

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

**Vorwort:** Grandi compiti attendono le FFS  
**Autor:** Lalive d'Epinay, Thierry / Weibel, Benedikt

### **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:** 11.12.2025

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

## Grandi compiti attendono le FFS.

A dispetto del persistere della situazione congiunturale debole, alle FFS è riuscito di migliorare notevolmente i risultati conseguiti nell'anno d'esercizio 2003. Nel Traffico merci si è riusciti a invertire la rotta. Con la messa in servizio di Ferrovia 2000, le FFS si trovano confrontate con la più grande sfida che mai sia stata loro lanciata.

Con 45,3 mio di CHF, il risultato d'esercizio si situa al disopra di quello dell'anno prima, in ragione di 34,3 mio di CHF. È stato soprattutto il risultato d'esercizio ottenuto dal traffico merci a evolvere in maniera favorevole: in questo campo fu possibile ridurre a 22,6 mio di CHF (2003) le perdite di 72,2 mio di CHF patite nel 2002.

A causa di una risoluzione del Tribunale federale concernente l'imposizione fiscale degli immobili delle FFS non indispensabili all'esercizio, è stato necessario accantonare a Infrastruttura e Immobili, per imposte, 50 mio di CHF. Per l'insufficiente copertura esistente alla Cassa pensioni fu inoltre necessario, in virtù di FER 16, aumentare di 132 mio di CHF gli accantonamenti. Dalla vendita dell'ultima quota di partecipazione alla TDC è risultato un utile di 95,4 mio di CHF.

Il risultato annuo conseguito prima di FER 16 e prima delle imposte dovute in conformità della decisione presa dal Tribunale federale (DTF) è di 206,9 mio di CHF, cioè 35,9 mio di CHF in più dell'anno precedente.

Comprendendo sia FER 16, sia le imposte, l'anno d'esercizio 2003 chiude con un utile di 24,9 mio di CHF, mentre l'anno prima le FFS avevano lamentato una perdita di 12 mio di CHF.

### Risultati dei segmenti.

Inversione di tendenza nel traffico merci. Nel traffico merci, l'anno d'esercizio trascorso ha denotato una vera inversione di tendenza. Rispetto all'anno passato, fu possibile ridurre di due terzi il disavanzo. Il risultato annuo è migliorato, malgrado la congiuntura stagnante e lo sbarramento di parecchi mesi della galleria di Monte Olimpino II, al lato sud della stazione di Chiasso, riducendosi da -96,1 mio di CHF a -33,1 mio di CHF. Con l'ulteriore espansione della Swiss Rail Cargo Köln (SRCK), la creazione di Swiss Rail Cargo Italy (SRCI) e l'incorporazione di Rail Italy, è stato possibile gettare le basi per la posta in essere di una politica europea mirata all'espansione del traffico merci svolto dalle FFS. Il 15 dicembre 2003 ha circolato il primo treno della SRCI.

L'evidente miglioramento del risultato annuo raggiunto per il traffico merci è stato essenzialmente possibile, con introiti di vendita stagnanti, grazie alle misure di ristrutturazione già avviate nel 2002 nel settore del personale e mercé un management dei costi decisamente migliorato per gli oneri legati all'esercizio.

Nel traffico interno fu dato il via, al momento del cambiamento d'orario per il 2003, al progetto d'ottimizzazione «Nuovo traffico dei carri completi»; Ristrutturando la produzione regionale è stato possibile ridurre i costi in misura significativa. Contemporaneamente



i provvedimenti attivati per il traffico dei carri completi hanno consentito di mantenere un servizio esteso su tutto il territorio svizzero.

**Il traffico viaggiatori consegue un utile minore.** Nel 2003, il risultato d'esercizio del traffico viaggiatori è sceso a 165,5 mio di CHF (l'anno precedente fu di 173,4 mio di CHF). Con 93,4 mio di CHF il risultato annuo è minore, in ragione di 20,3 mio di CHF, rispetto a quello conseguito l'anno precedente.

Per la verità è stato possibile aumentare leggermente, rispetto all'anno precedente, il ricavo conseguito con i traffici; sono stati soprattutto il traffico regionale e quello per il tempo libero ad avere un'evoluzione rallegrante. I maggiori introiti non sono però stati sufficienti per compensare i costi supplementari.

