

90.066

**Messaggio  
sul preventivo delle Ferrovie federali  
per il 1991**

del 24 ottobre 1990

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale concernente il preventivo delle Ferrovie federali per il 1991. Vi presentiamo altresì il piano a medio termine 1992-1996 proponendovi di prenderne atto.

Contemporaneamente vi proponiamo di togliere di ruolo il seguente intervento parlamentare:

1990 P 90.438      Politica di investimenti delle FFS  
(S 20.3.90 Delalay)

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

24 ottobre 1990

In nome del Consiglio federale svizzero:  
Il presidente della Confederazione, Koller  
Il cancelliere della Confederazione, Buser

---

## Compendio

1. *Anche nel 1991 la Confederazione dovrà affrontare un aumento dell'onere finanziario a causa delle FFS. Queste ultime però faranno in modo di mantenere al livello dell'anno precedente il grado di copertura dei propri oneri (80,4%). L'evoluzione degli introiti potrà quindi compensare approssimativamente il rialzo dei costi. Il risultato economico preventivo non peggiorerà di molto. Rispetto al preventivo 1990, gli oneri infrastrutturali subiranno una nuova impennata a causa delle condizioni sfavorevoli sui mercati finanziari e del lavoro.*
2. *Le Camere federali avevano fissato a 25 milioni di franchi il contributo delle FFS per l'infrastruttura, onde queste ultime avrebbero potuto produrre eccedenze di introiti di 20 milioni. Tale contributo va però interpretato quale limite inferiore minimo. Data la precarietà delle finanze federali, il Consiglio federale ha deciso, d'intesa con le FFS, di portare il contributo a 45 milioni di franchi. L'importo copre il 3,9 per cento dell'insieme degli oneri infrastrutturali.*
3. *L'indennizzo sarà di 650 milioni, poiché aumenterà di 50 milioni nel trasporto regionale viaggiatori e di 8 milioni nel traffico intermodale. In questo aumento è tenuto conto delle prestazioni suppletive in favore della Rete regionale rapida di Zurigo e dell'offerta per il traffico intermodale (passaggio da 150 000 invii nel 1990 a 170 000 nel 1991). Per accelerare l'ottimizzazione del trasporto regionale dei viaggiatori, il Consiglio federale non ha accettato appieno le richieste delle FFS in merito alle prestazioni in favore dell'economia generale ed al loro finanziamento.*
4. *Il piano a medio termine 1992-1996 fa emergere il forte rialzo dei costi infrastrutturali rispetto agli anni precedenti, come anche il livello, immutato, dei contributi per l'infrastruttura (25 mio. di fr.). Per il 1996, le FFS prevedono un contributo pari circa all'1,5 per cento del totale dei costi di infrastruttura. Ne deriverà un nuovo aumento dell'onere a carico delle finanze federali benché il piano finanziario elaborato dall'Esecutivo non abbia tenuto conto delle esigenze della ferrovia riguardo alle voci «indennizzo» e «costi di infrastruttura».*
5. *Il Consiglio federale si attiene al contingentamento degli investimenti ordinari deciso l'anno scorso. Sia per il 1991 sia per il 1992 verrà stanziata una somma di 1 550 milioni di franchi. Fanno eccezione i costi per progetti redditizi di valorizzazione commerciale e i fondi destinati a progetti di miglioramento dei risultati imprenditoriali. Tenuto conto delle dotazioni per Ferrovia 2000 e del corridoio destinato al traffico intermodale, nel 1991 gli investimenti faranno un vero e proprio balzo in avanti nonostante il contingentamento.*
6. *Il messaggio illustra per altro l'evoluzione del programma di provvedimenti e spiega dettagliatamente la futura riorganizzazione del trasporto regionale dei viaggiatori.*

# Messaggio

## 1 Parte generale

### 11 Introduzione

Il 25 settembre 1990 il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie federali svizzere (FFS) ha approvato il preventivo 1991 e il piano a medio termine 1992-1996. Con il presente messaggio ve li sottoponiamo per approvazione, rispettivamente perché ne prendiate atto.

Rinunciamo a riprodurre dettagliatamente le cifre e i commenti contenuti nel preventivo delle FFS. Come per gli anni precedenti, ci limitiamo a commentare soprattutto i settori nei quali il nostro Collegio, conformemente al mandato di prestazioni 1987, assume funzioni direttive nei confronti delle FFS o nei quali sono sul tappeto importanti decisioni di principio.

Per incidere a breve termine sulla politica aziendale delle FFS, il mandato di prestazioni consente di ricorrere a due possibilità:

- fissare il contributo infrastrutturale che le FFS devono versare alla Cassa federale quale «tassa di utilizzazione» e
- stabilire l'offerta delle prestazioni in favore dell'economia generale e il relativo indennizzo.

Il piano a medio termine, in particolare la politica degli investimenti, costituisce un elemento della strategia imprenditoriale. Quest'ultima è influenzata sia dai provvedimenti 1990-1994 elaborati dalle FFS per migliorare il proprio conto economico sia da progetti particolari quali Ferrovia 2000.

La *parte generale* del messaggio si articola nella descrizione sommaria del preventivo 1991 come anche nell'esposizione dettagliata delle voci di preventivo «contributo per l'infrastruttura» e «indennizzo». I capitoli successivi sono dedicati al piano a medio termine 1992-1996 tenuto conto in particolare del programma di provvedimenti (riorganizzazione del trasporto regionale dei viaggiatori), della pianificazione degli investimenti e dello stato di avanzamento dei diversi grandi progetti.

Nella *parte speciale* (ripercussioni finanziarie per la Confederazione) riprendiamo la presentazione adottata negli anni precedenti.

### 12 Valutazione succinta del preventivo 1991

#### 121 Riepilogo dei risultati

Le due tabelle seguenti presentano sommariamente i principali risultati del preventivo 1991. La tabella 1 evidenzia quelli del conto degli investimenti e la tabella 2 quelli del conto economico d'impresa. I particolari inerenti alle diverse voci di preventivo sono esposti nel rapporto delle FFS.

## 121.1 Preventivo del conto degli investimenti

Tavola 1

### Preventivo del conto degli investimenti

Conto degli investimenti	Consuntivo	Preventivo	Preventivo	Differenza rispetto al	
	1989	1990	1991	consuntivo	preventivo
	in milioni di franchi			in per cento	
Investimenti lordi .....	1630,6	1653,3	2264,9	38,9	37
Contributi di terzi .....	115,5	103,1	56,6	-51,0	-45,1
Investimenti netti a carico delle FFS .....	1508,5	1550,0	2207,2	46,3	42,4
di cui: Ferrovia 2000 <sup>1)</sup> .....	45,9	86,0	222,0 <sup>1)</sup>	416,3	158,1

<sup>1)</sup> Il credito d'impegno ammonta a 5,4 miliardi di franchi.

<sup>2)</sup> Compresi 78 milioni di franchi per l'acquisto di terreni.

Le ripercussioni del conto degli investimenti sul conto economico d'impresa provocano un aumento degli oneri per interessi a decorrere dal 1992 e un rialzo degli ammortamenti dopo la messa in servizio delle singole opere progettate.

