

Comunicato stampa, 19 febbraio 2010

Audit della rete FFS

Buono lo stato degli impianti, ma in futuro serviranno più fondi

In occasione di una conferenza stampa congiunta, i rappresentanti delle FFS e dell'UFT hanno diramato oggi a Berna informazioni sullo stato della rete FFS e sul futuro fabbisogno finanziario per il suo mantenimento. La base per l'analisi è il rapporto sull'audit della rete presentato dalle FFS. Gli specialisti sono giunti alla conclusione che la maggior parte degli impianti è oggi in buone condizioni. In futuro, le FFS avranno tuttavia bisogno di molte più risorse finanziarie per il mantenimento e il rinnovo della rete: dal rapporto emerge infatti un fabbisogno supplementare fino a 850 milioni di franchi l'anno, che comprende la riduzione della necessità di recupero pari a 1,35 miliardi di franchi accumulata negli ultimi 15 anni.

Verificare lo stato degli impianti delle FFS e determinare il futuro fabbisogno di risorse finanziarie: nel 2009 le FFS hanno affidato l'incarico alla società di consulenza aziendale Roland Berger Strategy Consultants e all'impresa di ingegneria Ernst Basler + Partner; l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) ha affiancato il progetto. L'audit ha preso in esame tutte le 22 tipologie d'impianto di FFS Infrastruttura, come binari, scambi e linee di contatto, apparecchi centrali e segnaletica delle tratte, centrali elettriche, sistemi di informazione alla clientela e impianti di rifornimento.

Durante l'odierna conferenza stampa a Berna, il direttore dell'Ufficio federale dei trasporti Max Friedli insieme con il CEO delle FFS Andreas Meyer e il capo di FFS Infrastruttura Philippe Gauderon hanno reso noti i risultati del rapporto e il conseguente fabbisogno di capitali per i prossimi anni.

Stando all'audit della rete, «nel complesso la maggior parte degli impianti è risultata in buone condizioni». Più di tre quarti degli impianti sono in uno stato buono o discreto. Gli impianti segnalati nella categoria «cattivo stato» dovranno essere sostituiti nei prossimi anni. Un immediato bisogno di intervento sussiste per gli impianti che versano in condizioni critiche: conformemente ai risultati dell'audit, tuttavia, questo sce-

nario si presenta soltanto sporadicamente. Le FFS hanno previsto provvedimenti in materia, che sono in parte già stati introdotti.

Nonostante la buona condizione degli impianti, sussiste un'importante necessità d'intervento. «In futuro saranno necessari molti più mezzi finanziari per il mantenimento della sostanza», emerge dal rapporto finale sull'audit della rete. Rispetto alla pianificazione finanziaria di FFS Infrastruttura, per il periodo 2010-2016 risultano mediamente costi supplementari di 850 milioni di franchi su base annuale, che si compongono come segue:

- il mantenimento dell'odierno stato degli impianti costa in media 410 milioni di franchi in più l'anno rispetto a quanto pianificato;
- la riduzione della necessità di recupero pari a 1,35 miliardi incide sul budget per circa 130 milioni di franchi l'anno nell'arco di 10 anni;
- costi aggiuntivi per soddisfare nuovi vincoli legali, come quelli relativi alle gallerie o la legge sui disabili, ammontano a 150 milioni di franchi l'anno;
- la crescita del traffico attesa tra il 2010 e il 2016 comporta costi annui di 20 milioni di franchi in più;
- inoltre, per la rimozione di difetti strutturali identificati durante l'audit, sono necessari 140 milioni di franchi l'anno; sono compresi l'adeguamento degli impianti per il pubblico (marciapiedi, sottopassaggi, accessi) al numero di passeggeri e gli investimenti in linee di trasporto ridondanti per assicurare l'approvvigionamento energetico.

Occorrono maggiori risorse pecuniarie segnatamente per binari e ponti. Le cifre oscillano in un intervallo di +/- 10 per cento. Nel 2009 le spese delle FFS per il mantenimento della sostanza ammontavano a 1,48 miliardi di franchi.

La crescita del traffico provoca un'usura degli impianti più veloce del previsto

Stando agli esperti, il motivo principale alla base della necessità di recupero accumulata e del fabbisogno supplementare previsto, è da ricercare nel traffico supplementare e nella crescita a lungo termine del traffico. Dal 1995 l'utilizzazione della rete è infatti aumentata del 47 per cento; addirittura del 17 per cento solo tra il 2002 e il 2009. La forte sollecitazione della rete riduce sensibilmente la durata di vita degli impianti, segnatamente per quanto concerne la tipologia d'impianto Binari. Inoltre, l'incremento di traffico limita sempre più le attività edili a causa degli intervalli più brevi:

ne conseguono lotti di costruzione più esigui e nel complesso più cari. Un secondo motivo per il fabbisogno extra è rappresentato dai costi di costruzione: questi sono aumentati notevolmente per la tipologia Binari; ad esempio solo tra il 2006 e il 2008 si è registrata un'impennata del 17 per cento per il rinnovo di ghiaia e rotaie. Per contro, negli scorsi 15 anni le entrate come fondi federali e proventi risultanti dalle tracce sono rimaste praticamente allo stesso livello.

