

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

Rubrik: Gruppo

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

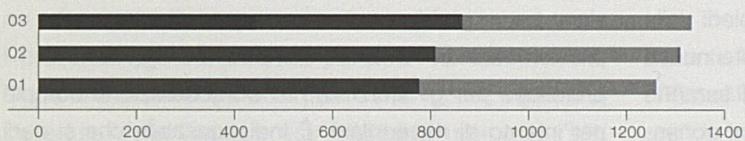
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media 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>

Prestazioni della Confederazione per Infrastruttura.

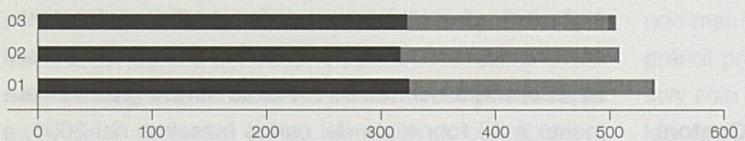
in mio di CHF



- Mantenimento della sostanza
- Contributi all'esercizio
- Contributo per l'offerta sostitutiva FFS in concomitanza con la chiusura del San Gottardo

Indennizzi per il traffico regionale dei viaggiatori.

in mio di CHF



- Confederazione
- Cantoni
- Contributi di terzi

Obiettivi strategici delle FFS. Rafforzare la posizione dei trasporti pubblici e accrescere la quota di mercato acquisita dalle FFS. Dare un contributo essenziale allo spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia e per garantire prestazioni di alta qualità. Aumentare di continuo la produttività nei settori preposti ai traffici, e all'infrastruttura. Mantenere e accrescere la qualità e la puntualità. Garantire e conservare un alto grado di sicurezza per i clienti e il personale, mediante un management intersettoriale. Aumentare costantemente, nei clienti, la soddisfazione che essi provano. Impostare e porre in essere una politica ambientale che consenta d'incrementare i vantaggi offerti dalla ferrovia rispetto a quelli proposti da altri vettori.

Il Traffico merci inverte la rotta.

A dispetto della difficile situazione economica, nel 2003 le FFS hanno migliorato sostanzialmente il risultato conseguito l'anno prima.

Nel 2003 l'azienda ha denotato un utile di 24,9 mio di CHF. Il traffico viaggiatori ha conseguito un buon risultato, pur non potendo fare appieno il paio con quello conseguito durante l'anno dell'Expo, mentre il Traffico Merci ha fatto progressi sostanziali indirizzandosi verso conti chiusi in pareggio. Infrastruttura pareggia i suoi conti. Il 2003 è anche stato l'anno dell'apertura e dell'ampliamento di tre grandi stazioni.

Dopo la perdita subita l'anno precedente, il gruppo FFS chiude nel 2003 i suoi conti di nuovo nelle cifre nere, malgrado la situazione economica sia andata a rilento. Alle spese d'esercizio di 6,313 mia di CHF (+3,0%) si è contrapposto un ricavo d'esercizio di 6,490 mia di CHF (+2,6%). Il risultato d'esercizio proveniente dall'attività operativa, a prescindere dagli accantonamenti per la previdenza professionale necessari secondo FER 16, è regredito da 194 mio di CHF a 177,3 mio di CHF; se però consideriamo le norme stabilite da FER 16, il risultato d'esercizio è migliorato passando da 11 mio di CHF a 45,3 mio di CHF. L'utile conseguito prima degli interessi da versare e delle imposte da pagare (EBIT) è pure aumentato, durante il periodo di raffronto, da 122 mio di CHF a 199,8 mio di CHF. Il risultato annuo del gruppo FFS è dunque di nuovo consistito, dopo la perdita di 12 mio di CHF subita l'anno precedente, in un guadagno di 24,9 mio di CHF.

