

# Gruppo FFS

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere**

Band (Jahr): - **(2001)**

PDF erstellt am: **13.09.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

# 28 339

persone, fra collaboratrici e collaboratori, hanno fatto in modo che i clienti delle FFS e le loro merci raggiungessero in fretta, con precisione e puntualmente, la destinazione prevista. L'anno d'esercizio trascorso lo dimostra: le FFS sono pronte a raccogliere la sfida della concorrenza e, quindi, ad affrontare l'avvenire.

**Risultato d'esercizio inferiore a quello dell'anno precedente.**

Il risultato d'esercizio del gruppo FFS per il 2001 è stato, con 245,7 milioni di franchi (-23,6 per cento), inferiore a quello dell'anno precedente. Il forte incremento dell'utile conseguito dal gruppo, che si è elevato a 314,1 milioni di franchi (+124,5 per cento) è dovuto alla vendita di una quota della partecipazione alla Sunrise, alla liquidazione dell'accantonamento a suo tempo costituito in previsione di dare vita alla Joint Venture con la FS Cargo e a un risultato finanziario migliore.

In un contesto economico che si è andato deteriorando le FFS sono riuscite, nel 2001, ad accrescere ancora la cifra d'affari e i proventi del traffico viaggiatori. L'utile annuo è aumentato a 80,1 milioni di franchi (+18,1 per cento). Nel traffico merci, FFS Cargo ha registrato una perdita di 68 milioni di franchi (+17,9 per cento) dovuta alle condizioni congiunturali, particolarmente sfavorevoli. L'Infrastruttura, conseguendo un risultato di 130,1 milioni di franchi, ha contribuito alla chiusura annua positiva. Oltre al ricavo d'esercizio di 6031,4 milioni di franchi (+1,5 per cento) conseguito dal gruppo, sono cresciuti nel 2001 anche i costi d'esercizio, elevatisi a 5785,7 milioni di franchi (+2,9 per cento). I costi del personale hanno rappresentato circa la metà dei costi d'esercizio complessivi.

**Buono è stato il grado di raggiungimento degli obiettivi.**

Nel 2001 è riuscito alle FFS di conseguire buona parte degli obiettivi stabiliti dalla Confederazione, loro proprietaria. Benché nell'anno d'esercizio la produttività sia aumentata solo di un modesto 1 per cento, la crescita media annua, del 7 per cento a partire dal 1998, è pur sempre superiore alla quota del 5 per cento stabilita dalla Confederazione. Anche gli obiettivi pertinenti alla sicurezza poterono essere conseguiti. Fu pure possibile di accrescere ancora il livello di puntualità delle FFS, che si situa praticamente nell'ambito delle norme impegnative stabilite a questo riguardo. Il grado di soddisfazione dei clienti del traffico viaggiatori, pur essendo diminuito, rimane pur sempre elevato, attestandosi sull'81 per cento. Sono invece state decisamente disattese le aspettative concernenti la soddisfazione provata sul lavoro: il valore dell'anno precedente, di 59 punti, è retrocesso a 52 punti.

È stato conseguito l'obiettivo di alleggerire l'onere finanziario della Confederazione, riguardo agli indennizzi che essa versa. Nel traffico regionale dei viaggiatori le FFS hanno fornito maggiori prestazioni con meno soldi: gli indennizzi versati dalla Confederazione e dai Cantoni sono scesi da 546

a 537 milioni di franchi, benché i treni-chilometro offerti siano aumentati. Gli indennizzi corrisposti per ogni treno-chilometro sono diminuiti del 6,3 per cento. Anche le prestazioni versate dalla Confederazione all'Infrastruttura sono scemate da 1,295 a 1,225 miliardi di franchi. I contributi per il traffico combinato sono per contro aumentati da 75 a 99 milioni di franchi.

