

**Zeitschrift:** Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere  
**Herausgeber:** Ferrovie federali svizzere  
**Band:** - (2003)

**Rubrik:** Traffico viaggiatori

#### **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:** 05.02.2026

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

carrozza ristorante elvetino, St. Saphorin



Lavorare con piacere. Le FFS possiedono materiale rotabile molto moderno.

Un buon ambiente per riposare, ma anche per lavorare, se non si va nel nuovo ristorante elvetino (foto): le FFS hanno carrozze con scompartimenti Business appositamente arredati. Sono l'ideale per lavorare e comprendono anche l'allacciamento per i laptop. Viaggiare all'insegna dell'efficienza significa unire l'utile al dilettevole.

Puntualità, che soddisfazione. Chi è soddisfatto lo esprime: il 95% di tutti i treni circola puntualmente o con meno di 5 minuti di ritardo. Ben l'81% dei clienti è soddisfatto delle prestazioni dell'azienda: questo perché un viaggio in treno è anche un bicchiere di vino, un caffè, una buona conversazione o la prospettiva di compiere un viaggio in santa pace.

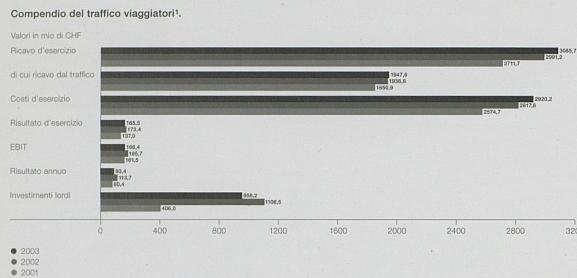


**Avvicinarsi.** Le FFS fanno incontrare le persone più diverse.  
Ogni giorno esse trasportano più di 100000 viaggiatori e regalano loro del tempo durante il viaggio, ad esempio per instaurare una conversazione.

La parola d'ordine è: servire 900 persone, fra collaboratrici e collaboratori della ditta elvetica, affiliata delle FFS, si prendano indesassamente affinché i passeggeri possono riconoscere come si deve. Ne i ristoranti e tramite i carrelli Railair, gli specialisti della gastronomia, ferroviaria servono ad esempio giornalmente 16'500 caffè e 2'700 panini. Entro la fine del 2004 il parco delle carrozze ristorante della elvetino no conterà 80, il che significherebbe semplicemente a vele addoppiato rispetto al 1999.

Con l'abbonamento è meglio. Gli abbonamenti metà prezzo e generali godono di grande favore, in particolare tra i genitori di migliaia di perdendari. Gli abbonamenti di coro blu sono nel frattempo diventati anche un frammento di identità nazionale. Questo perché rispettivamente una Svizzera e uno Svizzero si trovano attualmente clienti fissi delle FFS. Le offerte vengono costantemente potenziate.

**Integrazione culturale.** Le FFS avvicinano tra loro le regioni della Svizzera e quindi anche le culture. L'officina dei viaggiatori Svizzeri è molto più che un viaggio. Tuttavia, dal viaggio alla rete ed alla società. Gommati ad una stretta collaborazione con ferrovie associate e ad imponenti forti, compatti per il collegamento alla rete ed alla società europea, l'attrazione turistica del nostro Paese cresce sempre di più.



1 Conto del segmento; ricavi e costi all'interno del gruppo non eliminati.

2 Organico nella media annua, in impegni a tempo pieno, comprese le filiali.

**Obiettivi strategici del Traffico Viaggiatori.** Espansione: evoluzione graduale per diventare un'azienda attiva anche al di là dei confini nazionali, a partire dal mercato nazionale. Alleanze: utilizzare l'apertura sul mercato internazionale, collaborando con forti partner, per promuovere la crescita.