Ecco le particolari influenze che hanno caratterizzato il risultato di cui stiamo scrivendo:

- Il nuovo accantonamento secondo FER 16 per risanare la previdenza per il personale ha inciso ulteriormente sul conto economico. Ad ogni buon conto, grazie al migliore risultato conseguito dalla Cassa pensioni, la necessità di procedere ad accantonamenti si è ridotta da 183 mio di CHF a 132 mio di CHF. Più fatti a questo proposito dalla pagina 14 del capitolo dedicato alla Cassa pensioni.
- Nel dicembre del 2003, il Tribunale federale ha deciso che la FFS SA debba essere assoggettata al pagamento delle imposte, quale società autonoma, per gli immobili cosiddetti non necessari all'esercizio. Per tale motivo furono accantonati retroattivamente per gli anni dal 1999 al 2003 50 mio di CHF. 41 mio di CHF sono dovuti dalla Divisione Infrastruttura, alla quale gli immobili sono appartenuti dal 1999 al 2002, mentre 9 mio di CHF sono a carico del Settore Immobili, istituito il 1°.1.2003.
- Le FFS hanno alienato, guadagnando 95,4 mio di CHF, l'ultima parte del loro pacchetto di azioni TDC (partecipazione alla Sunrise).

Alto livello per i ricavi dai traffici.

Il ricavato dai traffici ottenuto dal gruppo FFS, consolidato, è ammontato nel 2003 a 2,906 mia di CHF, con una diminuzione dello 0,4% rispetto all'anno precedente. Si è così pressoché riusciti a bissare i buoni risultati dell'anno 2002 favoriti pure da misure tariffarie. La Divisione Viaggiatori, quale più grande apportatrice d'introiti, ha consolidato la propria posizione, incamerando ben 1,796 mia di CHF, rimanendo solo per lo 0,1% al disotto del risultato conseguito durante il 2002 (Expo). Questa evoluzione è stata favorita da una lieve crescita dello 0,4% del traffico merci, attestatosi a 990 mio di CHF, e ciò a dispetto della congiuntura strascicata e sebbene la galleria di Monte Olimpino II, posta all'imbocco meridionale della stazione di Chiasso, d'importanza centrale per il transito delle merci, sia stata sbarrata al traffico per un certo periodo di tempo.

Ecco, in sommario, i risultati dei segmenti.

Traffico Viaggiatori. Per il Traffico Viaggiatori è stato un anno soddisfacente, caratterizzato tuttavia da sviluppi contraddittori. Mentre il traffico internazionale dei viaggiatori ebbe a soffrire del calo del turismo provocato dalla guerra in Iraq, dalla polmonite atipica (chiamata Sars) e dalla debole situazione economica, crebbero quelli regionali e per il tempo libero in virtù dell'offerta potenziata e grazie alla grande quantità di escursioni compiute in Svizzera. L'utile annuo del traffico viaggiatori è stato di 93,4 mio di CHF (l'anno prima fu di 113,7 mio di CHF). Il calo di guadagno rispetto all'anno precedente è da imputare da un lato alla mancanza delle prestazioni supplementari legate all'Expo e, dall'altro, da addebitare ai maggiori costi sostenuti per la manutenzione del materiale rotabile in vista della messa in servizio della prima tappa di Ferrovia 2000. Peculiarità riguardanti il traffico dei viaggiatori sono evidenziate dalla pagina 24.

Traffico Merci. Per il traffico merci, il 2003 ha segnato una vera e propria inversione di tendenza. FFS Cargo ha ridotto di 49,6 mio di CHF il disavanzo d'esercizio, portandolo così a soli CHF 22,6 mio di CHF. La perdita annua è passata da CHF 96,1 mio di CHF a CHF 33,1 mio di CHF (-65,6%). Le ristrutturazioni intraprese già nel 2002, il severo management dei costi e la ottimizzazione apportata al traffico dei carri completi hanno permesso questa evoluzione positiva. A FFS Cargo è riuscito di accrescere leggermente le prestazioni di trasporto, a dispetto delle difficili condizioni alle quali abbiamo tese accennato. È comunque stato possibile compensare largamente le quote di mercato perse a favore di concorrenti in Svizzera, con prestazioni in Germania e in Italia. I fatti particolareggiati riguardanti il traffico merci vanno desunti a partire dalla pagina 34.

