

**Messaggio  
concernente i conti e il rapporto di gestione  
delle Ferrovie federali per il 1988**

del 26 aprile 1989

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio, vi presentiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale su i conti e il rapporto di gestione delle Ferrovie federali per il 1988.

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

26 aprile 1989

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

---

## Compendio

*Con il preventivo 1988, il Consiglio federale e l'Assemblea federale hanno fissato alle FFS un preciso obiettivo: ossia hanno loro imposto di fornire un contributo di 121,5 milioni di franchi per la copertura delle spese infrastrutturali e simultaneamente di equilibrare i loro conti. Le FFS hanno realizzato, nel 1988, un contributo alle spese d'infrastruttura di 135 milioni di franchi ed hanno in più registrato un'eccedenza di ricavi pari a 42,2 milioni di franchi.*

*Considerati gli scopi prestabiliti, il loro mandato imprenditoriale è stato dunque soddisfatto. Diversi indici di produttività confermano che il contributo infrastrutturale fissato alle FFS ha effettivamente obbligato quest'ultime ad esaurire il loro potenziale di produzione, ancorché possano essere fatte riserve per quanto concerne la massimizzazione del volume del traffico viaggiatori. Complessivamente, devono essere proseguiti gli sforzi intesi a migliorare i ricavi.*

*Rispetto al 1987, vanno evidenziati i seguenti risultati dei conti 1988:*

*Il numero dei viaggiatori trasportati è progredito dello 0,9 per cento a 259,3 milioni e il corrispondente ricavo, dell'1,9 per cento, a 1 285,8 milioni di franchi. Il traffico delle merci si è accresciuto in modo ancora più consistente, segnando un aumento quantitativo dell'8,4 per cento a 48 milioni di tonnellate, cui si contrappone però un aumento dei ricavi di solo il 2,3 per cento a 1 179,3 milioni di franchi. Le spese di personale, a loro volta, sono aumentate del 4,8 per cento a 2 644,9 milioni di franchi mentre le spese di cose si sono nuovamente accresciute oltre la media (+ 7,3%). Infine, le FFS hanno dedicato, per gli investimenti, un importo lordo di 1 509 milioni di franchi, ossia il 28,2 per cento in più del 1987.*

*I conti delle FFS per il 1988 gravano la Confederazione con circa 1 356 milioni di franchi, compresi gli adattamenti tariffali, ossia con 214 milioni in più del 1987. Il preventivo delle FFS prevedeva un aumento delle prestazioni federali pari a 154,5 milioni. La differenza rispetto al bilancio di previsione si compone di 11,9 milioni di franchi come indennizzo delle prestazioni posticipatamente ordinate nel traffico combinato, di 3,7 milioni di franchi in più, per agevolazioni tariffarie e di 43,7 milioni di franchi in più per prestazioni infrastrutturali della Confederazione. La mancata realizzazione degli obiettivi preventivati nel conto economico di infrastruttura è dovuta al costo dei danni del maltempo nel 1987 e a un numero maggiore di conteggi finali di progetti d'investimento. La crescita delle prestazioni federali alle FFS non dev'essere dunque addossata a quest'ultima.*

# 1 Parte generale

## 11 Introduzione

Il Consiglio d'amministrazione delle FFS ci ha sottoposto, il 5 aprile 1989, i conti e il rapporto di gestione dell'impresa per il 1988. Commenteremo in seguito i risultati dell'esercizio.

Con i conti del 1987, abbiamo modificato l'impostazione del messaggio rispetto agli anni precedenti. Ci fondiamo dunque essenzialmente sul nostro messaggio dell'anno scorso (FF 1988 II 505) onde preservare la continuità della forma e la comparabilità dei dati. Come allora, rinunceremo a riprodurre in dettaglio le cifre e le spiegazioni figuranti nel rapporto di gestione e forniremo invece più ampie informazioni laddove lo esige il mandato di prestazioni.

Grazie a questo mandato e alle connesse modifiche della legge federale sulle Ferrovie Federali svizzere del 23 giugno 1944 (legge sulle FFS; RS 742.31), la presentazione dei conti riflette meglio che in passato la capacità imprenditoriale delle FFS. La Confederazione può ora assegnare a queste ultime, con l'imposizione del contributo d'infrastruttura, una finalità gestionale chiara, ambiziosa e simultaneamente però anche attuabile, per cui il compito del presente messaggio sarà quello di:

- a. valutare se le FFS hanno raggiunto gli scopi e
- b. verificare l'adeguatezza degli scopi stabiliti dal nostro Collegio e dai vostri Consigli.