Circa 7000 treni trasportano ogni giorno, grossomodo, 833 000 persone cioè 250,3 milioni di passeggeri in un anno, i quali percorrono più di 12,3 miliardi di chilometri in treno. Sulla maggior parte delle tratte, a cadenza semioraria. Per i più di 1,9 milio di possessori dell'abbonamento metà prezzo, a mezza tassa. E, per i più di 260 000 titolari di un AG, a una tariffa annua oltremodo allettante.

### I proventi del traffico sono di nuovo aumentati.

La Divisione Viaggiatori fa di nuovo vela verso lidi propizi. La quantità di viaggiatori è ancora aumentata nel 2003 del 2,0%, elevandosi a 250,3 milio. Durante lo stesso periodo le entrate provenienti dai traffici sono cresciute di 10,8 milio di CHF, arrivando a 1,948 mila di CHF. Mentre il traffico internazionale dei viaggiatori è calato, quello regionale e per il tempo libero sono aumentati. Il risultato annuo del traffico viaggiatori è di 93,4 milo di CHF (-20,3 milo di CHF).

Nell'anno sottoposto ad esame, al traffico viaggiatori è riuscito di conseguire un ricavo d'esercizio di 3,1 mila di CHF, cioè con una crescita del 3,2% rispetto all'anno precedente. Anche i costi d'esercizio sono cresciuti del 3,6%, arrivando a 2,9 mila di CHF, cosicché il risultato d'esercizio, di 165,5 milo di CHF, è stato di 7,9 milo di CHF inferiore a quello del 2002, l'anno eccezionale dell'Expo. L'EBIT è calato di 19,3 milo di CHF, attestandosi sui 166,4 milo di CHF. L'utile annuo del Traffico viaggiatori, con 93,4 milo di CHF è stato minore, nella misura di 20,3 milo di CHF, del risultato conseguito l'anno prima.

in mio di CHF	2003	2002	± in %
Ricavo d'esercizio	3 085,7	2 991,2	3,16%
- ricavo dai traffici	1 947,6	1 936,8	0,56%
Costi d'esercizio	-2 920,2	-2 817,8	3,63%
Risultato d'esercizio	165,5	173,4	-4,56%
EBIT	166,4	185,7	-10,39%
Utile annuo	93,4	113,7	-17,85%

### Un'offerta maggiore è conforme alle necessità.

Mai sono state trasportate così tante persone. Il risultato annuo è contrassegnato da vari sviluppi: l'offerta è stata in costante aumento. I treni viaggiatori delle FFS hanno percorso 109,3 milioni di chilometri, il che corrisponde a una crescita del 4,1%. I viaggiatori hanno fatto buon uso di questa estensione dell'offerta: la quantità di clienti è arrivata a quota 250,3 milio<sup>1</sup>. Ciò corrisponde a una crescita del 2,0% rispetto all'anno precedente. Nello stesso periodo i viaggiatori-chilometro sono aumentati dello 0,5% raggiungendo i 12,29 mila<sup>1</sup>. Il ricavo conseguente (inclusi i traffici svolti per le altre Divisioni) ha oltrepassato dello 0,6% quello ottenuto l'anno prima, attestandosi sui 1,948 mila di CHF, a dispetto del contesto economico difficile e teso. Questo aumento, nel 2003, del ricavo dai traffici è ragguardevole per il fatto che il 2002 è stato l'anno degli importi supplementari incassati grazie all'Expo. Il calo del risultato annuo è da imputare da un lato alla mancanza delle prestazioni supplementari fornite per l'Expo e, dall'altro, alle maggiori spese sostenute per la manutenzione del materiale rotabile in vista della prossima messa in servizio della prima tappa di Ferrovia 2000.