### Quanto di particolare è successo nel 2001.

L'anno che abbiamo oramai lasciato definitivamente alle spalle è stato caratterizzato da una serie di eventi che hanno rappresentato altrettante, grandi sfide per le FFS. Dopo il «disastro» della Swissair, e particolarmente dopo l'incendio catastrofico sviluppatosi nella galleria stradale del San Gottardo, le FFS hanno saputo reagire in fretta e con flessibilità, proponendo tutto un ventaglio di altre offerte. Nel lasso di tempo record di 24 ore venne riattivato il trasporto delle automobili attraverso la galleria ferroviaria del San Gottardo, sospeso 20 anni prima, garantendo così un servizio di treni navetta per le autovetture fra Göschenen e Airolo. In pochi giorni fu inoltre possibile di istituire e gestire fra Brunnen e Lugano, per il traffico pesante regionale, un'autostrada viaggiante su scala ridotta

Per fortuna le FFS non ebbero a lamentare, dal canto loro, incidenti d'esercizio di vasta portata. La scorsa estate, il deragliamento di un ICN nei pressi di Zürich-Oerlikon si svolse senza gravi danni. Tuttavia, a titolo precauzionale, furono messe fuori servizio tutte le 22 composizioni ICN, per controllarne le 50'000 e passa viti. L'anno scorso è stato pure caratterizzato da un rallentamento economico, che ha influito negativamente sul traffico merci.

#### Le quote delle Divisioni agli utili del gruppo.

Il forte aumento dell'utile del gruppo va attribuito a fattori particolari (fra l'altro la vendita di una quota della partecipazione alla Sunrise).

	2000	2001
Traffico viaggiatori	+ 67,8	+ 80,1
Traffico merci	- 57,7	- 68,0
Infrastruttura	+160,9	+130,1
Settori centrali	- 15,1	+171,9
<b>Risultato generale</b>	<b>+ 139,9*</b>	<b>+ 314,1</b>

\*senza le eliminazioni -16,0

in mio CHF

## Strategia di «assalto» nel traffico viaggiatori.

L'anno scorso, il traffico viaggiatori ha profittato di una forte domanda. Per la prima volta nella loro storia, le FFS hanno superato la fatidica barriera dei 300 milioni di passeggeri trasportati: la quantità di persone ammontò infatti a 304,2 milioni, vale a dire il 6,1 per cento in più dell'anno precedente – e ciò benché la rete sia rimasta praticamente la stessa. Questo record va ascritto prima di

### Scenario del futuro 01/16: l'avvenire sarà sinonimo di maggiore libertà sulle reti UE.

**Per l'avvenire ci si dovrà aspettare, dagli offerenti di prestazioni ferroviarie, una dinamica crescente. Con la ratifica degli accordi bilaterali e con la nuova cooperazione nell'ambito del traffico merci (HGK, FS), alle FFS è consentito l'accesso ai mercati europei.**

**> Di fatto ci si deve aspettare** che le possibilità d'accesso alla rete migliorino, per la pressione crescente esercitata dai mercati e dalla politica. Oggi, nell'UE, la «libera circolazione» si concentra sulle reti della Germania, dei Paesi Bassi e dei Paesi Scandinavi. Nei prossimi anni, la rete italiana diventerà presumibilmente più aperta; i primi treni merci già circolano in open access sull'asse del Brennero.

**> A lungo andare,** anche la Francia e il Belgio non potranno e non vorranno esimersi dall'aprirsi alle esigenze di una rete ferroviaria transeuropea. E questo è solo l'inizio. Mentre al momento le reti UE sono aperte solo ai «raggruppamenti internazionali» e al traffico merci internazionale combinato, già nell'anno 2003 è prevista l'apertura alla concorrenza di una rete per il traffico merci transeuropeo che includa le più importanti direttrici e, per l'anno 2008, si pensa di poter aprire alla concorrenza tutta la rete ferroviaria. Queste norme saranno vincolanti per il traffico merci internazionale. Più tardi seguiranno proposte per il traffico viaggiatori.

