

Zeitschrift: Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere
Herausgeber: Ferrovie federali svizzere
Band: - (2001)

Rubrik: Cronaca dell'anno

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

01.01.01

Ecco la data alla quale il nuovo millennio è cominciato, e pure quella alla quale si è iniziato il 100° anno d'esercizio delle FFS; il 2001 è stato contrassegnato da decisioni strategiche per l'avvenire dell'azienda, risoluzioni prese velocemente per il bene del nostro Paese, e da un'affluenza ancora più forte di passeggeri.

15 gennaio. Per una presunta appropriazione indebita, la FFS SA sporge denuncia all'ufficio del giudice istruttore di Berna-Mittelland contro un suo ex collaboratore. L'importo dell'atto illecito è di parecchi milioni di franchi. Le irregolarità contabili sono state scoperte durante un normale controllo.

20 febbraio. A causa di varie comunicazioni rilasciate dai mass media, la dirigenza delle FFS prende posizione in modo esauriente nel merito della diatriba sorta al riguardo dei salari versati ai quadri.

21 febbraio. Clienti d'ambo i sessi danno un'altra volta alle FFS voti ancora migliori di quelli attribuiti all'azienda nel passato: da un'indagine svolta su un campione rappresentativo risulta che quasi l'85 per cento dei passeggeri – il tre per cento in più della volta precedente – è in tutto e per tutto soddisfatto delle nostre prestazioni.

23 febbraio. Il Consiglio d'amministrazione delle FFS accorda un credito di 217 milioni di franchi per l'acquisto di 70 nuove carrozze a due piani per gli Intercity. L'ordinazione è fatta al consorzio ADtranz/Alstom. Con questa quarta serie, il parco delle carrozze IC a due piani sarà complessivamente di 320 unità entro l'anno 2004.

29 marzo. Le FFS attivano in più di 100 stazioni la prevendita TicketCorner, ampliando così i servizi offerti. Chi è interessato agli avvenimenti culturali e i patiti delle manifestazioni sportive hanno la possibilità di acquistare, con l'offerta ferroviaria, anche i biglietti d'entrata ai vari raduni.

4 aprile. Daniel Nordmann, nuovo capo, presenta al pubblico la strategia che FFS Cargo intende adottare per il traffico merci. Oltre a compiere un balzo qualitativo all'interno, FFS Cargo vuole incrementare ulteriormente i traffici attraverso la Svizzera sull'asse europeo di transito nord-sud, fra l'altro cooperando con la «Häfen und Güterverkehr Köln (HGK)». Basilea diventa la sede della FFS Cargo.

5 aprile. La BLS Lötschbergbahn AG, la Hupac e FFS Cargo danno vita alla RAlpin AG. La nuova società prevede un'autostrada viaggiante per trasportare merci tra Friburgo in Brisgovia e Novara. Attuando questo concetto, le tre imprese posano una pietra miliare nella politica svizzera dei trasporti.

9 maggio. Le FFS presentano il bilancio per l'anno 2000: l'utile netto aumenta dai 120,3 milioni di franchi dell'anno precedente a 146,2 milioni di franchi. La quantità di persone trasportate cresce da 275,9 a 286,8 milioni, mentre quella delle merci passa da 57,3 a 60,5 milioni di tonnellate.

15 maggio. FFS e BLS si accordano nel delimitare i loro nuovi settori di attività; quale passo più importante, la BLS assumerà dal 2004 la responsabilità del sistema e del mercato per la ferrovia celere di Berna (S-Bahn), mentre le FFS saranno responsabili per il traffico a lunga percorrenza dei viaggiatori sulla rete BLS. Circa 100 persone, fra collaboratrici e collaboratori, passeranno da un'azienda all'altra. Alle FFS è concesso il diritto di prelazione per una minoranza azionaria alla BLS.

10 giugno. Entra in vigore il nuovo orario. Il potenziamento dell'offerta attuato dalle FFS apporta agli utenti della ferrovia circa il 4 per cento in più di prestazioni nel traffico regionale e in quello a lungo raggio, come pure percorrenze più veloci sulla linea che si snoda ai piedi della catena montana del Giura. Fattori di spicco sono la cadenza semioraria sulle tratte Bienne-Zurigo e Bienne-Berna, migliori coincidenze a Losanna e numerosi, nuovi collegamenti di primo mattino e in tarda serata.

11 giugno. FFS Cargo mette in servizio la rete Cargo Express. Da allora ogni notte circolano veloci, da circa 40 stazioni, 50 treni con 500 carri.