Il grave incidente accaduto il 24 ottobre 2003 a Zurigo Oerlikon ha però gettato un'ombra sul traffico viaggiatori. Una giovane passeggera subì ferite mortali causate dalla collisione di due treni diretti, mentre più di un centinaio di viaggiatori lamentarono ferite. L'inchiesta, condotta da un ufficio indipendente, è ancora in corso.

Durante i mesi di ottobre e di novembre tutta una serie di perturbazioni anche di grande rilievo, successe soprattutto nel comprensorio di Zurigo, causarono intralci al traffico ferroviario (guasti ai locomotori e alle carrozze, alla linea di contatto, agli scambi e ad impianti centrali di sicurezza). Le FFS reagirono adottando specifiche misure nei settori della manutenzione del materiale rotabile, dell'infrastruttura e nel campo delle informazioni trasmesse alla clientela. A partire dal mese di dicembre, la situazione si è di nuovo stabilizzata.

**Infrastruttura ha fatto centro.** Infrastruttura ha fatto registrare, nel 2003, un risultato d'esercizio di -111,8 mio di CHF. Dopo aver incamerato le sovvenzioni connesse allo scorbato di Immobili per farne un Settore aziendale il risultato annuale ammonta a 0,3 mio di CHF. Fu perciò possibile conseguire l'obiettivo del pareggio dei conti. È però stato indispensabile prevedere accantonamenti per eventuali assoggettamenti fiscali, e più precisamente per gli anni dal 1999 al 2002, allorché gli immobili le appartenevano ancora. L'importo accantonato è di 41 mio di CHF.

La debolezza congiunturale, con le inevitabili conseguenze sul traffico merci, e la parziale chiusura della galleria di Monte Olimpino II, estremamente importante

Con 45,3 mio di CHF, il risultato d'esercizio si situa al disopra di quello dell'anno prima, in ragione di 34,3 mio di CHF. È stato soprattutto il risultato d'esercizio ottenuto dal traffico merci a evolvere in maniera favorevole: in questo campo fu possibile ridurre a 22,6 mio di CHF (2003) le perdite di 72,2 mio di CHF patite nel 2002.

Comprendendo sia FER 16, sia le imposte, l'anno d'esercizio 2003 chiude con un utile di 24,9 mio di CHF, mentre l'anno prima le FFS avevano lamentato una perdita di 12 mio di CHF.

per il traffico merci destinato in Italia, hanno comportato minori introiti per l'utilizzazione dell'infrastruttura da parte del traffico merci; infatti, durante la chiusura della galleria, traffici internazionali furono dirottati su linee di altre reti ferroviarie. Nel 2003 Infrastruttura è riuscita a portare a termine lavori importanti in vista della messa in servizio, il 12 dicembre 2004, della prima tappa di Ferrovia 2000.

**Immobili, nel primo risultato di segmento.** Per l'inizio dell'anno d'esercizio gli immobili furono estrapolati da Infrastruttura e, da quel momento, gestiti all'interno del gruppo aziendale quale settore a sé stante. Il risultato d'esercizio ammonta a 127,9 mio di CHF, mentre quello annuo è di -4,6 mio di CHF. Nel quadro della nuova organizzazione, al Settore Immobili venne imposto l'obbligo di fare versamenti a compenso dei mancati introiti causati a Infrastruttura dallo scorbato. Codeste sovvenzioni ammontarono a 141 mio di CHF, 44 dei quali furono pagati dal Settore Immobili direttamente a Infrastruttura, mentre i rimanenti 97 mio di CHF lo furono tramite i Settori centrali a titolo di onere finanziario. Si è inoltre imposta la necessità di accantonare 9 mio di CHF per possibili carichi fiscali conseguenti alla decisione presa dal Tribunale federale, alla quale abbiamo già accennato.



## **Il problema connesso con la Cassa pensioni non è ancora stato risolto.**

I problemi legati alla Cassa pensioni non sono risolti. Dopo che alla fine del 2002, per i noti motivi, il grado di copertura della Cassa scese all'83,2%<sup>1</sup> percento, alla fine del 2003 è risalito all'84,9%. A causa dell'insufficiente copertura, le FFS si videro costrette ad accumulare accantonamenti nella misura di 132 mio di CHF, per l'esercizio in esame, giusta lo standard FER 16 relativo alla presentazione dei conti.