**> In futuro** ci sarà un numero ridotto di offerenti globali a livello europeo per il traffico merci su rotaia. Essi verranno spalleggiati da «short lines» regionali che fungeranno da «affluenti apporta traffico». Gli offerenti terzi possono assumere relativamente in fretta i treni completi. Si potrà avere più facilmente accesso alle risorse necessarie (locomotive, carri, personale) grazie alla maggiore flessibilità dimostrata dall'industria e a nuovi servizi prestati da ditte noleggiatrici.

**> Per le FFS,** le opportunità offerte dalla liberalizzazione consistono nell'assumere nuovi traffici internazionali di cui essere responsabili in proprio o con il concorso di partner, nell'ambito di raggruppamenti internazionali. In tale contesto non sono escluse né la concorrenza, né la cooperazione con imprese contigue. Le alleanze saranno «strette» in parte a media scadenza, in parte però anche per singoli trasporti e brevi periodi.

tutto all'ampliamento sostanziale dell'offerta. Fra i miglioramenti apportati vanno annoverati in primo luogo nuove cadenze al ritmo di trenta minuti l'una dall'altra e nuovo materiale rotabile, specialmente i treni Intercity composti di vetture a due piani e i convogli Intercity ad assetto varia-

## Scenario del futuro 02/16: il successo dipenderà pure dall'ambiente.

**La riforma ferroviaria ha comportato per le FFS, quale azienda, la necessità di farsi carico di una parte del rischio economico che le è connesso, maggiore di quella sopportata nel passato. Tuttavia esse sono condizionate, più di altre aziende, da criteri politici e sociali, soprattutto nell'ambito dell'infrastruttura. Qualsiasi futuro cambiamento all'attuale sistema, basato sui consensi, va considerato con grande cautela. Le conseguenze possono essere di vasta portata:**

**> L'infrastruttura** è, per la ferrovia, il fattore produttivo centrale. Essa è strettamente connessa dal punto di vista tecnico con la circolazione, più di quanto non lo sia in nessun'altra impresa di trasporti. Ciò vuol dire che, alle ferrovie, le decisioni politiche e societarie riguardanti l'infrastruttura si ripercuotono direttamente sui risultati. Il risvolto negativo di una simile situazione è evidente, considerando lo stato in cui si trovano le ferrovie britanniche e olandesi che, negli anni appena trascorsi, furono rispettivamente privatizzate e sottoposte a un management infrastrutturale avulso dalle esigenze del mercato.

**> La dipendenza** delle ferrovie dalle condizioni quadro loro imposte è palese anche facendo il raffronto con gli altri vettori. Le riduzioni dei tempi di viaggio, come quelle conseguenti all'ampliamento della rete stradale nazionale, non possono essere normalmente compensate dalle FFS e, in caso affermativo, lo possono solo a un prezzo esorbitante. Ecco un esempio tratto dal grande comprensorio di Zurigo: nel

quadro del terzo, parziale completamento della rete celere (S-Bahn) viene introdotta, nella regione del corridoio di Khonau, la cadenza al quarto d'ora – rendendo la ferrovia decisamente più attrattiva. Però, se alcuni anni più tardi verrà aperta al traffico l'autostrada A4, che scorrerà parallela alla linea ferroviaria, il tempo da trascorrere in viaggio sulla strada per recarsi a Zurigo si raccorcerà di circa 20 minuti. Il vantaggio acquisito dalla ferrovia sarà allora presumibilmente vanificato e non potrà più essere recuperato con le risorse del momento, per le quali ci si era decisi.

**> Gli esempi concernenti l'infrastruttura** dimostrano che le condizioni quadro stabilite per la ferrovia cambieranno sempre più in fretta, influenzando direttamente sui risultati. Detto con altre parole, è probabile che i risultati peggiorino qualora le condizioni di base del management per l'infrastruttura ferroviaria si deteriorino oppure allorquando migliorino le infrastrutture di chi compete con la ferrovia.