## 121.2 Preventivo del conto economico di impresa

Tavola 2

### Preventivo del conto economico d'impresa

Conto economico d'impresa	Consuntivo	Preventivo	Risultato presuntivo	Preventivo	Differenza rispetto al	
	1989	1990	1990	1991	consuntivo	preventivo
	in milioni di franchi			in per cento		
Ricavi dal trasporto: ...	3172,4	3271,7	3302	3514,3	+ 10,8	+ 7,4
- Traffico viaggiatori ..	1370,1	1406,0	1420	1516,0	+ 10,6	+ 6,8
- Traffico merci .....	1243,3	1276,7	1290	1348,3	+ 8,4	+ 5,6
- Indennizzo per le pre- stazioni a favore della economia generale ...	559,0	589,0	592	650,0	+ 16,3	+ 10,4
Introiti accessori .....	541,3	531,7	543	593,7	+ 9,7	+ 11,7
Prestazioni proprie per gli investimenti .....	245,5	249,0	275	306,0	+ 24,6	+ 22,9
Prestazioni per ordini di magazzino .....	94,1	53,0	65	77,0	- 18,2	+ 45,3
Prestazioni per il conto economico d'infrastrut- tura	949,9	1023,0	1067	1155,0	+ 21,6	+ 12,9
Altri ricavi .....	42,1	37,3	40	73,7	+ 75,1	+ 97,6
Totale ricavi .....	5045,3	5165,7	5292	5719,7	+ 13,4	+ 10,7

Conto economico d'impresa	Consuntivo	Preventivo	Risultato presunto	Preventivo	Differenza rispetto al	
	1989	1990	1990	1991	consuntivo	preventivo
	in milioni di franchi				in per cento	
Spese di personale .....	2776,8	2987,2	3004	3207,4	+ 15,5	+ 7,4
Spese di cose .....	1062,7	1096,9	1109	1204,7	+ 13,4	+ 9,8
Ammortamenti .....	568,9	579,7	605	656,7	+ 15,4	+ 13,3
Interessi .....	336,5	347,9	415	476,9	+ 41,7	+ 37,1
Grande manutenzione risultante da ordini d'investimento .....	113,1	109,0	109	120,0	+ 6,1	+ 10,1
Contributo per l'infrastruttura .....	102,0	37,0	37	45,0	- 55,9	+ 21,6
Altri oneri .....	15,3	8,0	13	9,0	- 41,2	+ 12,5
<b>Totale degli oneri .....</b>	<b>4975,3</b>	<b>5165,7</b>	<b>5292</b>	<b>5719,7</b>	<b>+ 15,0</b>	<b>+ 10,7</b>
Avanzo .....	70,0	-	-	-	-100,0	-
Disavanzo .....	-	-	-	-	-	-

## 122 Valutazione

### 122.1 Obiettivi

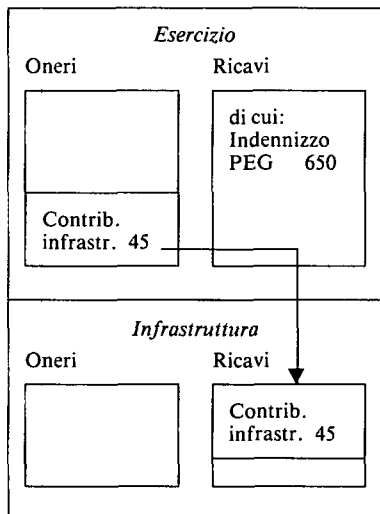
Con il presente preventivo vi proponiamo di fissare per le FFS i seguenti obiettivi:

- le FFS sono tenute ad equilibrare i loro conti, fermo restando
- un indennizzo prestabilito di 650 milioni di franchi per le loro prestazioni in favore dell'economia generale e
- un contributo di 45 milioni di franchi a copertura dei costi di infrastruttura.

In merito va tenuto conto anche del notevole contributo della Cassa federale a cui le FFS hanno fatto ricorso massicciamente in questi ultimi anni e che si può definire superiore all'evoluzione generale delle uscite della Confederazione.

In connessione con il consuntivo dell'impresa, gli obiettivi delle FFS possono essere così riassunti:

Preventivo 1991



Nel settore dell'esercizio, le FFS sono tenute a realizzare eccedenze per 45 milioni di franchi, che saranno accreditate sul conto economico quale indennizzo per l'utilizzazione dell'infrastruttura. Inoltre, le FFS devono fornire, al «prezzo» di 650 milioni di franchi, le prestazioni di economia generale ordinate dalla Confederazione.

Il contributo delle FFS per l'infrastruttura sgrava i costi della Confederazione in questo settore.

La figura 1, sebbene non strettamente conforme ai criteri della contabilità, permette di evidenziare gli importi influenzabili, pertinenti sotto il profilo politico, nonché le loro interdipendenze.

122.2 Conseguenze

a. Continuo deteriorarsi del conto economico

I dati del preventivo permettono di valutare sia l'efficienza dell'impresa sia gli obiettivi imposti dalla Confederazione. Viste le probabili conseguenze, abbiamo fissato mete ambiziose. La situazione finanziaria non sembra tuttavia migliorare a breve termine, per cui abbiamo chiesto alle FFS sforzi supplementari nei diversi settori. Sarà comunque opportuno rivedere interamente la loro situazione finanziaria al momento della stesura del prossimo mandato di prestazioni.

Voci chiave del preventivo 1991

Tavola 3

Conto economico d'impresa	Consuntivo	Preventivo	Preventivo	Differenza rispetto al	
	1989	1990	1991	consuntivo	preventivo
	in milioni di franchi			1989	
				1990	
	in milioni di franchi			in per cento	
Ricavi <sup>1)</sup> .....	4055,4	4142,7	4564,7	11,5	10,2
Oneri <sup>1)</sup> .....	4873,3	5128,7	5674,7	16,4	10,6
Contributo per l'infrastruttura	102,0	37	45	-55,9	21,6

<sup>1)</sup> Importi netti (senza l'influenza del conto d'infrastruttura)

Il dati del preventivo e del consuntivo precedente riflettono la situazione finanziaria dell'impresa, sempre molto precaria. È stato certo possibile, grazie ad enormi sforzi, contenere l'aumento degli oneri con altrettanti ricavi, ma i problemi rimangono acuti.

Il traffico merci e il traffico viaggiatori aumentano i loro ricavi di:

- 243 milioni di franchi (+7,4%) rispetto al preventivo 1990 o di
- 212 milioni di franchi (+6,4%) rispetto ai risultati presumibili del 1990.

Contemporaneamente però:

- le spese di personale si aggravano di 203 milioni di franchi (+6,8%) e
- gli oneri d'interessi di 62 milioni di franchi (+14,6%).

### *b. Oneri supplementari per la Confederazione*

Dato che la redditività delle FFS ha subito una nuova flessione, anche l'onere finanziario della Confederazione è aumentato, raggiungendo i 1799 milioni di franchi, ripartiti come segue:

- 1110 milioni per i costi di infrastruttura non coperti dalle FFS,
- 650 milioni per l'indennizzo delle prestazioni in favore dell'economia generale conformemente al mandato di prestazioni 1987 e
- 39 milioni per le facilitazioni tariffali previste dal pertinente decreto federale (FF 1986 III 345).