L'analisi dei prodotti principali del traffico viaggiatori evidenzia il quadro seguente:

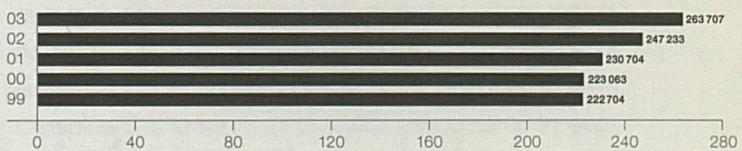
**Mercato Svizzera: forte crescita dell'abbonamento generale (AG).**

**Tariffa normale.** I biglietti rilasciati a tariffa normale sono aumentati dello 0,4 %. I ricavi provenienti dai titoli di viaggio venduti per la 2a classe, di +4,8 mio di CHF, hanno influito positivamente. Per le altre tariffe normali risultano +2,7 mio di CHF. La 1a classe ha sofferto della situazione congiunturale tesa.

**Tempo libero e carte giornaliere.** Questi prodotti denotano una perdita del 41,4 % rispetto all'anno precedente. Ciò è dovuto in primo luogo alla mancanza degli importi incamerati con l'Expo, ammontanti a 27 mio di CHF. Con questa carenza poté essere compensata in buona parte da una crescita straordinaria del traffico interno per il tempo libero, data la reticenza dimostrata dalle svizzere e dagli svizzeri a compiere viaggi all'estero. RailAway, «filiale per il tempo libero» delle FFS, ha denotato una forte crescita del 20,5 %, mentre le carte giornaliere una dell'11,6 %. Nell'anno di cui ci occupiamo, RailAway ha venduto 575 000 accomodamenti per gite di un giorno le quali, oltre al viaggio in treno, includono prestazioni turistiche quali ingressi e consumazioni. Ciò significa un aumento di più del 40 % rispetto all'anno 2002, già fausto a cagione dell'Expo. Ha primeggiato Mystery Park, pur se aperto solo nel maggio del 2003 a Interlaken, attirando più di 60 000 persone che vi si sono recate grazie a un arrangiamento RailAway.

**Evoluzione dell'abbonamento generale (AG).**

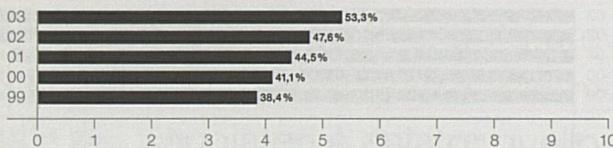
Quantità in circolazione a fine anno



**Abbonamenti generali.** Il traffico viaggiatori ha ottenuto un risultato veramente buono nel campo degli abbonamenti generali (AG) la cui vendita, cresciuta del 9,9 %, ha fatto registrare introiti per 401,3 mio di CHF. Alla fine del 2003 erano stati venduti ben 263 707 AG (l'anno precedente furono 247 233). A fare la parte del leone è stato soprattutto il redditizio AG per adulti; ne sono stati venduti 7100 esemplari in più. Il segmento degli AG per la 1a classe è aumentato di 290 esemplari. Pure cresciute sono le vendite di AG a tariffa ridotta; ne sono stati venduti 6500 in più. Di nuovo elevata è inoltre stata la tenuità degli affari legati all'AG. La quota degli AG rinnovati alla scadenza, dell'80 %, si situa allo stesso livello di quella dell'anno precedente. L'abbonamento per la gioventù «Binario7», quale altro prodotto, ha denotato una crescita, nel 2003, del 4,3 %.

1 Finora i viaggiatori-chilometro e le corse per persona sono stati computati servendosi di due metodi differenti, il primo basato su un modello matematico delle vendite, il secondo sui costanti rilevamenti e sulla continua conta dei passeggeri per fare calcoli previsionali in base alle tendenze, le cosiddette proiezioni. Le FFS hanno constatato che i costanti rilevamenti delle frequenze e la conta assidua dei viaggiatori danno risultati molto vicini alla precisione, decidendo perciò di cambiare sistema per il 2003. Al fine di garantire il paragone con dati riguardanti prestazioni precedenti, essi sono stati stabiliti su base nuova, retroattivamente al 1990.