Infrastruttura. Con un ricavo d'esercizio di 2,954 mia di CHF, la Divisione Infrastruttura ha evidenziato una piccola eccedenza di 0,3 mio di CHF, e ciò malgrado un ricavato dai traffici in regresso, a dispetto della riduzione di 13 mio di CHF apportata ai contributi versati dalla Confederazione e benché si siano dovuti accantonare 41 mio di CHF per l'imposizione fiscale sancita dal Tribunale federale, testé citata (si veda alla pagina 7). I ricavi risultanti dall'utilizzazione dell'infrastruttura sono rimasti costanti rispetto all'anno precedente, attestandosi sui 540 mio di CHF. Per contro, il ricavato proveniente dalle prestazioni d'esercizio ha fatto registrare un calo di 24,1 mio di CHF, dovuto alla domanda più contenuta. La convenzione stipulata con la Confederazione ha contribuito in misura essenziale al conseguimento del risultato annuo; va infatti annotato che essa stabilisce che, nel quadro dell'avvenuto scorporo degli immobili da Infrastruttura, il conto di Infrastruttura sarà compensato con sovvenzioni (vedasi il capitolo seguente). Per i particolari relativi a Infrastruttura, rimandiamo a quanto detto a partire dalla pagina 44.

Immobili. Dal 1°.1.2003 il settore Immobili è gestito, in seno al gruppo, quale settore aziendale autonomo, evidenziando così per la prima volta, nell'anno d'esercizio 2003, un proprio risultato di segmento. L'estrapolazione da Infrastruttura ha comportato la cessione al nuovo Settore Immobili anche di edifici e di fondi che erano precedentemente appartenuti ad altri segmenti (Traffico Viaggiatori, Traffico Merci). Per il primo anno d'attività, il Settore Immobili ha chiuso i suoi conti con un risultato d'esercizio operativo di 127,9 mio di CHF, evidenziando una perdita di 4,6 mio di CHF. Il risultato che si evince prima di considerare le sovvenzioni a Infrastruttura e il carico fiscale è di 48,1 mio di CHF. La maggiore fonte di introiti è costituita dai canoni di locazione, per un ammontare di 419,7 mio di CHF. Il settore ne ha conseguito più di due terzi (CHF 283,3 mio di CHF) riscotendoli da terzi. Gli altri affitti (136,4 mio di CHF) risultano da locazioni concluse all'interno del gruppo aziendale.

Nell'ambito dello scorporo degli immobili fu pattuito con la Confederazione di compensare con una sovvenzione i conti della Divisione Infrastruttura, dopo appunto il distacco degli immobili, accordando una sovvenzione per i mancati proventi dagli affitti. La compensazione per il 2003 a favore di Infrastruttura, che assomma complessivamente a 141 mio di CHF è corrisposta dal Settore Immobili (44 mio di CHF) e dai Settori centrali (97 mio di CHF). La sovvenzione pagata dai Settori centrali corrisponde agli interessi sul capitale di terzi che il Settore Immobili versa ai Settori centrali sulla base della struttura del capitale del bilancio d'apertura. In relazione con l'accennata sentenza emessa dal Tribunale federale (si consulti, a questo proposito, la pagina 7), fu necessario prevedere accantonamenti per un ammontare di 9 mio di CHF. I dettagli concernenti FFS Immobili vanno rilevati a partire dalla 52.

Investimenti per 2,9 mia di CHF.

Le FFS sono state ancora una volta uno dei maggiori investitori della Svizzera. Nel 2003 l'azienda ha investito complessivamente 2,92 mia di CHF (l'anno prima furono 3,01 mia di CHF), contribuendo perciò essenzialmente a sostenere l'economia. La maggior parte degli investimenti è confluita nel parco del materiale rotabile e nei progetti per l'infrastruttura.