**> L'elevata complessità delle decisioni** da prendere nel campo dei trasporti e le ripercussioni che ne derivano richiedono perciò in avvenire una trasparenza ancora maggiore per quel che concerne le conseguenze, prima che ci si risolva in un senso o nell'altro. La situazione nella quale le FFS oggi si trovano, favorevole rispetto a quella in cui sono certe ferrovie estere, dipende certamente anche dal grado di trasparenza finora relativamente alto e dal necessario, democratico consenso presente al momento di decidere, come pure da una politica dei trasporti conforme alle esigenze.

bile. L'offerta potenziata ha inoltre comportato un incremento del 4,1 per cento dei viaggiatori-chilometro che hanno raggiunto i 13,4 miliardi, ciò che significa un altro valore da primato.

Il traffico regionale dei viaggiatori è sottoposto in misura crescente alla competizione esercitata da altri concorrenti. Ciò è successo anche l'anno passato. Insieme con le «Zugerland Verkehrsbetriebe», le FFS si sono aggiudicate il bando di concorso indetto per esercire la ferrovia urbana della città di Zugo. L'acquisto di 12 nuovi veicoli da adibire al traffico regionale è connesso con la licitazione. Inoltre, il traffico regionale FFS è sempre più attivo nella zona appena al di là del confine: è oramai da anni che i treni FFS circolano sulla «linea verde» situata fra Basilea e Mulhouse. L'anno scorso si è aggiunta la linea che da Ginevra porta a Bellegarde (dip. dell'Ain). L'orientamento del mercato verso la fascia d'oltrfrontiera fu palese anche con la creazione della «Turbo», società in comune affiliata alle FFS e alla Mittelthurgaubahn. La nuova società, in fase di strutturazione, opera nel comprensorio del Lago Bodanico a carattere internazionale e, a medio termine, intende ampliare ancora di più le attività che svolge nella striscia che corre lungo il confine.

È stato dato un nuovo assetto anche alla collaborazione instauratasi con la BLS, che esercirà la ferrovia celere di Berna, mentre le FFS si occuperanno, dal 2004, del traffico a lunga percorrenza sulla linea della BLS.

Le FFS, in un mercato dei trasporti sempre più internazionale e liberalizzato, devono assolutamente volgere lo sguardo oltre i confini nazionali. Quest'obbligo inderogabile non deve però comportare rischi troppo elevati. Ecco il motivo per il quale le FFS hanno definito severi controlli e ostacoli per tutti i progetti da attuare all'estero, stabilendo in anticipo le condizioni alle quali impegnarsi durante l'intero processo. L'anno scorso le FFS hanno risolto di cambiare la strategia adottata in Inghilterra. In considerazione del fatto che le condizioni quadro politiche sono mutate, esse rinunciano a candidarsi al processo mirato ad ottenere la licenza d'esercire reti ferroviarie regionali in Inghilterra. Le FFS continueranno comunque a fare da consulenti a Laing, la loro partner inglese, e alla sua consociata ferroviaria Chiltern Railways.

### **Cooperare nel traffico merci.**

Il traffico merci ha alle spalle un anno difficile, fortemente caratterizzato da debolezze congiunturali. FFS Cargo avvertì la recessione economica nella seconda metà dell'anno, soprattutto nel mercato chiave della Germania. Il risultato, che fu di 10,5 miliardi di tonnellate-chilometro e di 59 milioni di tonnellate trasportate non bastò, in effetti, per uguagliare quello di punta che era stato raggiunto nel

2000 (10,8 miliardi di tonnellate-chilometro e 60,5 milioni di tonnellate trasportate). Con il risultato conseguito nel 2001, FFS Cargo ha agito però molto meglio di quanto non si sia saputa gestire nel 1999. Anche i proventi ottenuti con i trasporti, che si sono stabilizzati sugli 1,0493 miliardi di franchi, furono inferiori alle entrate dell'anno prima (1,0885 miliardi di franchi). I risultati conseguiti lo scorso anno non vanno però ascritti al solo regresso congiunturale. Essi sono pure l'espressione della concorrenza in costante aumento: per il traffico delle merci, infatti, la competizione fra strada e ferrovia si è particolarmente acuita nell'anno trascorso. Con l'aumento a 34 tonnellate del limite generale di peso, e con l'ammissione degli autocarri di 40 tonnellate nel limite dei contingenti pattuiti con l'UE, le condizioni concorrenziali hanno denotato, dal 1° gennaio 2001, una svolta particolarmente favorevole alla strada.