### Quota dei biglietti venduti ai distributori automatici.



**Abbonamenti metà prezzo.** Nell'ambito dei metà-prezzo abbiamo dovuto lamentare, nel 2003, una lieve recessione dell'1,2% dei ricavi, peraltro elevati, con introiti assentati a quota 137,5 mio di CHF. La quantità di metà-prezzo in circolazione (valore medio) è scemata dell'1,9%, abbassandosi a 1,92 mio di esemplari. Quasi uno svizzero su tre ne possiede dunque uno. Vari sono i fattori del lieve calo rispetto all'anno prima: nel 2002 non era ancora stata circoscritta la validità dei metà-prezzo forfettari per la Posta, Swisscom e la Confederazione, in funzione dell'anno; in altre parole, i metà-prezzo per due anni furono interamente computati nel 2002 per entrambi gli anni. Nel 2003, per la prima volta, questa categoria venne delimitata badando all'anno in questione. Ciò ha provocato, per il 2003, una differenza di -6,9 mio di CHF rispetto al 2002. Il maggiore costo del metà-prezzo per 2 anni, portato nel 2002 da 222 CHF a 250 CHF, e l'introduzione di quello per 3 anni al prezzo di 350 CHF, hanno accresciuto di 7 mio di CHF gli introiti. Inoltre è ben visibile un chiaro spostamento verso l'offerta proposta per un anno, fonte di maggiori introiti. La forte crescita delle vendite anche del metà-prezzo per 3 anni dimostra la volontà di impegnarsi per un arco di tempo maggiore.

**Comunità tariffarie.** Le comunità tariffarie sono in continuo aumento. I clienti possono accedere così più facilmente ai trasporti pubblici. Al momento, le FFS partecipano a 19 comunità. Grazie al mercato in crescita, gli introiti sono cresciuti del 4,1%, attestandosi a 233 mio di CHF. Risultati veramente buoni sono stati conseguiti dalle comunità tariffarie di Berna (+25%) e per la Svizzera orientale (+20%). L'importanza delle comunità è in crescita costante: ne sono previste nuove, e si pianifica di ampliare le esistenti. A dicembre del 2004 il comprensorio economico di Zurigo avrà una comunità allargata, che esulerà dai confini cantonali.

**Bagagli.** Da anni il volume dei bagagli è in calo. Durante l'anno in esame, il ricavato è diminuito del 13% (-2,4 mio di CHF). Ne hanno sofferto sia il mercato svizzero, sia quello per i traffici internazionali (check-in, Fly-Rail incoming, international). Nel 2003 le FFS hanno reagito all'evoluzione negativa impostando in altro modo tutto il settore dei bagagli, senza pertanto compromettere nella sostanza la qualità del servizio offerto.

**Ticket Internet.** Dalla fine del 2002, le FFS vendono inoltre con successo, all'insegna di «Click and Rail», proponendoli in Internet, biglietti per determinati treni che circolano sull'asse nord-sud. Si tratta di titoli di trasporto a prezzo ridotto per collegamenti da utilizzare nelle ore marginali della giornata. I clienti scelgono in Internet il treno che si confà loro e stampano da soli il biglietto. Durante tutto il 2003, il traffico viaggiatori ne ha venduti più di 53 000. Inoltre l'azienda ha raccolto esperienze con la vendita elettronica di biglietti per manifestazioni. Basti dire che la quantità di biglietti combi venduti online per recarsi alla Orbit e per entrarvi ha superato quella registrata dai distributori automatici sistemati nelle stazioni. La strategia di vendita on line sarà dunque proseguita anche nel 2004.

La vendita online è parte essenziale della strategia di distribuzione adottata dalle FFS. È in quest'ottica che si indirizzano anche gli sforzi per incrementare le vendite di biglietti ai distributori automatici, anziché agli sportelli ferroviari. Nell'anno sottoposto a esame, più della metà dei biglietti (il 53,3%) sono stati acquistati a un distributore automatico (nel 2002 furono il 47,6%).