Le FFS eserciscono un management sistematico dei rischi, gestito dal Segretariato generale. Nel 2003 la Direzione aziendale ha proceduto due volte con i servizi responsabili, i cosiddetti risk-owner, a una valutazione standardizzata dei rischi. Essa ha poi informato per iscritto il Consiglio di amministrazione sulla situazione attuale in fatto di rischi e sui provvedimenti adottati.

Management dei rischi e strumenti di gestione al valore.

Management dei rischi. Le FFS eserciscono un management sistematico dei rischi, gestito dal Segretariato generale. Nel 2003 la Direzione aziendale ha proceduto due volte con i servizi responsabili, i cosiddetti risk-owner, a una valutazione standardizzata dei rischi. Essa ha poi informato per iscritto il Consiglio di amministrazione sulla situazione attuale in fatto di rischi e sui provvedimenti avviati.

Strumenti di gestione orientati al valore. Le FFS si riconoscono in un sistema di gestione rivolto al valore, con l'obiettivo di avere una guida per l'efficienza dei costi e dell'utilità e allo scopo di poterla migliorare. Nell'ambito del Corporate Governance l'azienda dispone di un sistema integrato di pianificazione e di reporting, con strumenti per sorvegliare la gestione aziendale (si veda «Strumenti informativi e di controllo nei confronti della Direzione aziendale», capitolo Corporate Governance, pagina 63). Inoltre, a intervalli regolari, avvengono colloqui con il proprietario (Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni, Dipartimento federale delle finanze, come pure con l'Ufficio federale dei trasporti). Durante questi incontri si discute dei rapporti sul raggiungimento degli obiettivi strategici della Confederazione e si dibattono altri argomenti. Corporate Finance e Controlling (CFC) stende mensilmente un reporting sulle finanze da sottomettere poi alla Direzione aziendale e al Consiglio di amministrazione.

Politica ferroviaria e ripercussioni per le FFS.

Durante l'anno d'esercizio in esame il contesto politico è stato caratterizzato dal programma di sgravi previsto dalla Confederazione. Con il pacchetto di risparmi si vuole alleggerire complessivamente il bilancio della Confederazione di ben 3,4 mia di CHF. Il quadro dei pagamenti connesso con la convenzione sulle prestazioni 2003–2006 è stato decurtato ancora di altri 236 mio di CHF, dopo che già erano stati levati 67 mio di CHF.

Obiettivi prioritari.

La Confederazione definisce, nella strategia che adotta in quanto proprietaria e che si estrinseca di volta in volta su quattro anni, gli obiettivi d'ordine superiore riguardo all'azienda FFS e alle sue divisioni. Su questa base, le FFS hanno sviluppato le strategie e i provvedimenti che ne conseguivano, al fine di raggiungere gli obiettivi loro imposti. Ciò è avvenuto da un lato su scala aziendale e, dall'altro, a livello delle divisioni.

Obiettivi strategici delle FFS:

- Rafforzare la posizione dei trasporti pubblici e accrescere la quota di mercato acquisita dalle FFS.
- Dare un contributo essenziale allo spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia e per garantire prestazioni di alta qualità.
- Aumentare di continuo la produttività nei settori preposti ai traffici, e all'infrastruttura.
- Mantenere e accrescere la qualità e la puntualità.
- Garantire e conservare un alto grado di sicurezza per i clienti e il personale, mediante un management intersettoriale.
- Per i fatti particolareggiati riguardanti la sicurezza, si veda a partire dalla pagina 18.
- Aumentare costantemente, nei clienti, la soddisfazione che essi provano.
- Impostare e porre in essere una politica ambientale che consenta d'incrementare i vantaggi offerti dalla ferrovia rispetto a quelli proposti da altri vettori.
- I dettagli sull'attività ambientale vanno desunti a partire dalla pagina 20.