La figura 2 presenta in forma semplificata i legami esistenti tra il preventivo e l'onere.

### **Onere imposto alla Confederazione dal preventivo delle FFS**

*Figura 2*

*Preventivo 1991*

*Onere della Confederazione  
(nell'ottica delle FFS)*

<i>Esercizio</i>					
Oneri	Ricavi	Prestazioni federali	Oneri della Confederazione		
	di cui: Indennizzo PEG 650		B90	B91	Diff.
Contrib. infrastr. 45		Indennizzo per facilitazioni tariffali nel traffico merci e viaggiatori	58	39	-19
		Indennizzo per PEG	592	650	+61
		Prestazioni di infrastruttura (saldo: oneri di infrastruttura ./. contributo)	986	1110	+124
		Totale	1636	1799	+166

L'onere della Confederazione si aggrava del 10,1 per cento rispetto al preventivo 1990. Questo dato è ampiamente superiore alle finalità stabilite dal nostro Collegio e dal Parlamento (circa 6%). Stando così le cose, tutti i provvedimenti drastici presi nel quadro del preventivo 1991 si rivelano assolutamente necessari ed occorre prevederne altri.

### **13 Particolari del preventivo**

#### **131 Contributo per l'infrastruttura delle FFS**

##### **131.1 Determinazione del contributo per l'infrastruttura**

In base all'articolo 7 capoverso 2 del mandato di prestazioni 1987, il nostro Collegio ha stabilito per la prima volta nel 1989 il contributo infrastrutturale delle FFS per un triennio. Su nostra proposta, le vostre Camere hanno stanziato, con il decreto federale sul preventivo del 1989, contributi d'infrastruttura di 25 milioni di franchi per ciascuno degli anni dal 1989 al 1991. Abbiamo sempre ritenuto che tale somma costituisca un limite inferiore e assoluto.

Dopo alcune revisioni, le FFS hanno potuto presentare un preventivo comportante un contributo di 25 milioni di franchi. Siamo tuttavia del parere che una somma di 45 milioni di franchi corrisponda meglio alla loro produttività attuale.

##### **131.2 Valutazione del contributo per l'infrastruttura e del preventivo**

Come negli anni precedenti, pur essendo già stabilito il contributo per l'infrastruttura, l'Ufficio federale dei trasporti e l'Amministrazione federale delle finanze sono intervenuti nel processo di elaborazione del preventivo. Infatti, si tratta come sempre di fissare alle FFS finalità che le obblighino a fornire il massimo sforzo imprenditoriale.

Data la situazione, il contributo infrastrutturale, in particolare, e il preventivo, in generale, possono essere valutati nella maniera seguente:

#### **Evoluzione del contributo per l'infrastruttura delle FFS**

*Tavola 4*

Contributo per l'infrastruttura	Risultati		Preventivo	Preventivo	Differenze rispetto al preventivo 1990
	1988	1989	1990	1991	
Contributo per l'infrastruttura in milioni di franchi ..	135,0	102,0	37,0	45,0	+ 8,0
Contributo d'infrastruttura delle FFS (in %) in rapporto agli oneri d'infrastruttura della Confederazione .....	15,3	10,7	3,6	3,9	+ 2,8
Tasso netto di copertura degli oneri (in %) <sup>1)</sup> .....	84,7	84,0	80,8	80,4	- 0,5

<sup>1)</sup> Senza le prestazioni per il conto economico d'infrastruttura e senza contributo per l'infrastruttura



Mentre il grado di copertura dei costi infrastrutturali resta stabile rispetto all'anno precedente, quello dei costi netti si deteriora nuovamente provocando un lieve peggioramento della redditività delle FFS.

La valutazione generale del preventivo mostra che le finalità perseguite sono conformi al mandato di prestazioni, ossia molto esigenti, ma realistiche.

Nel traffico viaggiatori, i ricavi preventivati per il 1991 superano di 145,9 milioni di franchi (+ 10,6%) quelli del consuntivo 1989 e di 96 milioni (+ 6,8%) i ricavi presunti del 1990. I ricavi aumenteranno quindi leggermente rispetto all'anno precedente anche se il volume dei trasporti rimarrà pressappoco il medesimo. L'obiettivo è certo ambizioso, ma indispensabile. Oltre ai provvedimenti di gestione già in cantiere, le FFS hanno deciso di aumentare le tariffe del 12,7 per cento in media. Questa percentuale supera di poco quella del rincaro generale, ma rimane inferiore all'evoluzione dei costi che gravano l'impresa.

In avvenire le FFS dovranno non solo operare risparmi sui costi ma anche aumenti tariffali, competenza questa conferita loro dalla legge sul trasporto pubblico (RS 742.40). Si tratta, in sintesi, di trovare un equilibrio ottimale tra l'assunzione di una nuova parte del traffico e un onere finanziario accettabile.

Nel traffico merci si prevede un graduale aumento dei trasporti. I dati preventivati per il 1991 superano dell'8,4 per cento quelli del 1989. Rispetto all'esercizio in corso, le FFS calcolano un aumento del 4,5 per cento, risultato questo del tutto ragionevole. Dovranno nondimeno sfruttare tutte le favorevoli opportunità congiunturali per quanto concerne la determinazione dei prezzi. Si tratta in particolare anche di ancorare negli accordi l'aumento tariffale previsto (+ 6% circa).

Il 56 per cento degli oneri delle FFS per il 1991 riguardano il personale. Gli oneri di questo settore saliranno a 430,6 milioni di franchi (15,5%) rispetto al consuntivo del 1989. I diversi provvedimenti salariali adottati dalla Confederazione gravano il conto economico dell'impresa, benché misure di questo genere non siano prese in considerazione nel preventivo 1991.

Le FFS hanno calcolato i loro costi di personale fondandosi su un effettivo di 38 250 agenti. Esse ritengono però che tale effettivo andrebbe aumentato a 38 699 per garantire un buon funzionamento dell'impresa. Il preventivo per le spese di personale non contempla quindi più alcuna riserva prevedibile.

L'ambiziosa politica di investimento preconizzata dal nostro Collegio e dal Parlamento incide fortemente sul conto economico di infrastruttura. I nuovi progetti per impianti e attrezzature conducono necessariamente a un rialzo degli ammortamenti e degli interessi. Le decisioni prese a suo tempo esplicano effetti non più rettificabili a breve termine sul preventivo. L'attuale evoluzione degli interessi si ripercuote in maniera che si può definire drammatica per le FFS, le quali urgono di importanti investimenti.

Qualora le FFS non riuscissero più a coprire almeno le spese di personale mediante i ricavi di trasporto occorrerebbe riesaminarne in radice la sopportabilità finanziaria. Il preventivo 1991, tenuto conto dell'indennizzo, garantisce ancora questa copertura con un'aliquota del 109,6 per cento.