## Mercato internazionale: regresso causato dal ristagno dei viaggi.

Il traffico internazionale dei viaggiatori ha sofferto più degli altri settori per la lunga percorrenza della congiuntura che si trascina a rilento, delle conseguenze della polmonite atipica la cosiddetta Sars e della guerra in Irak. Si è pure rafforzata la concorrenza fatta dai voli a basso prezzo, soprattutto nel breve raggio fra una città e l'altra. Ecco perché gli introiti sono diminuiti del 12,7%.

**Un futuro pieno di promesse.** Le opportunità che il traffico internazionale ci offre sono però intatte. L'apertura nel 2007 della galleria di base del Lötschberg e quella del tunnel di base del San Gottardo, presumibilmente nel 2014, comporteranno una drastica diminuzione dei tempi di percorso sugli assi nord-sud. L'aver allacciato la Svizzera alle tratte ad alta velocità dei paesi che la circondano sarà stato un passo importante compiuto nella giusta direzione. Il traffico a lunga percorrenza ha rivolto i suoi intenti strategici verso codesto fine e si impegna per collaborare strettamente con le ferrovie europee. La comune finalità altra non è se non quella di riprendersi, grazie a offerte concorrenziali, le quote di mercato perse.

**Cisalpino accresce il traffico.** La Cisalpino SA, società affiliata a Trenitalia e alle FFS, agisce conformemente a questo indirizzo strategico convenuto fra partner. Il giorno 18 dicembre 2003, Trenitalia e le FFS hanno deciso di aumentare di 76,5 mio di CHF il capitale azionario della Cisalpino SA, elevandolo a 162,5 mio di CHF. In quest'occasione le FFS hanno accresciuto la loro partecipazione minoritaria, portandola al 50%. Nel 2003, i nove elettrotreni della Cisalpino SA hanno percorso 2,6 mio di chilometri, trasportando 3,1 mio di viaggiatori sulla rete di loro competenza, da Stoccarda a Firenze e da Ginevra a Venezia. La cifra d'affari è aumentata del 2,9%. Nel 2004 Trenitalia e le FFS si procureranno 14 moderni treni ad assetto variabile, adatti alle alte velocità e a vari sistemi di corrente. Saranno necessari investimenti di circa 450 mio di CHF. Dopo che la galleria di base del Lötschberg sarà stata aperta, il nuovo materiale rotabile circolerà probabilmente sulla tratta da Francoforte a Milano, passando da Basilea, Berna e Briga.

**Lyria ha il vento in poppa.** Anche con la SNCF, ossia le ferrovie di stato francesi, le FFS hanno attivato una fruttuosa collaborazione, designandola Lyria. La società preposta all'esercizio in comune dei treni TGV fra Zurigo-Berna-Parigi e Briga-Losanna-Parigi ha trasportato nell'anno in esame 1,27 mio di persone, con un calo del 2,7%. Nonostante ciò, gli introiti sono aumentati del 2,2%. In futuro la cooperazione sarà ulteriormente ampliata.

Le sfide che concernono l'interoperatività e lanciate dalla scarsità di tracce d'orario sono in costante aumento. Allo stesso modo aumentano i costi per trattare efficacemente il mercato e acquisire nuovo materiale rotabile. Questo compiti possono essere risolti solo con alleanze e cooperazioni strategiche. È al cospetto di questo scenario che le FFS aumenteranno ancora gli sforzi per cooperare.

### Due miliardi investiti in nuovo materiale rotabile.

Nell'anno di cui stiamo parlando, il traffico viaggiatori ha investito 529 mio di CHF (l'anno precedente 511 mio di CHF) per procacciarsi nuovo materiale rotabile. E in futuro si continuerà a investire. Nei prossimi cinque anni le FFS investiranno, nel traffico viaggiatori, più di 2 mia di CHF per acquistare nuovo materiale rotabile e negli opportuni mezzi d'esercizio. Continua la tendenza volta a passare da una meccanica robusta a sistemi tecnologicamente complessi. Le composizioni navetta formate di vetture a due piani e di carrozze della serie EW IV necessitano di una propria manutenzione, e non di una che si occupi di ogni singola carrozza.

