

Con lo slancio dell'Expo verso Ferrovia 2000

Autor(en): **Lalive d'Epinay, Thierry / Weibel, Benedikt**

Objekttyp: **Preface**

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

Band (Jahr): - **(2002)**

PDF erstellt am: **07.07.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

Con lo slancio dell'Expo verso Ferrovia 2000.

2

Il secolo di vita delle FFS è stato caratterizzato da un avvenimento di vasta portata: l'Expo.02. Grandi erano le aspettative rivolte ai trasporti pubblici per portare i visitatori sui luoghi dell'esposizione. Si voleva che più della metà delle persone intenzionate a recarsi all'Expo utilizzasse il treno. Un compito tanto arduo e impegnativo andava essenzialmente affrontato con le sole risorse umane e di materiale disponibili. Allorché l'immagine di un posteggio all'Expo vuoto circolò fra i mass media, fu chiaro che l'offerta proposta dalle FFS aveva centrato il bersaglio. Il programma allestito per i trasporti richiese il massimo dalla ferrovia, evidenziando quanta e quale flessibilità le FFS avessero in serbo per i propri clienti. Valga a mo' d'esempio il fatto che nei momenti di maggiore domanda alcuni treni chiave furono fatti circolare sino a diventare, ciascuno, perfino una serie di cinque convogli.

Ma tutto ciò non sarebbe stato possibile senza l'impegno profuso dai ferrovieri, beninteso d'ambo i sessi, a tutti i livelli della scala professionale operando per pianificare, gestire, dirigere e attuare, certamente cose di non poco conto, ne converrete. L'obiettivo che ci si era prefissi di raggiungere venne conseguito nella misura di un 61 per cento della quota di mercato, andando dunque ben al di là delle più rosee previsioni. L'opinione pubblica lodò le prestazioni fornite dalle FFS. Anche in un'ottica prettamente commerciale, l'Expo ha evidenziato riflessi positivi sulle FFS, benché i costi supplementari non siano certamente stati trascurabili. Essa ha infatti contribuito ad accrescere ancora i buoni risultati finanziari, peraltro già conseguiti l'anno prima.

L'evoluzione in controtendenza denotata dai traffici viaggiatori e delle merci, del resto già palese negli anni precedenti, si è rafforzata. Riguardo al traffico merci, va sottolineato il fatto che la recessione economica ha

colpito in pieno l'Europa. Mentre i trasporti interni si sono potuti attestare sulle posizioni acquisite, i traffici che valicano i confini nazionali hanno subito un vero e proprio collasso. Tali ripercussioni si sono viepiù acuite a causa di tutta una sequela di interruzioni dell'esercizio, su tratti di linea italiani, durate in parte anche diverse settimane. Le perdite patite dal segmento del traffico merci durante l'anno sono così aumentate, arrivando a 96,1 milioni di franchi. A livello di risultato d'esercizio va però detto che il traffico merci è comunque migliorato in ragione di 4,1 milioni di franchi, facendo registrare un disavanzo d'esercizio di 72,2 milioni di franchi. La diminuzione del deficit rispetto a quello dell'anno prima è la risultanza di misure adottate per ridurre i costi.

Elevati accantonamenti alla Cassa pensioni.

L'influsso maggiore sul risultato conseguito dal gruppo è però dovuto a un intervento contabile in relazione con la Cassa pensioni FFS. Il degrado dei mercati dei capitali ha comportato una forte perdita per la Cassa pensioni FFS, per il terzo anno consecutivo, facendo scemare il grado di copertura all'80,5 per cento. Riandando al passato, e con il senno di poi, non si può che parlare di circostanze sfavorevoli, poiché il finanziamento della Cassa pensioni, costato miliardi di franchi, venne attuato a partire dal 1999, dunque nel periodo della massima foga per le speculazioni borsistiche, senza tuttavia prevedere nessuna riserva per sopperire a eventuali fluttuazioni del mercato. La brusca svolta impressa alla Cassa pensioni e l'evoluzione subita dai mercati dei capitali non hanno finora consentito di costituire riserve per i casi di oscillazione. Ne consegue che è stato necessario aumentare in misura massiccia, nel conto FFS, l'accantonamento conforme alle Raccomandazioni FER 16 per i bilanci consuntivi. L'urgente necessità di risanare la Cassa pensioni FFS ha grandi ripercussioni sull'attuale chiusura dei conti. Ecco perché,

per la prima volta dalla costituzione della FFS SA nel 1999, le FFS registrano un deficit del gruppo aziendale di 12 milioni di franchi. Fatta astrazione dalla costituzione dell'accantonamento di 183 milioni di franchi, le FFS hanno conseguito un'eccedenza di 171 milioni di franchi.