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.
- Fatti, relativi al Traffico viaggiatori, dalla pagina 24.

Obiettivi strategici del Traffico Merci.

- Mercato Europa: sfruttare le possibilità di espansione insite nell'asse nord-sud a forte traffico fra il Benelux/la Germania e l'Italia. Forte crescita con elevata produttività.
- Mercato Svizzera: crescita tramite nuovi prodotti. Aumento della produttività. Per i fatti relativi al Traffico merci, si veda a partire dalla pagina 34.

Obiettivi strategici di Infrastruttura.

- Garantire l'alta qualità e l'elevata capacità dell'esercizio e della sicurezza d'approvvigionamento, con una rete sempre più sollecitata.
- Forte grado di puntualità, sicurezza, disponibilità degli impianti e produttività, con mezzi finanziari sempre più ridotti.
- Investimenti finalizzati alla massima utilità per il cliente. Per i fatti riguardanti Infrastruttura, vedasi dalla pagina 44.

Obiettivi strategici di Immobili.

- Garantire la qualità ai clienti: gestire i centri per i traffici e che prestano servizi, così come le stazioni regionali, pensando alla clientela, in modo professionale e badando all'economicità.
- Aumentare il valore degli immobili e i vantaggi offerti ai clienti con maggiori investimenti e sistemando il portafoglio. I fatti concernenti Immobili si possono evincere a partire dalla pagina 52.

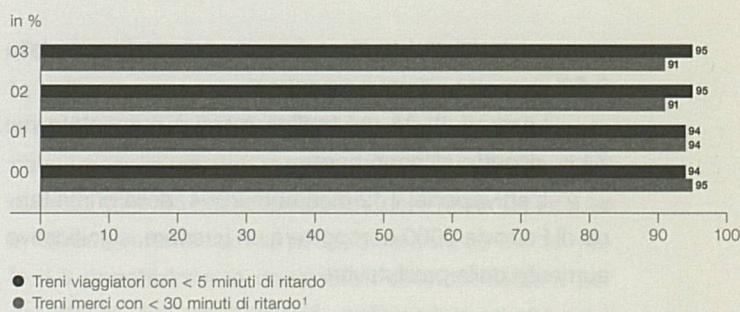
In un'ottica prettamente aziendale, l'anno in esame è stato contraddistinto da importanti sfide, che era d'uopo fronteggiare:

– In campo internazionale, FFS Cargo ha fatto registrare costanti progressi: la società tedesca affiliata Swiss Rail Cargo Köln (SRCK) ha incrementato i suoi risultati, facendo sì che le perdite in Svizzera di quote di mercato fossero più che compensate su suolo tedesco. Il 14 dicembre 2003 Swiss Rail Cargo Italy (SRCI), filiale italiana, ha iniziato l'attività. Alle FFS è così riuscito di costituire in Italia, in un solo anno, una propria società e di sormontare in brevissimo tempo tutti gli ostacoli di natura politica ed economica che si frapponevano alla sua creazione.

– I lavori preparatori per la messa in esercizio della prima tappa di Ferrovia 2000 si sono svolti secondo i piani; un severo controlling ha consentito di prestare la massima attenzione ai punti nevralgici. In primo piano c'è il materiale rotabile da approntare. Per evitare altri rischi si è deciso per tempo che i treni debbano circolare, sul nuovo tratto di linea, almeno nella fase iniziale, rispettando i segnali convenzionali, anziché essere guidati dalla tecnica digitale secondo lo standard europeo ERTMS (European Rail Traffic Management System). Poiché la nuova tecnologia non è ancora veramente a punto, e che l'industria tarda assai nelle consegne, la norma che consisteva nel dotare rapidamente la rete FFS del comando digitale ETCS (European Train Control System) non è attuabile. La massima cura va prestata alla messa in servizio, il 12 dicembre 2004, della prima tappa di Ferrovia 2000.