## 12 Apprezzamento generico dei conti 1988

### 121 Compendio dei risultati più importanti

#### Produzione e prestazioni di traffico

##### Principali indici di produzione e di prestazioni di traffico

*Tavola 1*

Produzione e prestazioni di traffico	Conti 1987	Preventivo 1988	Conti 1988	Differenza con i conti 1987 e il preventivo 1988	
	in milioni di unità			in per cento	
<b>Traffico viaggiatori</b>					
- treni/km .....	85,9	84	90,7	5,6	8,0
- persone trasportate ...	257,6	257 <sup>1)</sup>	259,9	0,9	1,1 <sup>1)</sup>
- persone/km .....	10680	10789 <sup>1)</sup>	10804	2,4	1,0 <sup>1)</sup>
<b>Traffico merci</b>					
- treni/km .....	25,4	26,3	26,8	5,5	1,9
- tonnellate trasportate .	44,4	44,8	48,2	8,4	0,9
- tonnellate/km .....	6812	7093 <sup>1)</sup>	7503	10,1	8,6 <sup>1)</sup>

Produzione e prestazioni di traffico	Conti 1987	Preventivo 1988	Conti 1988	Differenza con i conti 1987 e il preventivo 1988	
	in milioni di unità			in per cento	
<b>Impresa</b>					
- treni/km	109	112	118	8,3	5,4
- effettivo del personale	37210	37944	37372	0,4	-1,5
- ore di lavoro	65,5	—	65,8	0,5	—

<sup>1)</sup> Finalità interna rettificata delle FFS.

## Conti economici

### a. Conto economico d'impresa

#### Risultati del conto economico d'impresa

*Tavola 2*

Conto economico d'impresa	Conti 1987	Preventivo 1988	Conti 1988	Differenza con i conti 1987 e il preventivo 1988	
	in milioni di franchi			in per cento	
Ricavi del trasporto	2924,7	2986,3	3013,0	3,0	0,9
- traffico viaggiatori	1262,3	1274,0	1285,8	1,9	0,9
- traffico merci	1152,4	1176,3	1179,3	2,3	0,3
- indennizzo per le prestazioni a favore dell'economia generale	510,0	536,3	547,9	7,4	2,2
Introiti accessori	511,5	498,9	535,1	4,6	7,3
Prestazioni autonome per il conto degli investimenti	196,8	181,0	216,5	10,0	19,6
Prestazioni per ordini di magazzino	124,5	123,0	115,8	- 7,0	- 5,9
Prestazioni per il conto economico d'infrastruttura	794,5	826,0	883,2	11,2	6,9
Altri ricavi	39,4	40,7	34,5	-12,4	-15,2
<b>Totale ricavi</b>	<b>4591,4</b>	<b>4655,9</b>	<b>4798,1</b>	<b>4,5</b>	<b>3,1</b>
Spese di personale	2523,2	2628,8	2644,9	4,8	0,6
Spese di cose	986,7	1037,6	1058,3	7,3	2,0
Ammortamenti	523,1	529,6	541,3	3,5	2,2
Interessi	242,5	265,9	255,5	5,4	- 3,9
Grande manutenzione risultante da ordini d'investimento	66,0	65,0	96,1	45,6	47,8

Conto economico d'impresa	Conti 1987	Preventivo 1988	Conti 1988	Differenza con i conti 1987	
	in milioni di franchi			in per cento	
Contributi infrastrutturali pagati alla Confedera- zione .....	218,5	121,5	135,0	-38,2	11,1
Altri oneri .....	8,1	7,5	24,8	206,2	230,7
<b>Totale oneri .....</b>	<b>4568,1</b>	<b>4655,9</b>	<b>4755,9</b>	<b>4,1</b>	<b>2,1</b>
Eccedenza di ricavi ....	+ 23,3	—	+ 42,2	81,1	

## b. Conto economico d'infrastruttura

### Risultati del conto economico d'infrastruttura

*Tavola 3*

Produzione e prestazioni di traffico	Conti 1987	Preventivo 1988	Conti 1988	Differenza con i conti 1987	
	in milioni di franchi			in per cento	
Ammortamenti .....	253,7	261,0	260,4	2,6	- 0,2
Interessi .....	138,7	161,0	151,0	8,9	- 6,2
Manutenzione ordinaria	349,3	340,0	389,7	11,6	14,6
Grande manutenzione ri- sultante da ordini d'inve- stimento .....	52,8	64,0	82,1	55,5	28,3
<b>Totale oneri .....</b>	<b>794,5</b>	<b>826,0</b>	<b>883,2</b>	<b>11,2</b>	<b>6,9</b>
Contributo infrastruttu- rale .....	218,5	121,5	135,0	-38,2	11,1
Prestazioni infrastruttu- rali (saldo) Confedera- zione .....	576,0	704,5	748,2	29,9	6,2
<b>Totale ricavi .....</b>	<b>794,5</b>	<b>826,0</b>	<b>883,2</b>	<b>11,2</b>	<b>6,9</b>