Al fine di soddisfare le mutate condizioni di base, nell'ottobre del 2003 il Traffico viaggiatori ha adeguato l'organizzazione della manutenzione. Ecco perché i settori per i servizi e la manutenzione sono stati uniti alla produzione, divenendo il settore Operating, contraddistinto da una vicinanza più stretta del personale di locomotiva con gli addetti alla manutenzione, ciò che consente di ridurre notevolmente le perdite dovute a contrasti. Nei prossimi due anni si investiranno 6,5 mio di CHF per curare la formazione continua di collaboratrici e collaboratori. Le classiche officine ferroviarie di un tempo si trasformano ora da stabilimenti industriali a vere e proprie aziende per l'alta tecnologia.

L'organico della Divisione Viaggiatori (comprese le società affiliate) è aumentato leggermente dello 0,8%, occupando 12 608 posti a tempo pieno.

L'anno preso in esame è stato funestato dalla collisione di due treni accaduta il 24 ottobre 2003 alla stazione di Zürich Oerlikon. A inizio serata di quel venerdì, il treno diretto Zurigo–Costanza urtò lateralmente contro il convoglio Sciaffusa–Zurigo. Per il cozzo violento una carrozza si rovesciò e altre deragliarono. Il tragico incidente fece una vittima e più di cento persone rimasero ferite. Durante 36 ore la stazione di Zürich Oerlikon rimase chiusa al traffico. Subito dopo il tragico incidente, le FFS attivarono i dovuti provvedimenti. L'inchiesta per appurarne le cause, condotta da un ufficio indipendente, è ancora in atto.

L'intenso traffico ferroviario, che non conosce requie, sollecitò come non mai sia i servizi, sia la manutenzione. La calura che nel 2003 si protrasse per mesi e le frequenze da primato misero a dura prova la resistenza dei veicoli motori e degli impianti di climatizzazione delle carrozze. Si dovette lamentare un'intera serie di guasti che i mass media e la pubblica opinione non si peritarono di analizzare criticamente, con commenti alle volte salaci. I più recenti locomotori dei tipi Re 460 e Re 450 evidenziarono pecche e segni prematuri di usura. Per riassettere le 119 locomotive Re 460, nel novembre del 2003 furono stanziati 56,6 mio di CHF. I guasti non risparmiarono neppure i veicoli motori impiegati dalla S-Bahn, la ferrovia celere di Zurigo. La direzione aziendale ha messo su piede un'unità operativa incaricata di porvi cellemente rimedio, con congrue misure.

Tutte queste mansioni si svolgono parallelamente all'importante potenziamento e trasformazione del materiale rotabile, necessari per avviare, il 12 dicembre 2004, la prima tappa di Ferrovia 2000. Gradualmente le FFS installano, sulle locomotive e nelle composizioni formate da unità a cassa inclinabile, il nuovo sistema di segnaletica nella cabina del macchinista. Circa 400 carrozze viaggiatori dovranno essere adattate per poter correre alla velocità di 200 chilometri all'ora. Viste queste premesse, l'organico in forza ai servizi e alla manutenzione sarà rafforzato con circa 170 persone.