Dal marzo del 2003, la favorevole evoluzione della borsa ha contribuito a risanare la Cassa pensioni. Va però anche detto che la Cassa pensioni non è rimasta inattiva: dalla metà del 2003, è operante un piano di misure concepite per risanarne il deficit: sia gli assicurati attivi, sia il datore di lavoro, versano un contributo di risanamento dell'1,5 percento. Inoltre il contributo per il rimborso delle pensioni transitorie o ponte che dir si voglia, di cui si è usufruito in caso di pensionamento anticipato, viene accresciuto per tappe successive. Questi provvedimenti di risanamento incidono però solo in maniera piuttosto modesta, per la quota estremamente rilevante delle persone al beneficio di una rendita di vecchiaia.

Il Consiglio federale ha deciso di esaminare con particolare attenzione la richiesta rivolta dalle FFS, intesa ad ottenere un sostegno per superare il problema della Cassa pensioni. Le FFS sperano che si possa addivenire a una soluzione che assicuri le prestazioni corrisposte dalla Cassa pensioni e, contemporaneamente, prosciogla l'azienda dall'obbligo di costituire ogni anno gli accantonamenti imposti da FER 16.

<sup>1</sup> Nel rapporto di gestione steso per il 2002, il grado di copertura della Cassa pensioni FFS è stato espresso con l'80,5%. La differenza rispetto a quello dell'83,2%, testé menzionato, è dovuta a un nuovo metodo di calcolo. Dal 2003, in forza delle norme stabilite dall'Ufficio federale delle assicurazioni sociali, le obbligazioni non vengono più computate al valore nominale, bensì a quello di mercato.

## **Un grazie a tutte le collaboratrici e a tutti i collaboratori.**

Durante l'anno trascorso, le 28 707 persone attive alle FFS o all'interno delle società affiliate hanno lavorato con grande impegno. Le temperature eccezionalmente elevate, peculiari dell'estate del 2003, hanno messo a dura prova, per intere settimane, non solo la resistenza dei macchinisti e del personale dei treni, ma anche la capacità di sopportazione propria di tutte le altre collaboratrici e di tutti gli altri collaboratori. Le molteplici perturbazioni dell'esercizio verificatesi soprattutto durante l'autunno hanno richiesto al personale di prodigarsi come non mai. È stato possibile far progredire con successo i grandi progetti di Ferrovia 2000 e di Swiss Rail Cargo Italy solo grazie all'indefesso impegno profuso dalle collaboratrici e dai collaboratori. Il Consiglio di amministrazione e la Direzione delle FFS sentono il dovere di ringraziarli per tutto quanto essi hanno fatto per il bene dell'azienda.

## **Sguardo rivolto al futuro: dovremo affrontare grandi sfide.**

**Compiti importanti attendono le FFS:** nell'anno in corso, esse saranno chiamate ad approssimare il traffico merci al pareggio dei propri conti, cioè al break-even con l'intento di uscire, nel 2005, dalle cifre rosse. Affinché ciò sia possibile, è decisivo un successo subitaneo lungo l'asse internazionale nord-sud attraverso le Alpi.

L'Infrastruttura di vede confrontata con aggravii viepiù maggiori che allontanano notevolmente l'obiettivo di conseguire «il pareggio totale dei conti»; se da un lato ci sono vincoli imposti dalla legge sulle Ferrovie federali svizzere, la quale impone all'azienda, all'articolo 3, di mantenere in buono stato l'infrastruttura ferroviaria e di adeguarla alle esigenze del traffico e ai progressi compiuti dalla tecnica, d'altro canto la messa in servizio di nuove infrastrutture, quali ad esempio la nuova linea posata tra Mattstetten e Rothrist per Ferrovia 2000, provoca notevoli costi successivi di manutenzione e per gli ammortamenti.

