delle misure adottate. Adottando la strategia 2 "conveniente a breve termine" si rinuncia a qualsiasi intervento di manutenzione; una volta usurati, gli impianti vengono sostituiti.

La figura 1 presenta e mette a confronto i dati principali di queste due strategie in relazione agli attuali piani d'investimento.

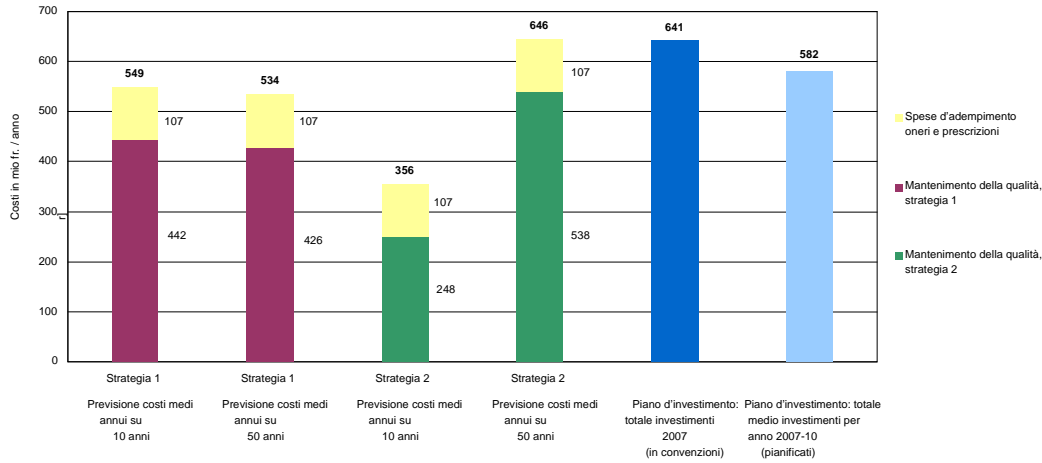


Figura 1: Riepilogo dei risultati delle strategie di manutenzione 1 e 2

Su un orizzonte temporale di 10 anni la strategia "conveniente a lungo termine" implica in media costi di manutenzione annui di 442 milioni di franchi, mentre sull'arco di 50 anni tali costi ammontano in media a 426 milioni di franchi all'anno; da questi dati emerge quindi una certa necessità di recupero. Confrontando i dati relativi ai vari gruppi di impianti, si rileva che quasi il 50 per cento dei costi concerne le infrastrutture e sovrastrutture delle linee.

Considerando la strategia "conveniente a breve termine" i costi annui di manutenzione per i prossimi 10 anni ammontano in media a 248 milioni di franchi all'anno, un importo inferiore del 44 per cento a quello risultante dalla strategia "conveniente a lungo termine". Sull'arco di 50 anni, i costi salgono però a 538 milioni di franchi all'anno (+ 26 %). Nel complesso questa strategia risulta chiaramente meno economica.

Kommentar: Più antieconomica?

Secondo i dati raccolti, oltre ai costi di manutenzione calcolati con il modello di previsione, le ferrovie devono sostenere spese annue di 107 milioni di franchi per l'adempimento di oneri e direttive indipendenti dallo stato degli impianti; questa cifra comprende gli interventi richiesti dalle prescrizioni concernenti la sicurezza delle gallerie, l'applicazione della legge sui disabili e il risanamento dei passaggi a livello.



Confronti

Per il 2007 i piani d'investimento delle imprese indicano costi per l'intera rete pari a 641 milioni di franchi, per il quadriennio 2007-2010 costi per 582 milioni di franchi annui (cfr. figura 1). Per il 2007 gli importi sono definiti in convenzioni, mentre per gli anni 2008 - 2010 si tratta di cifre preventivate.

Dal confronto risulta chiaro che adottando una strategia di manutenzione "conveniente a lungo termine" il totale dei costi destinati al mantenimento della qualità e all'adempimento di oneri e direttive corrisponde all'incirca agli importi riportati nei piani d'investimento. L'impiego a lungo termine dello stesso importo, come previsto nel quadriennio considerato, è sufficiente a mantenere sul lungo periodo la qualità dell'infrastruttura delle ferrovie private. A breve termine sarebbe possibile ridurre i fondi senza immediate ripercussioni sulla sicurezza. Tuttavia, mirando a gestire a lungo termine l'attuale rete delle ferrovie private, questi risparmi a breve termine si dovrebbero compensare con maggiori spese a medio e lungo termine, con un risultato nel complesso meno economico.

Dal confronto con le tratte FFS prese in esame risulta che queste ultime si trovano in condizioni leggermente migliori (valore medio di 1,97). Analogamente alle ferrovie private, per tre delle quattro tratte FFS è emersa una certa necessità di recupero che si ripercuoterà in un maggiore fabbisogno finanziario nei prossimi anni.