## **132 Indennizzo per le prestazioni a favore dell'economia generale**

### **132.1 Settori d'indennizzo**

Oltre al contributo per l'infrastruttura la Confederazione può influenzare in maniera determinante la gestione delle FFS con prestazioni a favore dell'economia generale che essa ordina e indennizza nei settori designati dal Parlamento. L'indennizzo è dunque un risarcimento per una prestazione richiesta e, conseguentemente, un elemento dei ricavi di trasporto.

Attualmente, la Confederazione ordina prestazioni in favore dell'economia generale nei settori seguenti:

- secondo il mandato di prestazioni 1987, nel trasporto regionale di viaggiatori e in quello intermodale e
- secondo il decreto federale transitorio del 1° ottobre 1986 (FF 1986 III 345), nel settore tariffale.

### **132.2 Indennizzo ordinario**

#### *a. Procedura*

L'articolo 7 capoverso 1 del decreto federale concernente il mandato di prestazioni 1987 alle FFS e l'indennizzo delle loro prestazioni a favore dell'economia generale (RS 742.73) dispone che il nostro Collegio fissa ogni anno in anticipo l'ammontare dell'indennizzo, in funzione dei costi d'esercizio non coperti, risultanti dai calcoli previsionali. Per il traffico intermodale è altresì coperta la quota delle spese infrastrutturali previste.

L'indennizzo è calcolato in base al conto dei costi di trasporto previsionali che le FFS utilizzano dal 1987. I risultati effettivi dell'esercizio 1989 forniscono la base per i calcoli previsionali inerenti all'esercizio 1991. Le FFS calcolano l'indennizzo in funzione delle prestazioni di trasporto merci e viaggiatori previste nel 1991 e le ponderano secondo le modificazioni dei ricavi e degli oneri presumibili per lo stesso anno.

A fine 1990, le FFS verificheranno per la prima volta il conto economico dei due traffici ai fini dell'indennizzo basandosi sul conto economico imprenditoriale. Grazie ad un calcolo adeguato, l'indennizzo per il 1992 sarà stabilito secondo il nuovo sistema che fornirà dati ancor più sicuri.

#### *b. Trasporto regionale dei viaggiatori*

Le FFS avevano previsto di far passare da 47,2 a 50,5 milioni l'offerta di treni/km nel traffico regionale viaggiatori. Questo provvedimento avrebbe richiesto un indennizzo di 623 milioni di franchi, ossia un aumento di 73 milioni (+ 13%) rispetto al 1990. Ritenuta eccessiva l'ampiezza sia delle prestazioni sia dell'onere finanziario, abbiamo imposto alle FFS i seguenti nuovi obiettivi:

1. ricondurre l'offerta a 49,3 milioni di treni/km e
2. ridurre l'indennizzo a 600 milioni di franchi.

*Ad 1:* Su nostra istruzione, le FFS avevano elaborato una serie di misure volte a migliorare i risultati dell'impresa (messaggio sul preventivo delle FFS per il

il 1990, FF 1990 III 1169). Il progetto prevede una ristrutturazione del trasporto regionale viaggiatori. I miglioramenti proposti dalle FFS non sono però stati ritenuti sufficienti. L'aumento, approvato, da 47,2 a 49,3 milioni di treni/km resta inferiore di 0,3 milioni allo sviluppo dell'offerta della rete regionale rapida zurighese durante il 1991. Le FFS dovranno quindi adottare provvedimenti riorganizzativi nel rimanente traffico regionale.

*Ad 2:* La riduzione dell'offerta fa scendere di 10 milioni di franchi i costi per il traffico regionale. Un taglio supplementare di 13 milioni rispetto alle proposte delle FFS è giustificato dal fatto che, se da un canto il nostro Collegio deve mantenere le promesse fatte alle FFS, ossia smaltire più efficacemente i trasporti regionali, dall'altro i risultati effettivi del conto indennizzo sono sempre stati finora inferiori agli importi da pagare. Le FFS hanno pertanto fruito di risarcimenti superiori alle prestazioni fornite.

### *c. Traffico intermodale*

Le FFS hanno chiesto un indennizzo di 47 milioni di franchi per un volume di 170 000 invii (70% trasporto veicoli non accompagnati, 30% veicoli accompagnati) e 12 milioni di franchi per coprire le spese derivanti dal servizio degli interessi del corridoio di transito. Comparativamente al 1990, l'indennizzo relativo a dette proposte, senza il corridoio di transito, si è accresciuto di 8 milioni (+ 20%).

Il numero degli invii previsti impegna a fondo le capacità delle FFS e risponde per altro all'offerta decisa dal nostro Collegio durante i negoziati con le CE in merito al transito. È nell'interesse della Confederazione garantire il maggior numero di invii attraverso il nostro Paese.

Le FFS intendono effettuare trasporti con mezzi di produzione inferiori a quelli del 1990. All'uso aumenteranno la capacità dei treni con 16 invii invece di 14,5. Paradossalmente aumenterà la produttività, ma diminuirà la redditività. Infatti, per garantire il corridoio di transito e promuovere il traffico intermodale con autocarri da 40 tonnellate in sostituzione del traffico su strada, le FFS sono costrette a fare concessioni sui prezzi in favore delle ferrovie estere. Per questo motivo, esse intendono traslare i previsti miglioramenti degli introiti. Il divario tra costi ed entrate tende dunque ad aumentare nonostante l'esaurimento delle capacità.

Secondo il nostro decreto del 25 ottobre 1989 concernente la soluzione transitoria, le FFS possono addebitare al conto indennizzi gli interessi degli investimenti inerenti al corridoio di transito, che ammontano a 12 milioni di franchi e corrispondono alle ordinazioni fatte a suo tempo per le locomotive.

Nell'ambito delle discussioni sul preventivo, avevamo deciso di limitare l'indennizzo a 50 milioni di franchi ingiungendo però alle FFS di rispettare il numero degli invii previsti. Questa misura sarà attuabile soltanto con un aumento delle tariffe; i fattori esterni indicheranno se esiste qui un margine di manovra.

### 132.3 Facilitazioni tariffali

La Confederazione ha versato sinora una somma forfettaria di 41 milioni di franchi per indennizzare le facilitazioni tariffali delle FFS. Uno studio effettuato allo scopo di individuare l'efficacia dei provvedimenti tariffali ha fatto emergere che tale indennizzo è troppo elevato a motivo soprattutto dell'importante onere finanziario che grava sulla Confederazione. L'abbiamo dunque ridotto a 22 milioni di franchi. Le FFS, dopo aver riesaminato la questione, sono però del parere che il risultato di detto studio non sia del tutto esatto; data la situazione finanziaria, il nostro Collegio non può tuttavia fare concessioni.

### 14 Piano a medio termine 1992-1996

Il piano a medio termine è uno strumento gestionale delle FFS che serve per prevedere l'evoluzione a breve termine sul fondamento delle attuali strutture e degli eventuali provvedimenti pianificati. Al nostro Collegio serve anche per verificare la politica ferroviaria e per porre nuovi accenti.

