304,2 milioni di viaggiatori e 59 milioni di tonnellate di merci sono state trasportate dalle FFS nel 2001 [...]

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

Objekttyp: **Preface**

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

Band (Jahr): **- (2001)**

PDF erstellt am: **28.03.2024**

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

304,2

milioni di viaggiatori e 59 milioni di tonnellate di merci sono state trasportate dalle FFS nel 2001. L'azienda è riuscita a conseguire un buon risultato complessivo, pur agendo in un difficile contesto economico, caratterizzato da sviluppi contradditori dei principali mercati.

I grandi eventi che hanno contraddistinto l'anno 2001 non sono passati senza lasciare tracce nemmeno alle FFS. Esse vi sono state coinvolte soprattutto a causa dell'incidente accaduto nella galleria stradale del San Gottardo. Con offerte allestite di gran carriera, per poter trasportare automobili e dare vita a un'autostrada viaggiante tra la Svizzera interna e il Cantone Ticino, le FFS hanno dimostrato di essere flessibili, contribuendo in maniera decisiva a gestire la crisi.

Economicamente, l'anno è stato segnato da evoluzioni contrastanti subentrate nei due mercati principali. Il traffico viaggiatori ha profittato di una domanda assai intensa. La quantità di persone trasportate aumentò del 6 percento, superando per la prima volta i 300 milioni di passeggeri, con una quota d'incremento che, da parecchi anni a questa parte, non era mai stata tanto elevata. Nel traffico merci, invece, l'inversione della tendenza economica verificatasi nella seconda metà dell'anno ha espletato tutto il suo potere nefasto. Solo grazie a una buona prima metà dell'anno, le perdite di quantitativi poterono essere nel complesso ancora abbastanza contenute. I margini, comunque già scarsi, furono viepiù compressi dalla maggiore concorrenza nell'«open access».

La situazione economica che è andata peggiorando nel traffico merci, ammortamenti più elevati, come pure prestazioni più ridotte della Confederazione all'infrastruttura e indennizzi più contenuti versati per il traffico regionale dei passeggeri, sono stati i fattori determinanti per il calo del risultato d'esercizio, sceso dai 321,4 milioni di franchi dell'anno precedente a 245,7 milioni di franchi. Il forte incremento del risultato conseguito dal gruppo aziendale, che ha raggiunto i 314,1 milioni di franchi, è dovuto alla vendita di una parte della quota di partecipazione alla Sunrise e alla liquidazione degli accantonamenti costituiti in relazione con la programmata Joint Venture con FS Cargo.

Anche nel 2001 le FFS non hanno dovuto lamentare incidenti rilevanti. I grandi sforzi compiuti nel campo della sicurezza hanno fatto diminuire ancora di più gli infortuni del lavoro. Anche la puntualità è migliorata, sebbene nel mese di giugno sia avvenuto un «grande» cambiamento d'orario che contemplava, per il traffico viaggiatori, un aumento dei treni-chilometro di circa il 4 percento. Purtroppo, però, la soddisfazione dei clienti nel traffico viaggiatori è diminuita. Il motivo va ricercato nella più pronunciata carenza di posti a sedere durante le ore di forte traffico, lato negativo della rallegrante crescita dell'offerta. A ogni buon conto, l'81 percento dei clienti continuano a essere pienamente soddisfatti delle prestazioni e dei servizi offerti dalle FFS.

Per la prima volta dopo 10 anni, l'organico è di nuovo aumentato. Il leggero incremento è dovuto al reclutamento di persone da formare. In alcuni settori, il personale risultò insufficiente. L'inchiesta sulla

soddisfazione del personale, condotta per la seconda volta, evidenziò una notevole flessione della soddisfazione provata sul lavoro che, stimata in 52 punti, rappresenta un valore insufficiente. Palesemente le riforme condotte a pieno ritmo nell'intera azienda hanno influito sul risultato. Il Consiglio di Amministrazione e la Dirigenza aziendale sono consapevoli della necessità di agire, poiché le sfide che il futuro ci riserva non potranno essere raccolte e superate senza il concorso di collaboratrici e collaboratori impegnati e soddisfatti.

Il fatto che la via verso una maggiore incidenza del mercato non sia facile per una ex regia federale, fu rivelato anche dall'esempio del dibattito sui salari percepiti dai quadri. L'ampia discussione in merito all'argomento, ancora oggi d'attualità, venne intavolata prendendo le FFS ad esempio. Consapevoli di dover essere trasparenti, siamo stati antesignani.

La velocità alla quale il mercato si aprirà sarà determinata in sostanza dalla politica dell'UE nel campo ferroviario. Anche se molte questioni sono ancora irrisolte, è innegabile che ci sia la tendenza a «europeizzare». Il solo mercato europeo dei traffici regionali e degli agglomerati urbani ha una valenza di 25 miliardi di euro e, per volontà della Commissione UE, dovrà in futuro venir aggiudicato mediante bandi di pubblico concorso. Ecco una ragione sufficiente affinché i grandi gruppi aziendali siano già ai blocchi di partenza, pronti a scattare alla conquista di codesti mercati. Le FFS hanno partecipato, con un loro partner inglese, a una pubblica gara indetta per aggiudicare traffici regionali al sud-ovest di Londra. Poiché però le condizioni di questa messa a concorso vennero cambiate, le FFS si ritirarono dalla licitazione.

Ancora più evidente è il carattere internazionale che il traffico merci di transito riveste. Oltre a svolgere il traffico interno, d'importazione e d'esportazione, ci concentriamo sugli assi nord-sud che attraversano il nostro Paese. Le Ferrovie italiane dello Stato (FS) continuano a essere il partner di spicco per questo corridoio. Abbiamo rinunciato, poiché rivelatosi utopico, all'intento di entrare nel novero delle grandi reti ferroviarie europee per il traffico delle merci, facendo un tutt'uno della FFS Cargo e della FS Cargo. Invece di compiere un unico, grande balzo in avanti, le FFS hanno fatto piccoli passi, alle volte anche piccolissimi, compiendo però progressi qualitativi a livello operativo. Al nord cooperiamo, su scala operativa e commerciale, con la «Häfen und Güterverkehr Köln (HGK)». Per quel che concerne la produzione, possiamo contare sull'intensa collaborazione instauratasi con la DB Cargo.

Altrettanto importante quanto il problema delle alleanze è la questione della competitività. Anche se i mutamenti strutturali veramente grandi appartengono oramai al passato, non ci si può esimere dal miglio-

rare l'efficienza di tutti i processi e di adeguarsi ai progressi della tecnica. È in quest'ottica che, dopo la forte crescita della produzione durante i primi due anni di vita della società anonima, anche nell'ultimo anno d'esercizio venne compiuto un progresso, nonostante la diminuzione subita dal traffico merci nella misura del 2,3 percento e l'ulteriore reclutamento di personale. Dal 1998, la produttività aumenta mediamente ogni anno in ragione del 7 percento.

Le FFS non sono solamente una grande azienda che presta servizi, ma anche un'istituzione nazionale nella quale la popolazione si identifica. Migliaia di ferroviere e di ferrovieri le prestano il volto. Il Consiglio di amministrazione e la Direzione aziendale esprimono il grazie che sentono di dovere a tutto il personale per gli sforzi che esso ha prodigato nell'interesse di tutta la nostra clientela.

Dr. Thierry Lalive d'Epinay
Presidente del Consiglio d'amministrazione

Dr. Benedikt Weibel
Presidente della Direzione aziendale