La sfida maggiore nel campo internazionale è rappresentata dal traffico merci sull'asse nord-sud. L'obiettivo è lampante e l'incarico conferito dai politici alle FFS è formulato in modo altrettanto chiaro: fino alla messa in servizio della nuova trasversale ferroviaria alpina attraverso il San Gottardo (NEAT) è d'uopo che il traffico di transito convogliato su rotaia venga raddoppiato, nell'arco dei prossimi dieci anni. Per raggiungere questo obiettivo non ci si può esimere dal cooperare. Lo scorso anno, le FFS sono riuscite a dare una svolta concreta ai loro interessi al nord: a livello commerciale e operativo viene intensificata ancora maggiormente la già fruttuosa collaborazione con DB Cargo. Le FFS instaurano inoltre una cooperazione con la «Häfen und Güterverkehr Köln (HGK)». Contemporaneamente, nella produzione, le FFS puntano su un'intensa collaborazione con la Ferrovia tedesca (DB Cargo). Al sud, la fusione del settore Cargo delle FFS con quello delle italiane FS si rivelò un'utopia. Ciononostante, l'obiettivo centrale è quello di una stretta cooperazione con Trenitalia Cargo, la Divisione delle FS per le merci. Migliorare la produzione che valica i confini nazionali ne rappresenta il nucleo.

### **L'infrastruttura è viepiù sollecitata.**

L'estensione dell'offerta ha comportato una maggiore sollecitazione della rete nel settore dell'infrastruttura: nel 2001, i treni delle FFS percorsero 134,4 milioni di chilometri, il che significa il 2,8 per cento in più di quelli fatti l'anno prima. Raggiungendo complessivamente la quota del 97,4 per cento, i treni del traffico viaggiatori FFS e quelli della FFS Cargo fecero la parte del leone riguardo ai treni-chilometro; i chilometri dei tracciati percorsi da terzi sui binari FFS sono comunque aumentati del 17 per cento sino alla fine dell'anno, raggiungendo così i 3,42 milioni di chilometri. Le tonnellate-chilometro lorde gestite da terzi sono perfino aumentate del 45 per cento. E, come se non bastasse, nell'anno 2001 ben il 15 per cento di tutti i treni completi per il traffico interno delle merci venne svolto



nell'open access da offerenti terzi. Questo forte incremento è indice della graduale apertura delle reti ferroviarie europee, di cui la Svizzera è antesignana, con le norme liberali che si è date: quelle imprese ferroviarie in concessione che svolgono traffico merci, senza avere un traffico regolare di viaggiatori, o che gestiscono un servizio regionale indennizzato dal committente (Confederazione e Cantoni) possono utilizzare l'infrastruttura.

### **L'organico si è stabilizzato.**

La riforma in corso nell'azienda, al suo terzo anno di vita quale SA di diritto speciale, si è pure ripercossa sulla situazione del personale in forza alle FFS. Ristrutturazioni e raggruppamenti di settori, imposti dalle necessità dell'azienda, hanno comportato anche lo scorso anno la rinuncia a posti di lavoro. In altri ambiti, invece, gli effettivi furono insufficienti per l'aumento della domanda. Tutto sommato, l'organico delle FFS è rimasto lo scorso anno praticamente immutato. Nel 2001, con

## Scenario del futuro 03/16: il contatto con il cliente assume un'importanza sempre maggiore.

***Il compito comune a tutte le collaboratrici e a tutti i collaboratori delle FFS, cioè quello di corrispondere alle aspettative della clientela velocemente, con sicurezza e badando alla buona qualità, diventerà ancora più importante. Oltre ai desideri «quantificabili», ad es. concernenti i tempi necessari per il viaggio e la cadenza delle frequenze, per le imprese che offrono servizi le attese al riguardo del «fattore umano» hanno un ruolo particolarmente importante. Le esigenze dei clienti sviscerate dall'industria possono essere subito tradotte in prodotti concreti, mentre per quel che concerne il settore delle prestazioni le necessità della clientela vengono spesso soddisfatte solo mentre il servizio da prestare è ancora in atto, oppure dopo.***