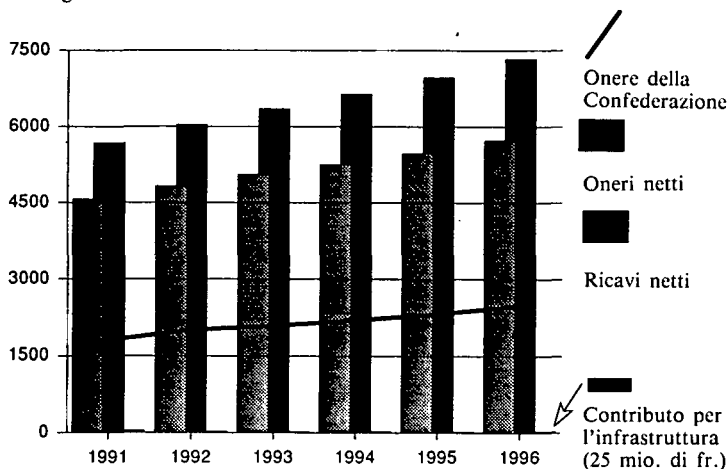
### 141 Risultati del piano a medio termine 1992-1996

Figura 3

#### Evoluzione dei principali dati del piano a medio termine

a. In cifre assolute

In migliaia di franchi



	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Tasso di copertura dei costi netti .	80,4	79,8	79,6	79,1	78,6	78,1
Tasso di copertura dei costi netti per l'infrastruttura .....	3,9	2,0	1,9	1,8	1,7	1,6

Dopo un leggero miglioramento, le prospettive finanziarie delle FFS si sono nuovamente deteriorate rispetto al risultato del piano a medio termine dell'anno scorso. Le FFS potranno comunque fornire contributi di infrastruttura di 25 milioni di franchi durante il periodo di pianificazione 1992-1996; inoltre, saranno in grado di coprire le loro spese di personale grazie ai ricavi di trasporto. Occorre evitare che in avvenire abbiano a raggiungere questo limite critico.

Questi risultati accrescono l'onere finanziario della Confederazione. Nel piano finanziario il nostro Collegio ha aumentato gli importi pianificati per l'indennizzo delle prestazioni a favore dell'economia generale e dell'infrastruttura ma li ha nettamente ridotti rispetto alle richieste delle FFS. Ne è così scaturita una differenza tra il piano a medio termine delle FFS per il periodo 1992-1996 e quello finanziario della Confederazione (indennizzo per il traffico regionale: 30-50 mio. di fr.; traffico intermodale: 8-19 mio. di fr.; prestazioni di infrastruttura della Confederazione: circa 10 mio. di fr.). Auspichiamo che le FFS eliminino tale differenza nel prossimo piano a medio termine. Nel traffico regionale dovrà essere maggiormente accentuata la riorganizzazione; nel traffico intermodale si dovranno ottimizzare i prezzi.

Il nostro Collegio è molto preoccupato nel constatare che l'onere della Confederazione supererà già nel 1994 la barriera dei due miliardi, considerato un limite critico. Converterà quindi intensificare l'applicazione dei provvedimenti destinati a migliorare i risultati e trovare nuove soluzioni.

Per quanto concerne la copertura dei costi di taluni settori di attività, quella del trasporto viaggiatori a lunga percorrenza segna una nuova flessione. Rammentiamo in proposito la dichiarazione formulata l'anno scorso, ossia che conviene armonizzare meglio l'offerta e la domanda. La copertura dei costi dell'insieme del traffico merci è in aumento; il risultato del traffico per carri completi si deteriora mentre migliora quello del traffico intermodale. I costi del Cargo Domicilio miglioreranno al termine del periodo pianificato. Rispetto all'anno precedente, le FFS calcolano un aumento del volume di trasporto soprattutto nel corridoio di transito rotaia-strada attraverso la Svizzera. È rallegrante constatare che prevedono di aumentare i propri ricavi pressappoco allo stesso ritmo.

I risultati di cargo 2000 non sono inclusi nell'attuale piano a medio termine. L'elaborazione di strategie comporterà difficoltà superiori al previsto. Il nostro Collegio dovrebbe esprimersi in merito nel 1991; già nel 1991 comunque verrà effettuata una prova concernente una parte di Cargo 2000; si tratterà di approntare una rete per il traffico intermodale interno (treni di linea con servizi di contenitori). I relativi risultati permetteranno di definire le direttive future nel settore dell'offerta.

## **142 Programma di provvedimenti 1990-1994**

Come preso atto dalle vostre Camere nel messaggio del 12 dicembre 1989 sul preventivo delle Ferrovie federali per il 1990 (FF 1989 III 1169), il risultato globale del piano a medio termine presenta gli effetti del pacchetto di misure 1990-1994 destinate a migliorare il risultato imprenditoriale.

Le FFS si adoperano per attuare i provvedimenti prospettati. La loro concretizzazione sistematica, in particolare a livello operativo, rappresenta un importante compito gestionale. È chiaro che l'impresa non riuscirà a realizzare già nel 1991 il potenziale di miglioramento dell'ordine di 43 milioni di franchi: la situazione attuale richiede nuovi sforzi. Esponiamo qui di seguito lo sviluppo delle misure adottate.

### **142.1 Servizi in superficie**

Le FFS hanno pubblicato un progetto di servizio in superficie, da noi sostenuto, in cui si prevede la riduzione del personale nel traffico viaggiatori e merci. Questa soluzione comporterà a dire il vero una diminuzione dei contatti umani, ma non verrà meno la qualità delle prestazioni. L'impresa sarà comunque tenuta ad esporre le proprie intenzioni e a consultare gli interessati al momento dell'elaborazione delle soluzioni di ricambio intese a mantenere le prestazioni di trasporto.

### **142.2 Differenziazione dei prezzi**

Le FFS hanno altresì intensificato lo studio dei mezzi per differenziare i prezzi soprattutto a livello territoriale e per quanto concerne i collegamenti. Un calendario di realizzazione permetterà di ottenere a partire dal 1994 ricavi potenziali di circa 40 milioni di franchi.

### **142.3 Norme di investimento**

Con il pacchetto di misure, le FFS intendono rivedere le loro norme di investimento. Hanno da poco ultimato i lavori preparatori sicché la Confederazione potrà riesaminarne le conseguenze in collaborazione con l'impresa. Ciò riveste un'importanza notevole in considerazione dei costi di Ferrovia 2000 che continuano ad aumentare.

### **142.4 Responsabilità accresciuta delle FFS quanto ai risultati**

I lavori per la ristrutturazione dell'impresa e per creare servizi autogestiti sono abbastanza avanzati. Questa forma di organizzazione richiede però impegni imprenditoriali non indifferenti dato che si tratta di garantire che gli interessi talvolta contraddittori dei diversi settori di attività vengano integrati in un insieme ottimale.

## 142.5 Ottimalizzazione del trasporto regionale dei viaggiatori

Nel quadro del pacchetto di misure 1990-1994, il trasporto regionale dei viaggiatori riveste un'importanza particolare: mira soprattutto ad offrire maggiori vantaggi ai viaggiatori e a migliorare un'utilizzazione razionale delle risorse. I contatti avviati tra l'amministrazione e le FFS tendono ad instaurare le condizioni per mettere in atto rapidamente tutti i provvedimenti necessari. Il nostro Collegio si rende conto che si tocca qui un tasto molto delicato sul piano politico, vale a dire l'utilizzazione giudiziosa dei mezzi di trasporto nel traffico regionale dei viaggiatori, in particolare in superficie. Imperniamo quindi i nostri interventi sul seguente motto: «offrire migliori mezzi di trasporto con poca spesa».