– **Puntualità.** Nell'anno in esame il livello di puntualità è stato leggermente oltrepassato rispetto a quello conseguito l'anno prima. Nel traffico dei passeggeri, mediamente il 95,24 % dei treni sono stati puntuali, ossia hanno raggiunto la meta con un ritardo minore di cinque minuti. È stato perciò conseguito un miglioramento rispetto all'anno precedente (94,93 %). Nel traffico merci sono stati il 90,7 % dei convogli ad essere puntuali, ovvero ad arrivare a destinazione con meno di 30 minuti di ritardo, il che significa un leggero aumento se facciamo il raffronto con l'anno precedente (90,52 %).

Puntualità dei treni in arrivo.



¹ Dal 2002, nuovi standard e nuova procedura di misurazione.

– **Soddisfazione della clientela.** Nel traffico viaggiatori siamo riusciti a mantenere al livello dell'anno prima la soddisfazione espressa dalla clientela. L'81 % dei passeggeri sono contenti delle prestazioni fornite dalle FFS. La mancanza di posti a sedere rimane il maggior motivo di scontento. La messa in servizio della prima tappa di Ferrovia 2000, che comporterà un aumento sostanziale dei posti a sedere, dovrebbe porre riparo a questa situazione. La soddisfazione palesata dei clienti di Cargo è leggermente calata; il valore registrato nell'anno sottoposto a esame è stato, con 7,32 punti su una scala di dieci, inferiore a quello dell'anno precedente (7,47), mentre il grado di soddisfazione provato dai grossi clienti si è attestato a quota 7,4 punti. La valutazione espressa dai piccoli clienti, meno buona, va soprattutto e diremmo ovviamente imputata al fatto che sono state loro conteggiate tutte le prestazioni supplementari di cui hanno beneficiato, ed è altresì da addebitare ad errori sopravvenuti nella fatturazione delle tasse di sosta dei carri.

– **Management della sicurezza:** La quantità di eventi d'esercizio è scesa del 7 %. Contemporaneamente si è pure ridotta quella degli infortuni professionali successi alle FFS, passando da 4,9 a 4,8 infortuni su cento persone. Di più, sull'argomento sicurezza, dalla pagina 18.

– **Ruolo trainante di mercato per il traffico regionale:** Il Traffico Viaggiatori ha rafforzato il suo ruolo di offerto di spicco di prestazioni per il traffico regionale, accrescendole del 6,8 %.

Produttività.

La produttività del traffico viaggiatori è migliorata dello 0,5%, rispetto all'anno precedente.

La produttività del traffico merci è aumentata del 7,1%, rispetto all'anno prima.

L'attivazione, il 12 dicembre 2004, della prima tappa di Ferrovia 2000 comporterà un ulteriore, significativo aumento della produttività.

Maggiori prestazioni con minori indennizzi.

Per le prestazioni non redditizie, ma comunque richieste dai poteri pubblici, le FFS ricevono indennizzi. Nel 2003, situandosi a 617,3 mio di CHF, essi sono rimasti complessivamente all'incirca al livello dell'anno precedente (–0,3 mio di CHF), sebbene le prestazioni siano notevolmente aumentate. Eccone i dettagli:

– gli indennizzi corrisposti per il traffico regionale dei viaggiatori sono scesi di 2,1 mio di CHF, riducendosi a 505,2 mio di CHF. L'offerta proposta per il traffico regionale dei viaggiatori venne contemporaneamente ampliata di circa 3,9 mio di treno-chilometro. A ciò fa da contrasto il fatto che gli indennizzi per treno-chilometro sono stati ridotti nel 2003 da 8,89 CHF a 8,29 CHF. In questo modo il rapporto indennizzo/prestazione per il traffico regionale dei viaggiatori è migliorato del 6,8%.