**> I passeggeri delle FFS, mentre viaggiano, hanno**

*molteplici contatti con il personale, più di quanti non ne avvengano in altri rami di servizi da prestare. Non dobbiamo inoltre dimenticare che i clienti si aspettano come non mai, dall'offerente FFS, che la qualità delle sue prestazioni sia elevata, riguardo al servizio, alla comodità del viaggiare, alla puntualità, all'informazione ecc. In futuro certi processi, come ad esempio l'acquisto di un biglietto di andata e ritorno all'interno del Paese, saranno nella maggior parte dei casi automatizzati, dunque senza che ci sia un contatto diretto con il personale. Ecco perché è così importante di mantenere l'alta qualità dei servizi offerti nei casi in cui vengano ancora stabiliti contatti personali. Ciò richiede però e in modo particolare che le collaboratrici e i collaboratori siano veramente soddisfatti.*

28 339 persone fra collaboratrici e collaboratori, le FFS hanno denotato un aumento delle loro risorse umane del solo 0,24 per cento rispetto al 2000 (28 272).

Le FFS si impegnano in vari programmi appositamente concepiti per quelle collaboratrici e quei collaboratori che hanno perso il posto abituale di lavoro a causa di cambiamenti subentrati nell'azienda. Lo scopo consiste nel preparare queste persone a nuovi compiti da svolgere all'interno delle FFS, dando loro le qualifiche necessarie. L'anno passato le FFS si sono occupate di 260 persone all'incirca, sostenendole nei loro sforzi per acquisire un nuovo orientamento professionale sul mercato del lavoro. Ne risultarono costi aziendali per un importo di circa 23 milioni di franchi. Al fine di migliorare anche l'offerta di lavoro proposta alle collaboratrici e ai collaboratori con capacità lavorative ridotte, le FFS hanno inoltre costituito il Service-Center Anyway, che sarà operativo a partire da quest'anno.

Con l'autonomia conferita al servizio preposto agli apprendisti, chiamato login, le FFS e la BLS hanno gettato l'anno scorso le basi essenziali per una formazione professionale ancora più accurata. Gli apprendisti delle due aziende ricevono, nella nuova comunità, una vasta base di formazione professionale, atta a promuovere in modo puntuale le loro competenze specifiche, metodiche, sociali e aziendali. All'inizio del 2002, già una parte dei 930 giovani previsti per la formazione sono passati dalle FFS o dalla BLS a login. La comunità dispone di un budget annuo di 41,3 milioni di franchi.

All'interno, il contratto collettivo di lavoro 2001-2003 (CCL), entrato in vigore all'inizio dell'anno, assicura la necessaria stabilità e la sicurezza indispensabile a collaboratrici e collaboratori. Il CCL ha contemporaneamente rivalutato in misura decisiva la partecipazione del personale alle sorti dell'azienda. Le Commissioni del personale a livello aziendale e delle Divisioni, come pure presenti sul terreno, vigilano affinché il CCL sia rispettato e sentito operativo. Codeste nuove istituzioni ebbero voce in capitolo nell'azienda ad esempio allorché si trattò di fissare le condizioni per trasferire a Basilea tutto il personale della centrale Cargo, o di stabilire il modo di procedere con la nuova valutazione del personale, che incide sul salario. A conclusione delle intense e sofferte trattative salariali 2001 si addivenne, poco prima della fine dell'anno, a un compromesso accettabile. Le controparti si dichiararono d'accordo di aumentare complessivamente del 3,6 per cento la massa salariale.