Nel settore del trasporto regionale dei viaggiatori quale servizio nell'interesse dell'economia generale spetta alle FFS applicare il mandato di prestazioni mediante offerte concrete e prestazioni razionali. Il mandato 1987 le vincola a detta responsabilità. Il nostro Collegio rimane organo di vigilanza: l'impresa è tenuta ad assumere le proprie responsabilità gestionali e a trovare adeguate soluzioni nel trasporto regionale viaggiatori, a prescindere dalle resistenze politiche. Ci attendiamo, da parte delle vostre Camere, un chiaro atteggiamento affinché l'impresa possa portare a termine questo compito. Se, per ragioni politiche, si dovessero attuare provvedimenti diversi da quelli opportunamente studiati dal punto di vista economico nell'ambito del mandato in vigore, la Confederazione o i Cantoni dovranno imporre prestazioni particolari e assumerne i costi.

Per applicare simile tesi fondamentale, il Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie (DFTCE), in collaborazione con l'impresa, ha elaborato una direttiva concernente l'attuazione dei provvedimenti di riorganizzazione del trasporto regionale dei viaggiatori.

La direttiva mira a garantire che l'offerta sia adeguata alla domanda, regola le competenze del Dipartimento e delle FFS ed ingiunge a queste ultime di esaminare la preparazione di servizi stradali sostitutivi per alleggerire a lungo termine il conto indennizzo qualora fossero insufficientemente utilizzate le offerte ferroviarie, si verificassero strozzature nel traffico ferroviario o venisse modificata l'offerta di trasporti pubblici di una determinata regione con ripercussioni sulle loro prestazioni. Infine, le FFS sono responsabili dell'applicazione dei provvedimenti. Il Dipartimento interviene solamente ove le FFS non possano rispettare la procedura prevista né osservare i principi fissati per l'offerta e il suo finanziamento. Tali principi sono formulati in modo da offrire attrattivi servizi stradali sostitutivi. La chiusura di linee non rientra invece nell'ambito della direttiva essendo di competenza dell'Assemblea federale (art. 4 cpv. 3 della legge sulle FFS).

I problemi legati ai servizi stradali sostitutivi possono essere riassunti come segue:

- Attualmente le FFS necessitano mediamente di un contributo di 11,65 franchi per unità di trasporto regionale (indennizzo per i costi non coperti dai treni regionali, diviso per il numero di km percorsi da questi treni), vale a

dire di una somma cinque volte superiore a quanto la Confederazione, i Cantoni e i Comuni versano globalmente per ogni km percorso dalle autolinee delle PTT o dalle imprese di trasporto concessionarie. Nel 1991, l'indennizzo per le prestazioni dei treni regionali delle FFS raggiungerà franchi 12,17 il km. Considerati questi costi sarà opportuno vigilare affinché i mezzi di trasporto vengano utilizzati adeguatamente in funzione delle loro caratteristiche.

- Nel trasporto regionale dei viaggiatori, i servizi stradali sostitutivi sono particolarmente adatti per le linee a debole traffico le cui stazioni si situano fuori della zona d'abitazione o nelle vicinanze, migliorando così la qualità dei trasporti pubblici, con maggiori vantaggi per i viaggiatori.
- Le prestazioni dei treni regionali FFS sono finanziate quasi esclusivamente dalla Confederazione. Ne consegue un certo ristagno nella configurazione dell'offerta dato che le regioni e i Cantoni si attengono a prestazioni che non sono più conformi ai bisogni e al mercato essendo fornite loro quasi gratuitamente. Tale situazione contribuisce al collasso dei trasporti pubblici regionali.

Siamo del parere che servizi stradali sostitutivi e un impiego giudizioso dei mezzi di trasporto nel traffico regionale delle FFS debbano essere esaminati obiettivamente nell'interesse di un'utilizzazione efficace ed economica delle risorse. Rispondono a dette esigenze unicamente le prestazioni fornite con mezzi adeguati rispettosi della politica dell'ambiente.

## **143 Pianificazione degli investimenti**

Secondo il nostro parere, il piano degli investimenti a medio termine costituisce il principale elemento della pianificazione dell'impresa. Infatti, con la determinazione degli investimenti viene stabilita a lungo termine la parte prevalente degli oneri futuri, per cui risulta più arduo procedere rapidamente ad importanti tagli nei preventivi annui. Per questo motivo, anche la politica degli investimenti non può essere estromessa dalle considerazioni intese a migliorare i risultati finanziari delle FFS.

In collaborazione con queste ultime, l'Amministrazione federale delle finanze e l'Ufficio federale dei trasporti hanno affinato gli strumenti che permettono di incentrare la politica degli investimenti nell'impresa sugli imperativi del mandato di prestazioni.

### **143.1 Volume degli investimenti nel 1992 e oltre**

Determinando il volume degli investimenti, assegniamo alle FFS una finalità di valore imperativo per la loro pianificazione. Determiniamo però il volume degli investimenti non per il preventivo, ma per il primo anno del piano a medio termine (1992). Del rimanente, abbozziamo la nostra politica per gli anni seguenti affinché le FFS possano fondare la loro pianificazione su questi dati.

In tale ottica, nel 1988 abbiamo deciso di stabilire un limite massimo per gli investimenti ordinari. Dapprima fissato a 1550 milioni di franchi in termini



reali (1990), dal 1991 tale limite sarà di 1 550 milioni in termini nominali. Questa modifica è giustificata da tutta una serie di concezioni e progetti non assoggettati al contingentamento.

Nel 1991, malgrado questa limitazione, gli investimenti faranno un balzo in avanti. Infatti, non solo Ferrovia 2000 e il corridoio di transito, ma anche diversi progetti degni di essere particolarmente promossi (utilizzazioni commerciali, esperimento pilota Cargo 2000) e investimenti indennizzati da terzi sono esclusi dal contingentamento. Ci si può dunque chiedere se le FFS saranno in grado di operare detti investimenti con il personale di cui dispongono.

Dato che l'impresa potrà rispettare, grazie a provvedimenti interni, il contingentamento degli investimenti ordinari nel 1992 e 1993, manteniamo per questi due anni il limite stabilito in termini nominali. Autorizziamo inoltre per il 1992 un volume di investimenti di 221 milioni di franchi per il corridoio di transito e di 114 milioni per gli utilizzi commerciali. L'impresa potrà così rispettare il preventivo inerente al corridoio di transito. Gli utilizzi commerciali sono assolutamente redditizi e migliorano così il risultato dell'impresa. Per altro, autorizziamo un volume di investimenti di 345 milioni di franchi per Ferrovia 2000.

Nel loro piano a medio termine, le FFS si basano, dal 1994, su investimenti ordinari più elevati di quelli autorizzati. Giustificano la loro previsione con il fatto che il rincaro edilizio è superiore alla media. Attualmente, dati i notevoli investimenti previsti, non riteniamo opportuno modificare la nostra decisione riguardo al contingentamento. Inoltre, le FFS dovranno presentare dapprima le norme minime applicabili ai loro investimenti.