Nonostante l'aumento del traffico e il più veloce invecchiamento degli impianti, non sono stati stanziati maggiori fondi. A questo viene inoltre ad aggiungersi il rincaro. Tali elementi hanno fatto in modo che con un budget bloccato per il mantenimento della sostanza si è potuto fare meno di quanto necessario. Assistiamo pertanto a un'impennata del fabbisogno di risorse finanziarie.

Conseguire un potenziale di risparmio autonomo

Philippe Gauderon, capo di FFS Infrastruttura, ha sottolineato che le FFS daranno il loro contributo per coprire il fabbisogno extra e incrementeranno costantemente la loro produttività: «All'inizio di quest'anno abbiamo avviato un programma per tagliare 300-350 posti di lavoro nell'ambito amministrativo della divisione Infrastruttura, che permetterà di risparmiare ogni anno 60 milioni di franchi». Inoltre, gli standard saranno adattati e i processi semplificati, con l'obiettivo di conseguire ulteriori economie. Il rapporto prende le mosse da un potenziale di risparmio di circa 100 milioni di franchi l'anno.

Il CEO delle FFS Andreas Meyer ha chiarito che «anche su una rete fortemente sfruttata come la nostra non si può scendere a compromessi per quanto concerne sicurezza e qualità; su questo punto Confederazione e FFS sono concordi». Oltre all'attuazione di soluzioni di risparmio interne, le FFS devono continuare a stabilire le priorità in maniera conseguente. «Per poter trovare i mezzi finanziari necessari a garantire un'infrastruttura ferroviaria efficiente anche in futuro e senza lacune a livello qualitativo, non possiamo evitare un aumento dei fondi pubblici per l'infrastruttura nel quadro della Convenzione sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS», aggiunge Meyer. Se dovesse essere necessaria una partecipazione degli utenti, dovrà avvenire moderatamente, per non influenzare lo split modale a svantaggio dei trasporti pubblici in Svizzera. Meyer ha inoltre abbozzato le possibili conseguenze nel caso in cui non si potesse migliorare il mantenimento degli impianti e ridurre la necessità di recupero il più rapidamente possibile: «limitazioni dell'esercizio, più tratti di rallentamento e infine ritardi per i nostri clienti». E ha ricordato che bisogna prevedere, come

normale nel quadro della Convenzione sulle prestazioni, anche mezzi finanziari per stabilizzare l'orario ed eliminare impasse pressanti, ad esempio l'impiego di treni a due piani sull'asse Losanna–Vallese, la costruzione del gateway Limmattal per il traffico merci combinato o l'aumento delle prestazioni Bern-Ost per ridurre gli intervalli tra un treno e l'altro.

Necessità di recupero: 1,35 miliardi di franchi nell'arco di 15 anni

Stando a quanto emerso dall'audit, negli scorsi 15 anni si è creata una necessità di recupero per quanto concerne il mantenimento degli impianti ferroviari delle FFS per un importo di 1,35 miliardi di franchi, segnatamente nelle tipologie Binario, Impianti elettrici, Reti idriche e Corrente di trazione. Questo rappresenta l'1,8 per cento del valore di riapprovvigionamento di tutti gli impianti. In altre parole: nell'arco di 15 anni si è accumulato un ritardo nel mantenimento della sostanza di 9 mesi. Il rapporto sull'audit della rete ha stabilito in merito: «Il valore contenuto di riapprovvigionamento dimostra che la sostanza della rete ne ha risentito soltanto in misura limitata».

La necessità di recupero continuerà ad aumentare negli anni a venire. Anche se verrà stanziato il capitale necessario conformemente ai bisogni emersi dal rapporto, la necessità di recupero aumenterà nel 2012 fino a raggiungere i 2,25 miliardi di franchi e diminuirà solo in seguito. La ragione va ricercata nel fatto che gli investimenti necessari potranno essere effettuati su vasta scala soltanto a partire dal 2013 a causa dell'avanzamento della pianificazione e delle capacità di costruzione occorrenti. Se, per contro, dovessero mancare del tutto fondi supplementari, entro il 2016 la necessità di recupero registrerà un incremento fino ad oltre 4 miliardi di franchi.

Nel settembre 2009 il rapporto provvisorio dell'audit esterno aveva rivelato una necessità di recupero di circa un miliardo di franchi. Nella seconda fase dell'audit, la necessità di recupero per la tipologia Binario si è avverata essere maggiore di quanto calcolato in un primo tempo. Il motivo è l'usura di questa tipologia d'impianto, alquanto sollecitato, che si è dimostrata più importante al momento della verifica di quanto emerso durante il calcolo iniziale.

Nota alle redazioni: il rapporto consegnato durante la conferenza stampa sull'audit della rete può essere richiesto all'indirizzo mail press@sbb.ch.