La massima sfida per le FFS è però costituita dall'avvio, il 12 dicembre 2004, di Ferrovia 2000. Saranno soprattutto il Traffico Viaggiatori e l'Infrastruttura a esserne al centro. Il cuore di Ferrovia 2000 è rappresentato



## Traffico merci inverte la rotta.

dalla nuova linea di 45 chilometri che collega Mattstetten a Rothrist, con la diramazione verso Soletta per assicurare l'allacciamento alla linea che si snoda ai piedi della catena montana del Giura. L'efficacia di questo nuovo tratto ferroviario è quanto mai elevata e notevoli saranno le riduzioni di percorrenza che potranno essere conseguite su tutta la rete. A livello dell'intera Svizzera, Ferrovia 2000 apporterà alla nostra clientela il 12% in più di treni, il 14% in più di treni-chilometro e un orario per il 90% ristrutturato e ottimizzato.

Il fatto di realizzare un cambiamento d'orario così sostanziale per una rete tanto trafficata è l'operazione più importante con la quale le FFS non siano mai state confrontate.

### Sforzi compiuti dalla Confederazione e dai Cantoni per risparmiare.

Nell'autunno del 2002, il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati furono unanimi nell'accordare alle FFS, per il periodo dal 2003 al 2006, versamenti in ragione di 6,025 mia di CHF. In correlazione con il primo programma di sgravio deciso dalla Confederazione, l'importo venne ridotto di 303 mio di CHF, portandolo a 5,722 mia di CHF nel corso del 2003. Le FFS dovettero dunque in effetti sobbarcarsi all'intero carico di questo programma volto a risparmiare sui trasporti pubblici.

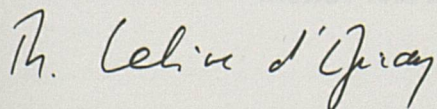
Sono in corso attualmente le discussioni concernenti il programma di sgravio 2. Le FFS sono dell'avviso che ci si debba in primo luogo preoccupare di conservare la sostanza dell'infrastruttura esistente, mantenendone il valore. In forza dell'articolo 3 della Legge sulle Ferrovie federali svizzere, di cui abbiamo parlato, le possibilità di risparmio designate «Quadro dei pagamenti FFS» sono esaurite.

Riflettere sulle conseguenze degli sforzi compiuti per risparmiare. Se chi è proprietario delle FFS e le sovvenziona ha un problema, ecco che esso diventa anche un problema delle FFS: è ovvio che le FFS mostrano comprensione per gli sforzi che la Confederazione compie nell'intento di risparmiare. È indispensabile che si parli apertamente dei progetti ferroviari per l'avvenire, soprattutto considerando il fatto che ogni investimento di vasta portata comporta notevoli costi di manutenzione e per gli ammortamenti.

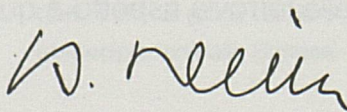
Sarà però d'uopo badare alle conseguenze che ne derivano: se, nel quadro dei programmi di risparmio, i ribassi concessi sui tracciati dovessero subire ulteriori decurtazioni, gli obiettivi per spostare traffici ne risentirebbero in misura notevole per la contemporanea, crescente produttività del traffico merci su strada grazie all'aumento a 40 tonnellate del carico massimo nel 2005, e ciò malgrado la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP). Ciò vale per il traffico interno e per quello di transito.

Anche per quel che concerne l'indennizzo del traffico regionale dei viaggiatori, altre riduzioni sono possibili solo limitatamente; l'esperienza insegna che contenere l'offerta proposta nel traffico viaggiatori non apporta molto ma, al contrario, può influire negativamente e in modo repentino sul sistema. Oltre a ciò, considerando le discussioni in atto al presente riguardanti la sicurezza pubblica, dovrebbero piuttosto esserci in futuro maggiori spese.

Una cosa è certa: in un prossimo futuro, le misure di risparmio propugnate a tutti i livelli politici influiranno in misura notevole sui trasporti pubblici. Questa rete di trasporti e in modo particolare il sistema ben funzionante messo in atto dalle FFS rappresentano un importante vantaggio dell'infrastruttura svizzera. Non va però sottovalutato il fatto che a codesto vantaggio noceranno le ulteriori riduzioni volute dai pubblici poteri.



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



Dr. Benedikt Weibel  
Presidente della Direzione aziendale