Anche nel 2002 le FFS non hanno dovuto lamentare grossi incidenti. Operiamo indefessamente per migliorare la sicurezza. La quantità di infortuni accaduti al posto di lavoro è di nuovo diminuita. È senz'altro degno di nota il fatto che proprio nell'anno dell'Expo si siano potuti conseguire pienamente, per la prima volta da tanto tempo, gli obiettivi che ci si era prefissi di raggiungere in fatto di puntualità. Il grado di soddisfazione provata dalla clientela per il traffico viaggiatori poté essere mantenuto elevato, mentre quello per il traffico merci aumentò leggermente. Le FFS hanno compiuto grandi sforzi nell'ambito della sicurezza delle persone e della pulizia. La tendenza a un crescente imbarbarimento dei costumi sembra purtroppo inarrestabile ed esige perciò che vengano messi in atto provvedimenti incisivi.

FFS Cargo: Break Even entro il 2005.

Il massimo obiettivo nella strategia per il traffico merci transfrontaliero è quello della «Crescita all'insegna della qualità». Malgrado i notevoli sforzi compiuti nell'intento di migliorare la qualità soprattutto al confine meridionale, collaborando assiduamente con i nostri partner di FS Trenitalia, non fu possibile fare quei progressi che ci si aspettava di poter compiere. Anzi, alcuni segni premonitori lasciavano purtroppo intendere che la situazione sarebbe peggiorata. Ecco il motivo che ci ha spinti a creare in Lombardia, al nord, una nostra società di produzione, che dovrebbe essere operativa dal dicembre del 2003. A dispetto delle condizioni di base veramente cattive, tutti gli sforzi che FFS Cargo compie mirano a raggiungere,

nell'anno 2005, l'equilibrio dei conti. La seconda chiave per risolvere il problema, dunque oltre quella di apportare i necessari miglioramenti all'asse di scorrimento dei traffici in transito, consiste nel progetto «Nuovo traffico dei carri completi». L'obiettivo, estremamente ambizioso, potrà però essere raggiunto solo qualora la situazione economica riacquisti slancio, e in tempi brevi.

Tutti gli occhi sono puntati sulla data del 12 dicembre 2004.

Le FFS sono ammaliate dal potere che questa data esercita su di loro; il 12.12.2004 sarà una giornata campale: la 1ª tappa di Ferrovia 2000 verrà finalmente conclusa e un orario nuovo di zecca, pieno di altri collegamenti e con sostanziali riduzioni delle percorrenze su parti importanti della rete ferroviaria, vedrà la luce. La nuova linea posata fra Mattstetten e Rothrist e verso Soletta è il cuore, l'essenza stessa della nuova offerta. La velocità massima prevista di 200 km/h e treni che si succedono ogni 2 minuti necessitano però di un nuovo sistema atto a dirigerne e a coordinarne la corsa. Gli ordini verranno dati al macchinista non più mediante una segnalazione ottica, ma via radio, al computer di bordo. Il sistema che permette tutto ciò, ovvero l'ERTMS (European Rail Traffic Management System) fortemente voluto dalla Commissione europea all'insegna della «interoperatività», è basato su norme europee e dovrà sostituire, entro una scadenza da media a lunga, tutti i sistemi attivi al presente in Europa, al fine di averne uno uniforme per la sicurezza, il controllo e la protezione dei treni. In considerazione di queste condizioni di base, le FFS vanno annoverate fra le antesignane nell'applicare il nuovo sistema; va pur detto che esse si sono un po' lasciate trascinare dagli eventi, benché la loro convinzione sulla bontà ed efficacia del nuovo sistema non fosse assoluta. Dal 30 aprile 2002 è in atto un test pilota

sulla tratta Zofingen–Sempach–Neuenkirch. Il fornitore del sistema e le FFS hanno avuto il loro gran daffare. Solo verso la fine dell'anno fu possibile ridurre di molto la quantità di perturbazioni causate all'esercizio. Ma le prove insegnano. Benché i costi supplementari non siano per nulla trascurabili le FFS hanno deciso di affiancare al nuovo sistema da adottare per la linea che sarà aperta al traffico, e ciò allo scopo di completarlo, una segnaletica convenzionale a mo', per così dire, di ancora di salvezza. Allo scopo di meglio parare i possibili rischi, l'anno d'orario che segnerà l'inizio della 1ª tappa di Ferrovia 2000, beninteso transitorio, sarà concepito in funzione di una velocità massima ridotta a 160 chilometri all'ora.

Il 2002 è stato pure contrassegnato dai grandi festeggiamenti per il secolo di esistenza delle FFS. Due programmi, prodotti dalla televisione svizzera per degnamente sottolineare questi primi cento anni di vita, ebbero vasta eco presso la pubblica opinione. Un intrattenimento, trasmesso dallo stabilimento industriale di Olten, fu la più seguita trasmissione della settimana. Lo speciale programma «SF Spezial» dedicò ben 17 ore alle FFS, mandando in onda la gamma di tutto ciò di cui esse sono capaci, sviscerandone così anche gli aspetti più reconditi. Anche questa trasmissione ottenne larga risonanza presso il pubblico. Leggendo nei commenti degli organi di stampa delle «FFS – Simbolo della Svizzera» è facile capire quanto grande sia il sentimento e le emozioni che legano indissolubilmente il Popolo svizzero alle sue ferrovie o, volendo esprimere lo stesso concetto in una preta ottica commerciale, come alto sia il valore attribuito al «marchio di fabbrica» FFS.