20 luglio. Le FFS annunciano, di comune accordo con le associazioni di interessi, l'intento di compiere uno sforzo in favore dei clienti con difficoltà motorie. Costruendo nuovi edifici e ristrutturandone altri, bisognerà tenere ancora di più in considerazione le esigenze dei clienti handicappati. Fra i provvedimenti più efficaci ci sono la costruzione di rampe, l'installazione di ascensori e la posa di marciapiedi rialzati che consentano il più possibile di salire nei treni e di scendervi a livello del suolo. Deve però essere migliorata anche l'informazione visiva e sonora ai viaggiatori.

2 agosto. Il finanziamento per la posa della nuova linea di Ferrovia 2000 Mattstetten-Rothrist è a metà percorso: investendo 806 milioni di franchi, è stata utilizzata pressappoco la metà del credito complessivo di 1593 milioni di franchi. Particolare degno di nota: i costi finali per la 1a tappa di Ferrovia 2000, stimati a 5,9 miliardi, sono di circa 1,5 miliardi di franchi, cioè del 20 per cento, inferiori ai 7,4 miliardi di franchi inizialmente preventivati.

8 agosto. Le FFS decidono di dare, durante i prossimi 5 anni, un volto nuovo e un aspetto unitario e moderno alle loro 620 stazioni regionali. L'intervento di «chirurgia plastica» costerà alle FFS suppergiù 340 milioni di franchi.

13 agosto. Il fatto che dal carrello di un treno Intercity ad assetto variabile si siano staccate parti della tiranteria di direzione, ha indotto le FFS a mettere fuori servizio, a titolo precauzionale, l'intera flotta di

22 convogli ICN, per poterli sottoporre ad accurati controlli. In collaborazione con le ditte costruttrici furono esaminati, nelle settimane successive, ben 54'600 raccordi a vite. Non venne però constatato nessun difetto del materiale.

6 settembre. Le FFS presentano il progetto RailLink, assieme a DaimlerChrysler ed a Mobility. Nelle 42 maggiori stazioni svizzere ci sono 75 auto del tipo Smart, affinché i nostri clienti possano proseguire il viaggio verso località non servite dalla ferrovia. Con RailLink viene chiuso contemporaneamente l'ultimo anello della catena dei trasporti.

4 ottobre. A causa delle mutate condizioni quadro stabilite dalla politica ferroviaria britannica, le FFS rinunciano per il momento a proporre la propria candidatura per ottenere una concessione che consenta loro di esercire una rete ferroviaria in Inghilterra. Esse faranno comunque ancora da consulenti al loro partner.

12 ottobre. FFS Cargo ordina alla ditta costruttrice Bombardier Transportation dieci nuove locomotive della serie Re 482 per il traino di treni merci. I nuovi locomotori saranno impiegati principalmente, dalla primavera 2002, sull'asse internazionale nord-sud. Costo dell'operazione: 30 milioni di euro.

25 ottobre. Le FFS reagiscono alla chiusura improvvisa della galleria stradale del San Gottardo, provocata da un grave incidente della circolazione. In 24 ore esse riattivano il carico delle automobili Göschenen-Airolo, soppresso 20 anni prima. Più di 70'000 automobilisti profitano di questa offerta, prima ancora di Natale. Anche l'autostrada viaggiante, attivata con nuovi terminali nell'arco di una settimana fra Brunnen e Lugano per il traffico merci è ben sfruttata, nella misura del 75 per cento.

12 novembre. Le autorità governative del Cantone di Zugo conferiscono alle FFS l'incarico di esercire la nuova ferrovia urbana. Per potersene occupare, le FFS acquistano dodici nuovi convogli regionali del valore di 84 milioni di franchi. Il Cantone di Zugo, dal canto suo, contribuisce in misura essenziale, con 67 milioni di franchi, agli investimenti per l'infrastruttura. La ferrovia urbana di Zugo verrà messa in servizio nel 2004.

10 dicembre. Le FFS rilevano la quota del 60 per cento dell'Autogrill AG all'azienda di catering ferroviario Passaggio Rail AG. Le FFS vogliono così esercitare di nuovo una forte influenza sulla qualità e sul servizio presenti nella ristorazione a bordo dei treni.

14 dicembre. Dopo intense trattative, le FFS si accordano con i loro partner contrattuali sui salari da versare per il 2002. Le FFS aumentano del 3,6 per cento la massa salariale per l'anno 2002. □