## 143.2 Grandi progetti

### *a. Corridoio di transito rotaia/strada*

Le FFS hanno messo a punto per questo progetto un sistema detto di «controlling» che permette di valutare la pianificazione, l'avanzamento dei lavori e i costi. I risultati sono soddisfacenti. Secondo i dati tuttora disponibili, il corridoio di transito potrà essere realizzato alle date previste e nel quadro del preventivo. Per contro, il BLS non ha ancora iniziato la sistemazione del Lötschberg poiché i negoziati sul transito non hanno ancora dato esiti positivi.

### *b. Ferrovia 2000*

Le FFS presentano periodicamente rapporti su Ferrovia 2000 nei quali forniscono dettagli circa la pianificazione e le nuove valutazioni dei costi. Esse tengono inoltre un controllo degli impegni che indica in modo affidabile l'evoluzione del credito nonché i divari e i probabili costi finali. Gli strumenti contabili per un controllo sufficiente sono quindi disponibili.

Lo stato attuale della pianificazione evidenzia che teoricamente è ancora possibile terminare i lavori nel 2000. È difficile comunque dire se tale obiettivo potrà essere effettivamente raggiunto dato che rimane condizionato dall'esito degli eventuali ricorsi contro le costruzioni progettate. Le FFS e la Confederazione faranno tutto il possibile per agevolare lo svolgimento dei lavori. Nel suo piano

a medio termine, l'impresa ha imperniato la sua pianificazione finanziaria su tale obiettivo. Dati i fattori imponderabili in gioco, prendiamo atto delle cifre senza però approvarle.

Quando le FFS avranno definito concretamente la loro offerta e aggiornato i loro calcoli di redditività, ci si potrà rendere conto delle implicazioni finanziarie di Ferrovia 2000. Non appena saranno disponibili i rapporti, valuteremo l'insieme del progetto e vi sottoporremo se del caso pertinenti proposte. La valutazione dei rapporti presentati sinora evidenzia che i costi di Ferrovia 2000 rischiano di aumentare fortemente.

### *c. Transitò alpino*

Nel 1989 le vostre Camere hanno stanziato un credito di impegno di 130 milioni di franchi per affinare le basi decisionali. Dal 1990 al 1992 ne saranno utilizzati 90 milioni. Da parte nostra, nel maggio 1990 abbiamo adottato il messaggio sul transitò alpino. Dato per scontato che le basi legali saranno disponibili entro il 1993, nel piano finanziario 1993/1994 abbiamo iscritto a titolo previsionale fondi per il Lötschberg e per il San Gottardo. Per contro, nel loro piano a medio termine 1992-1996 le FFS non hanno ancora preso in considerazione il transitò alpino. Bisognerà pazientare sino a che saranno conosciute le modalità del conto speciale del transitò alpino previsto nel disegno di legge.

## **143.3 Postulato Delalay**

Il postulato Delalay chiedeva alle FFS le seguenti precisazioni:

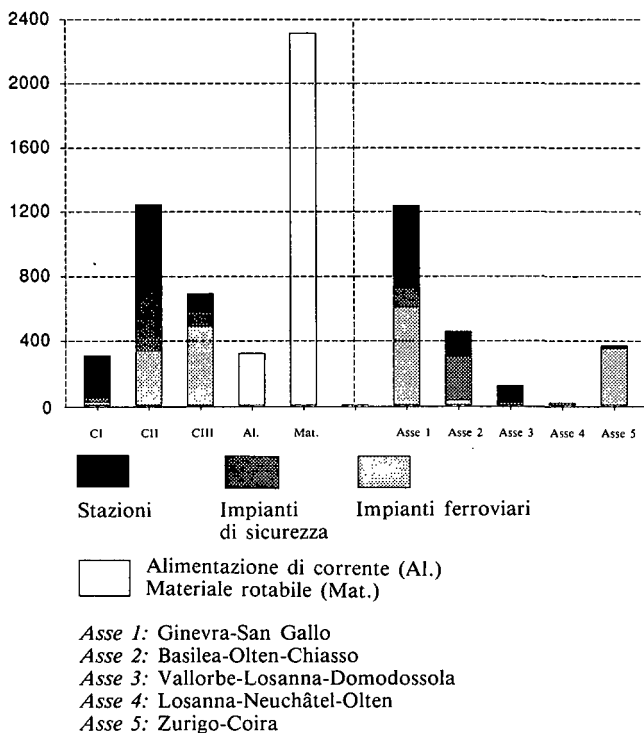
1. investimenti nel corso degli ultimi sei anni, classificati secondo i circondari, l'alimentazione di corrente e il materiale rotabile e secondo gli assi di traffico;
2. piani di investimento a medio termine secondo i criteri precitati e
3. politica concernente lo sviluppo dell'asse Parigi-Sempione-Milano.

Le FFS hanno messo a disposizione la documentazione necessaria:

*Ad 1:* I costi attuali per i progetti che superano i 10 milioni di franchi, senza il rinnovo ordinario in corso, sono ripartiti come segue:

## Investimenti delle FFS dal 1985 al 1990, secondo taluni settori

In milioni di franchi



*Ad 2:* I progetti comportanti una spesa di oltre 10 milioni di franchi - senza i rinnovi ordinari - sono riassunti nell'allegato 5 del piano a medio termine 1992-1996 delle FFS, ripartiti per circondari. La descrizione dei singoli progetti consente anche di distinguere fra tipo e luogo d'investimento rispetto agli assi di transito.

*Ad 3:* La durata globale del percorso tra Parigi e Milano e tra la Svizzera e queste due metropoli è troppo lunga. Bisognerà quindi ridurla - ed è un obiettivo prioritario - migliorando il raccordo della Svizzera romanda alla rete francese dei TGV. La sistemazione delle tratte Ginevra-Losanna e Salquenen-Loèche è programmata sia nell'ambito di ferrovia 2000 sia diversamente. Con una nuova linea collegante Ginevra a Mâcon attraverso il Giura francese si raggiungerebbe Milano, partendo da Parigi, in sole 5 ore e mezzo (prima: 7 ore).

## 2 Parte speciale

### 21 Ripercussioni finanziarie per la Confederazione

Oltre al contributo per l'infrastruttura e agli indennizzi, il preventivo e la pianificazione finanziaria della Confederazione prevedono altri aiuti per le FFS fondati su decreti federali specifici e rappresentanti il controllore di prestazioni ordinate. Il preventivo del conto finanziario e le prospettive delle finanze federali prevedono le spese che figurano nella tavola qui appresso. Di massima, i dati della Confederazione corrispondono a quelli delle FFS. Il divario nelle voci prestazioni di infrastruttura (1991, 1993, 1994) e indennizzo (1992-1994) scaturisce dalle riduzioni da noi operate, di cui l'impresa dovrà tener conto nel prossimo piano a medio termine.