## Lunghe percorrenze: Ferrovia 2000 sarà sinonimo del 12% in più di treni.

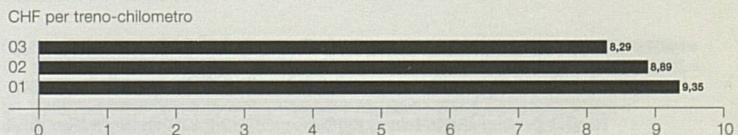
La messa in servizio di Ferrovia 2000 è un vero passo da gigante compiuto dai trasporti pubblici in Svizzera. Per la prima volta dall'attivazione dell'orario cadenzato, avvenuta nel maggio del 1982, l'intera nazione profitta di un nuovo concetto d'offerta che, per il traffico viaggiatori, apporterà il 14% in più di treni-chilometro e offrirà il 12% in più di treni. L'entità del cambiamento è visibile anche considerando un altro punto: dal passaggio al nuovo orario, nove treni su dieci di quelli attualmente circolanti avranno un'ora di partenza diversa, in virtù dell'ottimale interconnessione fra treni in partenza e in arrivo che saranno state create nelle cosiddette stazioni nodi di traffico.

## Traffico regionale: ci si dibatte tra efficienza e politica.

**Più produttività, grazie alla cooperazione.** La pressione mirata al risparmio, esercitata dalla Confederazione e dai Cantoni che chiedono le prestazioni, si è accentuata nel 2003 in maniera significativa. Il traffico regionale delle FFS reagisce alle condizioni quadro più severe, adottando una strategia intesa alla cooperazione. Lo scopo che si vuole ottenere è quello di collaborare maggiormente con ferrovie private insediate localmente, per accrescere l'efficienza. Ci si preoccupa di ridurre i doppioni esistenti in fatto di manutenzione, di marketing, amministrativi e per le vendite. Nel maggio del 2003 i Transports de Martigny et Région SA e le FFS hanno dato vita alla società RegionAlps. La Luzern-Stans-Engelberg-Bahn e le FFS Ferrovia del Brünig hanno stabilito le basi per istituire una collaborazione che verrà attuata gradatamente nel 2004.

Il traffico regionale intende così evitare che l'offerta scemi, a dispetto dei minori indennizzi versati dai committenti. Le FFS, in tale contesto, non possono esimersi dal considerare il sostegno dato dai proprietari e da chi ha facoltà decisionali in ambito cantonale.

## Indennità corrisposte dai poteri pubblici per il traffico regionale.



L'indennizzo corrisposto nel traffico regionale per ogni treno-chilometro è diminuito, passando da 8,89 CHF a 8,29 CHF, denotando così la tendenza di volere maggiori prestazioni con meno denaro pubblico.

Negli anni a venire, il traffico all'interno degli agglomerati urbani aumenterà in modo considerevole. La situazione potrà essere affrontata solo convogliandone una parte verso la ferrovia. Sarà perciò necessario promuovere, in un prossimo futuro, linee tangenziali e di attraversamento, sovvenzionate dalla Confederazione. Le FFS, dal canto loro, perseguono la strategia che consiste nel creare sette sistemi di ferrovie celere. Ecco un esempio: il 12 dicembre 2004 entrerà in servizio la ferrovia urbana di Zugo che, avvalendosi di materiale rotabile moderno e con un orario allettante, fisserà nuovi parametri per il traffico regionale.

**Progressi nel paese confinante.** Le FFS hanno compiuto progressi concreti pure lungo la fascia di confine. Dopo che la FFS GmbH (D) ha fatto propria la tratta della Wiesental, la Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG), con il consorzio bavarese-svizzero composto da Euro Thurbo, società affiliata alle FFS, e dalla bayerische Länderbahn, ha sottoscritto un contratto per esercire il tronco ferroviario Monaco-Oberstdorf. Da dicembre del 2003 il servizio è svolto senza il benché minimo intoppo.