La Convenzione sulle prestazioni è stata onorata.

Nell'anno d'esercizio 2002 hanno avuto termine sia il primo quadriennio della Convenzione sulle prestazioni,

stipulata dalle FFS con la Confederazione, sia gli obiettivi strategici fissati dal Consiglio federale per gli anni dal 1999 al 2002, il quale è giunto alla conclusione che gli obiettivi prestabiliti sono stati «conseguiti in larga misura, in parte perfino oltrepassati» e che «nel complesso il risultato raggiunto è buono». La Convenzione sulle prestazioni, il quadro dei pagamenti che vi è connesso, e gli obiettivi strategici determinati dalla Confederazione, si sono rivelati strumenti efficaci per l'indirizzo politico. Il loro rinnovo per il periodo 2003–2006 è dunque sinonimo di continuità.

La nuova Convenzione sulle prestazioni e il quadro dei pagamenti dell'ordine di 6,025 miliardi di franchi che ne consegue sono stati accettati all'unanimità dal Consiglio nazionale e dal Consiglio degli Stati. All'inizio del 2003, il Consiglio federale ha definito gli obiettivi strategici adeguati al momento. Già dai dibattiti parlamentari si poté comunque evincere che il quadro dei pagamenti sarebbe dovuto sottostare al regime del freno all'indebitamento. Le FFS non si sono opposte alla decurtazione decretata nel frattempo dal Consiglio federale per complessivi 54 milioni di franchi e ciò benché le riduzioni operate negli anni 2003 con una diminuzione di 109 milioni di franchi (deduzione del 7,5 per cento) e nel 2004 con un defalco di 58 milioni di franchi (detrazione del 4 per cento) siano rilevanti e la compensazione parziale considerata per il 2005 e il 2006 quanto mai improbabile.

La stabilità è in pericolo.

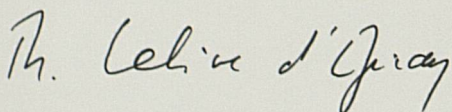
Nel frattempo la situazione finanziaria della Confederazione si è ancora aggravata e già si affacciano all'orizzonte proposte di risparmio ben più ampie e consistenti. C'è dunque il pericolo che già pochi anni dopo la sua attivazione ci si sbarazzi della pianificazione assicurata all'Infrastruttura, dunque di una delle conquiste essenziali conseguite con la riforma ferroviaria. La ferrovia richiede

molti investimenti, i cui benefici si ripercuotono su tempi lunghi. Sappiamo benissimo che le gravi difficoltà finanziarie nelle quali la Confederazione si dibatte coinvolgono anche le FFS. Faremo dunque, nel quadro dei pagamenti, le decurtazioni che si impongono, senza però compromettere né la sicurezza, né il trasferimento. La Convenzione sulle prestazioni, per l'appunto già approvata, dovrebbe tuttavia essere rinegoziata. Se la continuità auspicata dovesse comunque essere soppiantata ogni anno da ristrutturazioni budgetarie, significherebbe voler ripiombare nei tempi che hanno preceduto la riforma ferroviaria, il che sarebbe oltremodo deplorabile. Gli obiettivi politici, economici e di gestione aziendale propri delle FFS verrebbero in tale guisa seriamente compromessi.

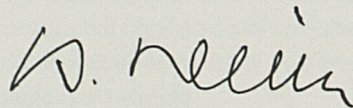
Nel prossimo avvenire le FFS concentreranno le loro energie, avanti a tutto, nel dare vita alla prima tappa di

Ferrovia 2000 e nei progetti chiave peculiari di FFS Cargo. Sarà d'importanza decisiva appurare che a Cargo riesca, con le sue società consociate al nord (Swiss Rail Cargo Köln GmbH) e al sud (Swiss Rail Cargo Italy), di strutturare una potente organizzazione a supporto dell'asse di scorrimento dei traffici nord-sud, che sappia apportare la qualità auspicata anche al di là dei confini nazionali. Insieme con il loro proprietario, le FFS sono inoltre incitate a risolvere in modo durevole lo scottante problema posto dalla loro Cassa pensioni.

La ferrovia è attiva giorno e notte, senza potersi concedere soste. Migliaia di persone, ferroviere e ferrovieri, non hanno altra ambizione che quella di proporre sempre alla clientela un prodotto buono, offrendole prestazioni d'estrema utilità. Il grazie del Consiglio di amministrazione e della Direzione aziendale è dunque rivolto a loro tutti.



Dr. Thierry Lalive d'Epina
Presidente del Consiglio di amministrazione



Dr. Benedikt Weibel
Presidente della Direzione aziendale