– Con le sovvenzioni accordate sui prezzi delle tracce d'orario e con gli indennizzi corrisposti per il traffico merci, si incentiva lo spostamento dei trasporti delle merci dalla strada alla ferrovia. Nel 2003 le sovvenzioni concesse sui prezzi delle tracce d'orario sono aumentate di 1,4 mio di CHF, elevandosi a 93,4 mio di CHF. Non è però stata solo FFS Cargo a profitare dei prezzi ridotti per le tracce d'orario, concessi dalla Confederazione, ma anche altre imprese di trasporto ferroviarie (ITF) che ne acquistano dalla Divisione Infrastruttura delle FFS. Dei 93,4 mio di CHF di sovvenzioni complessivamente accordate sui prezzi delle tracce d'orario, 6,9 mio di CHF, ovvero il 7,4%, sono spettati ad altre ITF. Le altre indennità pagate a FFS Cargo per il traffico combinato sono rimaste praticamente immutate, a quota 18,7 mio di CHF (l'anno prima erano state di 18,3 mio di CHF). Per le cifre particolareggiate relative all'argomento indennizzi si consulti la pagina 85 della parte finanziaria.

Prestazioni della Confederazione a Infrastruttura.

Nel quadro di un servizio di base da prestare, la Confederazione ha dato incarico alle FFS di mantenere l'attuale infrastruttura ferroviaria, di gestirla e di potenziarla. A tale scopo, la Confederazione versa indennità alle FFS. Le prestazioni corrisposte dalla Confederazione per l'infrastruttura ferroviaria si sono accresciute dell'1,9%, arrivando a 1,33 mia di CHF. Ciò è dovuto in maniera preponderante all'attivazione di altri progetti parziali per Ferrovia 2000. Per i dettagli concernenti le prestazioni a Infrastruttura, si consulti la pagina 87 della parte finanziaria.

Altri settori prescelti.

«Project-Factory» nell'informatica.

Opus, la nuova piattaforma office aziendale delle FFS, è stata tecnicamente impostata nel 2003; poco prima della fine dell'anno, si procedé a dotare del necessario i primi posti di lavoro, fra i più degli 11 000 da equipaggiare. Il roll-out, o trasferimento che dir si voglia, si è protratto sino alla fine della primavera 2004. L'indirizzo strategico è stato attuato con il piano triennale. Esso garantisce l'efficienza dell'informatica a livello dell'azienda, indirizzandola altresì verso esigenze d'avvenire. All'interno del nuovo «Project Factory», team provenienti dall'informatica centrale, dalle divisioni e dall'esterno realizzano, insieme, progetti IT ambiziosi e impegnativi. È stato lanciato, designandolo Corporate University, un vero e proprio programma di formazione continua.

Azienda degna di fiducia e patrimonio storico.

Oltre a misurare continuamente la soddisfazione provata dalla clientela e il modalsplit, le FFS controllano ogni anno l'impatto emblematico che l'immagine dell'azienda ha sul popolo svizzero e raffrontano i risultati con quelli ottenuti dalle 35 più note aziende del Paese. Le FFS se la cavano veramente, ma proprio veramente niente male. La popolazione le considera l'azienda svizzera per eccellenza, per antonomasia, preferendole ad altri marchi di fabbrica, pure tipicamente svizzeri. L'azienda è anche in testa alle imprese che si preoccupano in modo particolare dell'ambiente. Le FFS hanno inoltre fama di essere un'azienda che offre posti di lavoro assai allettanti, che ispira simpatia e fiducia, alla quale viene dunque prospettato un avvenire perlopiù radioso.

Cura del patrimonio storico

Nell'intento di assolvere il compito di tenere viva la storia della cultura, l'azienda sostiene la fondazione per il patrimonio storico delle FFS (Historic), alla quale incombe la responsabilità di raccogliere e conservare testimonianze e vestigia del passato delle Ferrovie svizzere. Per altre informazioni, si consulti il sito www.sbbhistoric.ch