### **Investire nell'ecologia.**

Anche nel trascorso anno d'esercizio, le FFS si sono prodigate per salvaguardare l'ambiente. Per quel che concerne la protezione contro i rumori, i programmi di risanamento a suo tempo avviati con l'Ufficio federale dei trasporti sono proseguiti con successo. Il programma, che prevede una spesa

complessiva di 1,85 miliardi di franchi, contempla il graduale risanamento delle carrozze viaggiatori entro il 2004 e quello dei carri merci entro il 2009; per l'anno 2015 dovranno inoltre essere conclusi i provvedimenti antifonici di natura architettonica. Nell'ambito della lotta ai siti contaminati venne allestito nel 2001 un catasto elettronico, con ben 3300 iscrizioni. Entro la fine del 2002 saranno necessari 2000 chiarimenti di natura storica e 1000 a carattere tecnico. In tutto, entro il 2009, dovrebbero essere risanati circa 200 appezzamenti di terreno; ne conseguiranno costi per grossomodo 400 milioni di franchi. La quantità di rifiuti che i clienti delle FFS lasciano nei treni e nelle stazioni continua ad aumentare. Nell'anno in corso, la campagna antirifiuti alla quale è stato dato il via contribuirà a ridurre la portata e a contenerne i costi.

### La sicurezza non accetta compromessi.

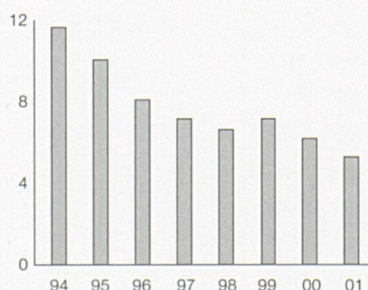
La sicurezza è la prima preoccupazione delle FFS. Creando all'inizio del 2001 un'organizzazione centrale per la sicurezza a livello del gruppo aziendale, le FFS hanno ribadito l'assoluta importanza che essa riveste. Con un management della sicurezza intersettoriale e con la valutazione centrale dei rischi per la sicurezza, le FFS fanno in modo che il livello di sicurezza rimanga acquisito ai sensi della strategia voluta dal proprietario, la Confederazione e, laddove necessario, venga perfezionato.

Coinvolgendo tutti i settori interessati al processo si è riusciti, benché il traffico sia massicciamente aumentato, a ridurre nel complesso la quota degli eventi imprevisti e quella degli infortuni. L'alto livello

#### Sempre meno infortuni professionali.

L'alto livello raggiunto nella sicurezza sul lavoro poté essere ancora migliorato nel 2001. Ad es., gli infortuni professionali scemarono a 5,2 per ogni 100 persone

Quantità di infortuni professionali per ogni 100 collaboratrici/tori



di sicurezza sul lavoro già esistente poté essere ancora migliorato del 15 per cento. Dal 1994 gli infortuni sul lavoro sono dimezzati. La vasta campagna di sensibilizzazione «Stop Risk» ha pure contribuito al conseguimento di codesto risultato soddisfacente. Gli atti vandalici perpetrati nei treni e sulle pareti esterne delle loro carrozze rappresentano un grave problema. A dispetto delle spese massicce sostenute per attuare le misure che si imponevano, non si è ancora riusciti a stabilizzare il fenomeno a un livello accettabile. Nell'ambito dell'attuazione dell'Ordinanza sulla protezione della popolazione e dell'ambiente contro gli incidenti rilevanti e i rischi connessi con il trasporto di merci pericolose, con i gravi danni che esse possono procurare, le FFS, gli Uffici federali interessati e l'industria chimica hanno stabilito assieme provvedimenti da adottare per ridurre al minimo i rischi, dopo aver compiuto analisi circostanziate.