### Thurbo diventa adulta.

A metà dicembre del 2002 Thurbo AG è entrata in servizio. Essa appartiene per il 90% alle FFS e per il rimanente 10% al Cantone Turgovia. Attualmente la rete della Thurbo AG si estende su circa 550 chilometri, di cui 80 in Germania. L'azienda dispone così delle condizioni quadro necessarie per gestire con successo, e mirando alle necessità della clientela, il traffico regionale della Svizzera orientale e quello nel comprensorio di Costanza. Durante il primo anno d'esercizio, la nuova nata ha avuto un risultato rallegrante, con 299 milio di viaggiatori-chilometro, 8 milio di treni-chilometro e un ricavato d'esercizio di 44 milio di CHF. Questa situazione è dovuta all'indirizzo dato all'offerta, conforme alle esigenze del mercato. Ne fanno parte le offerte proposte di notte sugli assi principali nel Cantone Turgovia e fra Winterthur e San Gallo, con veloci coincidenze da Zurigo.

Nei prossimi cinque anni le FFS investiranno grosso modo 400 milio di CHF in 80 nuove automotrici snodabili, grazie alle quali accrescere le capacità e le comodità offerte dalla rete gestita da Thurbo AG.

### Commitment per la gastronomia ferroviaria.

Nell'autunno del 2003 le FFS hanno appurato le condizioni di proprietà legate alla filiale elevetina per la gastronomia ferroviaria. La Rail Gourmet Holding Ltd. ha trasmesso alle FFS le quote di azioni che le erano rimaste. Assumendo pienamente la «elvetino» azienda che, con 900 dipendenti, è alla testa della gastronomia ferrovia in Svizzera, le FFS sottolineano l'impegno da loro assunto nel servizio di ristoro su rotaia. Le mutate abitudini, e l'accresciuta concorrenza di chi offre i propri servizi in stazione o in prossimità, impongono però di adottare senza indugio una nuova e ben definita strategia. Capi-saldi della futura offerta sono il potenziamento e l'armo-nizzazione del parco di carrozze ristorante e una mag-giore attenzione rivolta alle mutevoli necessità del mer- cato. La messa in servizio progressiva, entro il 2005, di treni Intercity ad assetto variabile segnerà l'entrata in servizio di 20 nuove carrozze ristorante. Nel frattempo gli stabilimenti industriali FFS hanno installato un ristorante nella parte superiore di 16 carrozze bistrò a due piani. Alla fine del 2004 ci saranno 80 carrozze ristorante, cioè il doppio di quelle circolanti nel 1999.

## Mettere in atto il regolamento interno.

È da alcuni anni che le FFS devono confrontarsi assiduamente con un'aggressività sempre maggiore e con una smania, una furia distruttrice cui danni sono loro costati annualmente circa 6 mio di CHF. Con un programma globale che abbina le misure di prevenzione a quelle d'intervento, le FFS si preoccupano che l'ordine e le convenienze siano rispettati nelle stazioni e nei treni. I provvedimenti attuati denotano efficacia. Nel 2003, ad esempio, fu possibile porre un freno al dilagare dei «viaggiatori senza un titolo di trasporto valido». Alla fine del 2003 se ne registrò una quota del 2,83 % (l'anno prima ne avevamo lamentata una del 4,34 %).

L'azienda sa che deve sempre accrescere, nei suoi clienti, la sensazione di sicurezza che essi provano. Rimpolpando i ranghi della polizia ferroviaria, mediante l'introduzione della videosorveglianza nel traffico regionale, e attuando il nuovo concetto per i controlli sporadici, le FFS contrastano vandalismi e violenza, fenomeni peraltro propri della società in cui viviamo.

Più sicurezza è però sinonimo di maggiori costi. Non potendo ovviamente eludere codesto assioma, alle FFS e ai Cantoni che ordinano le prestazioni altro non resta da fare che cercare soluzioni comuni per il bene della clientela. Con la strategia da loro adottata, le FFS garantiscono misure finanziabili e, dunque, attuabili. Ecco il fattivo contributo che esse apportano per migliorare la sicurezza, nel precipuo interesse di tutti i loro clienti.

Quantità di comunità tarifarie alle quali le FFS partecipano.  
(evoluzione dal 1986 al 2003)