#### Indennizzo e aiuti finanziari della Confederazione in favore delle FFS (nell'ottica della Confederazione)

Tavola 6

Prestazioni finanziarie della Confederazione	Consuntivo	Preventivi		Piano finanziario/Prospettive				
	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
in milioni di franchi								
<i>Legislazione ordinaria sulle FFS</i>								
- Trasporto regionale viaggiatori .....	553	550	600	620	640	661	724	770
- Traffico intermodale <sup>1) 2)</sup> .	36	42	50	66	81	96	98	101
- Prestazioni della Confederazione per l'infrastruttura <sup>3)</sup>	748	848 <sup>4)</sup>	956	1110	1207	1284	1388	1493
<i>Altri decreti federali</i>								
- Agevolazioni tariffali . . . .	57	58	39	39	—	—	—	—
- Carico degli autoveicoli al Sempione <sup>2)</sup> .....	1	1	1	1	—	— <sup>2)</sup>	—	—
<b>Totale .....</b>	<b>1365</b>	<b>1499</b>	<b>1646</b>	<b>1836</b>	<b>1928</b>	<b>2041</b>	<b>2210</b>	<b>2364</b>

<sup>1)</sup> Compresa la soluzione transitoria.

<sup>2)</sup> Finanziamento attraverso il ricavo finalizzato dei dazi sui carburanti.

<sup>3)</sup> Copertura della prestazione per l'infrastruttura dell'anno precedente.

<sup>4)</sup> Prestazione per l'infrastruttura effettiva 1989; è compresa nel preventivo 1990 della Confederazione fino a concorrenza di 869 milioni di franchi.

La Confederazione risarcisce alle FFS, durante il 1991, le prestazioni in favore dell'economia generale (650 mio. di fr.). Per contro il contributo della Confederazione per l'infrastruttura è pagato l'anno seguente, cosicché l'importo di 1110 milioni di franchi esposto nel preventivo delle FFS 1991 si ripercuoterà sulle finanze federali solo nel 1992.

Nel loro piano a medio termine 1992-1996, le FFS presumono un tasso medio di crescita dell'indennizzo annuo del:

- 5,6 per cento nel trasporto regionale viaggiatori e
- 11,6 per cento nel traffico intermodale.

La prestazione federale per l'infrastruttura aumenterà probabilmente del 10,4 per cento in media l'anno.

Il fabbisogno di investimenti potrà essere coperto soltanto parzialmente con i fondi di ammortamento e con l'addebito diretto al conto economico d'impresa (grande manutenzione). Per il tramite del conto capitale, la Confederazione accorda alle FFS un prestito di 1300 milioni di franchi sia per il 1991 sia per il 1992 (preventivo 1990: 900 mio. di fr.), compresa Ferrovia 2000.

## **22 Basi giuridiche**

### **221 Articolo 1**

L'articolo 1 attua la competenza ancorata nell'articolo 7 lettera d<sup>bis</sup> della legge sulle FFS, secondo cui le vostre Camere approvano la quota di partecipazione delle Ferrovie federali alle spese per l'infrastruttura, indipendentemente dal preventivo. L'importo del contributo, dacché influisce sui dati menzionati nell'articolo 2 del decreto d'obbligatorietà generale sul preventivo, deve essere trattato prioritariamente.

Secondo l'articolo 7 capoverso 2 del mandato di prestazioni 1987, le vostre Camere hanno stabilito, per la prima volta nel 1988, il contributo infrastrutturale delle FFS per ognuno degli anni 1989, 1990 e 1991 con un importo annuo di 25 milioni di franchi. Considerata l'ingente crescita dell'onere federale imposto dalle FFS, proponiamo, d'intesa con quest'ultime, di aumentare il contributo per l'infrastruttura a 45 milioni di franchi.

### **222 Articolo 2**

L'articolo 2 si riferisce ai preventivi concernenti il conto degli investimenti, il conto economico e l'effettivo del personale.

L'importo di 2207,2 milioni di franchi menzionato nel numero 1, preventivato nel conto degli investimenti e addossato alle FFS, corrisponde a quello previsto dal nostro Collegio per l'anno scorso (1550 mio di fr.). La differenza va addebitata agli investimenti per Ferrovia 2000 (222 mio di fr.), al corridoio intermodale (343,5 mio di fr.) e ad altri investimenti fuori contingentamento.

L'ammontare del conto economico, figurante nel numero 2, tiene conto del contributo per l'infrastruttura di 45 milioni di franchi, che proponiamo di esigere dalle FFS.

Il numero 3 si fonda sull'articolo 2 della legge federale a sostegno di provvedimenti per migliorare le finanze federali (RS 611.010), secondo il quale l'effettivo preventivato del personale delle FFS deve essere sottoposto all'approvazione delle vostre Camere.

La legge si riferisce all'effettivo del personale nel 1974, epoca alla quale le FFS contavano 41 031 collaboratori. Da quel momento il loro effettivo è sempre rimasto al di sotto di questo limite. Con i 38 699 collaboratori previsti per il

1991, l'effettivo delle FFS è ben inferiore a quello del 1974. Resta da sapere se potranno veramente reclutare il numero di persone indicato.

### **223      Articolo 3**

Le FFS sottopongono, per informazione, alle vostre Camere, in forma di piano a medio termine, la pianificazione pluriennale prescritta nell'articolo 6 del mandato di prestazioni 1987.

3803

# **Decreto federale concernente il preventivo delle Ferrovie federali per il 1991**

*Disegno*

del

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*

visto il rapporto e le proposte del Consiglio d'amministrazione delle Ferrovie federali del 25 settembre 1990;

visto il messaggio del Consiglio federale del 24 ottobre 1990<sup>1)</sup>,

*decreta:*

## **Art. 1**

È approvato il contributo delle Ferrovie federali per l'infrastruttura pari a 45 milioni di franchi per il 1991. Esso supera di 25 milioni il limite stabilito dalle Camere federali. I costi globali d'infrastruttura ammontano a 1155 milioni nel 1991, dei quali la Confederazione assume la somma di 1110 milioni come copertura delle spese d'infrastruttura delle Ferrovie federali.

## **Art. 2**

I preventivi delle Ferrovie federali per il 1991, sono approvati con gli importi seguenti:

1. Il preventivo del conto degli investimenti, ammontante a 2264,9 milioni di franchi. Previa deduzione dei contributi di terzi e di diversi ricavi (57,7 milioni di franchi), 2207,2 milioni di franchi sono addebitati alle FFS;
2. Il preventivo del conto economico, che è equilibrato, in quanto i ricavi e gli oneri ammontano rispettivamente a 5719,7 milioni di franchi;
3. Il preventivo inerente all'effettivo del personale (38 699 posti).

## **Art. 3**

È preso atto del piano a medio termine delle Ferrovie federali per gli anni 1992-1996.

## **Art. 4**

Il presente decreto, che non è di obbligatorietà generale, non sottostà al referendum.

3804

<sup>1)</sup> FF 1990 III 799

## Messaggio sul preventivo delle Ferrovie federali per il 1991 del 24 ottobre 1990

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1990
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	47
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	90.066
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	27.11.1990
Date	
Data	
Seite	799-821
Page	
Pagina	
Ref. No	10 116 496

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dall'Archivio federale svizzero.