## Scenario del futuro 04/16: la pianificazione flessibile diverrà una necessità assoluta.

**La pianificazione flessibile sarà indispensabile. Guardare al futuro, svolgendo le attività che sono proprie della ferrovia, è una questione di sopravvivenza non fosse altro che per le peculiarità del sistema. Le pianificazioni nel settore dell'infrastruttura si estendono in parte per decenni. Ciò è insito nella complessità della programmazione, nei processi decisionali politici e anche nel fatto di ponderare gli interessi all'esame successivo delle varianti.**

> **Ferrovia 2000 e AlpTransit** dispongono di una visione d'avvenire che in parte si addenterà profondamente nel 21° secolo: la 1a tappa di Ferrovia 2000 verrà conclusa nel 2005, seguita dalle nuove gallerie alpine di base al Lötschberg e al San Gottardo, che dovrebbero essere percorribili rispettivamente nel 2006 e nel 2012. Per l'allacciamento della Svizzera occidentale e della Svizzera orientale alla rete europea ad alta velocità c'è una visione che prevede la posta in essere dal 2015 fino al 2020, mentre la 2a tappa di Ferrovia 2000 sarà conclusa dopo il 2020.

> **Con le prospettive d'evoluzione a lunga scadenza**, e una pianificazione strategica, la ferrovia avrà per l'avvenire in Svizzera migliori condizioni quadro di quelle presenti in molti altri Paesi europei. Poiché l'esercizio e l'infrastruttura delle ferrovie sono tecnicamente connessi in modo più stretto di quanto non lo siano per gli altri vettori, la garanzia della pianificazione è presupposto irrinunciabile per avere una ferrovia economicamente efficiente, che sappia interpretare i desideri della clientela, rispettando pienamente l'ambiente. Tuttavia il futuro pretenderà dai pianificatori una flessibilità ancora maggiore, affinché si possa dovutamente reagire ai cambiamenti che subentreranno sul mercato e nella tecnica.

### **Dall'IT FFS centrale a quella gestita in comune.**

Il grado sempre maggiore di automazione e di razionalizzazione alle FFS, esige il massimo dal management dei costi e della qualità di FFS-IT. Le FFS collaborano strettamente con prestatori esterni di servizi e partner outsourcing, le cui prestazioni sono puntualmente sorvegliate nel nuovo provider creato per il management. Direttive architettoniche concepite a livello dell'intera azienda e l'utilizzazione sempre più accentuata di soluzioni standard costituiscono la base per l'uso stabile, estensibile ed economico della tecnologia legata all'informazione.

Con l'obiettivo di sostenere durevolmente l'evoluzione aziendale delle FFS, hanno avuto luogo nell'anno 2001 i preparativi per una nuova impostazione strategica di IT. Il modello di un'informatica centralistica venne trasferito su uno di collaborazione, sorretto in larga misura e messo in servizio il 1° gennaio 2002. Al centro c'è l'assunzione della responsabilità per le prestazioni da parte delle Divisioni e dei Settori centrali, come pure la messa a disposizione di prestazioni comuni a livello di tutto il gruppo aziendale. Il nuovo indirizzo dato all'informatica porrà in futuro maggiormente l'accento sulla standardizzazione, il management dei costi e la competenza d'integrazione.

### **100 anni di mobilità svizzera sui binari.**

Festeggiando nel 2002 i loro primi 100 anni di vita, le FFS lo fanno nella consapevolezza di aver dato il via a quei provvedimenti essenziali atti ad affrontare con successo le esigenze del mercato. Contemporaneamente, però, le previsioni congiunturali insicure e i rischi che ne sono connessi, soprattutto nel traffico merci, così come i mercati che in generale mutano subitaneamente, richiedono di dare prova della massima sensibilità, di una grande e continua disponibilità ai mutamenti, come pure di flessibilità.

Questa dinamica del mercato rappresenta una grande sfida per il Consiglio d'amministrazione e la Direzione aziendale. Però anche le istanze politiche e le autorità sono sollecitate a considerare le condizioni in repentina evoluzione. Le FFS hanno soprattutto bisogno, anche dopo cento anni di vita, di avere collaboratrici e collaboratori motivati e pronti all'azione. Sono codeste 28339 persone che, con il loro grande impegno, caratterizzano e determinano il successo dell'azienda, che si ripete, un giorno dopo l'altro. □