## c) Conto investimenti

### Risultati del conto investimenti

Tavola 4

Conto investimenti	Conti 1987	Preventivo 1988	Conti 1988	Differenza con i conti 1987 il preventivo 1988	
	in milioni di franchi			in per cento	
Investimenti lordi . . . . .	1177,5	1480,8	1509,0	28,2	1,9
Contributi di terzi . . . . .	155,4	185,8	189,2	21,8	1,8
Investimenti netti (investi- menti a carico delle FFS)	1022,1	1295,0	1319,8	29,1	1,9
di cui: Ferrovia 2000 . . .	28,0	30,0	52,0	85,6	73,3

## 122 Valutazione dei risultati

### 122.1 Modo di funzionamento del mandato di prestazioni 1987

I risultati del conto investimenti influenzano soltanto indirettamente il conto economico di impresa, il quale fornisce semplicemente i dati fondamentali per i costi annui degli investimenti (interessi ed ammortamenti).

Il mandato 1987 ha provocato importanti modificazioni del conto economico, per cui ci permettiamo di rammentare brevemente il modo in cui esso viene eseguito.

Secondo il mandato di prestazioni 1987, la Confederazione copre le spese infrastrutturali (ammortamenti, interessi, manutenzione). Tutti gli oneri vengono dapprima contabilizzati nel rispettivo conto economico d'impresa<sup>1)</sup>, poiché le FFS provvedono all'ammortamento e alla manutenzione di tutti gli impianti e raccolgono e remunerano i fondi di terzi necessari agli investimenti. La parte degli ammortamenti, degli interessi e della manutenzione dell'infrastruttura viene successivamente addebitata al conto economico d'infrastruttura<sup>2)</sup> e simultaneamente accreditata al conto economico d'impresa<sup>3)</sup>.

Le FFS devono fornire un contributo per le spese infrastrutturali, che vien stabilito nel preventivo e che costituisce un onere per esse, rispettivamente il loro conto economico d'impresa<sup>4)</sup>, ma un ricavo, per il loro conto economico d'infrastruttura<sup>5)</sup>. La prestazione d'infrastruttura della Confederazione<sup>6)</sup> rappresenta la differenza tra gli oneri del conto economico d'infrastruttura e il contributo delle FFS.

La figura 1 presenta il conto economico d'impresa e il conto economico d'infrastruttura.

# Rapporti tra il conto economico d'impresa e il conto economico d'infrastruttura nei conti del 1988 (risultati in mio di fr.)

## Conto economico d'impresa

<b>Oneri<sup>1)</sup></b>	<b>(4755,9)</b>
Spese di personale	
Spese di cose	
Ammortamenti	
Interessi	
Grande manutenzione	
Altri oneri	
<b>Parti</b>	
<b>883,2</b>	
<b>Contributo infrastrutturale<sup>4)</sup></b>	
<b>(135,0)</b>	
Eccedenza di ricavi	(42,2)

<b>Ricavi</b>	<b>(4798,1)</b>
Traffico persone/merci	
Indennizzo	
Introiti accessori	
Prestazione propria (conto investimento)	
prestazioni per ordini di magazzino)	
Altri ricavi	
<b>Prestazioni per il conto economico d'infrastruttura<sup>3)</sup></b>	
<b>(883,2)</b>	
Eventuale disavanzo	—

## Conto economico d'infrastruttura

<b>Oneri<sup>2)</sup></b>	<b>(883,2)</b>
Ammortamenti	
Interessi	
Manutenzione ordinaria / Grande manutenzione da ordini d'investimento	

## Ricavi

<b>Contributo infrastrutturale FFS<sup>5)</sup></b>	
<b>(135,0)</b>	
Prestazioni d'infrastruttura Confederazione <sup>6)</sup>	(saldo: 784,2)

## **122.2 Valutazione della prestazione imprenditoriale delle FFS**

Il nostro Collegio e i vostri Consigli hanno imposto alle FFS, con il preventivo 1988, di equilibrare i loro conti fornendo un contributo di infrastruttura di 121,5 milioni di franchi. I divari rispetto alle finalità perseguite riflettono, secondo i casi, una prestazione imprenditoriale sufficiente o insufficiente.

Con i conti 1988, le FFS superano di circa 55,7 milioni di franchi queste finalità. Tale importo si suddivide in

- un complemento di 13,5 milioni di franchi del contributo di infrastruttura e
- una eccedenza di ricavi di 42,2 milioni di franchi.

I ricavi preventivati nel traffico viaggiatori e merci sono stati superati di 11,8 e rispettivamente 3 milioni di franchi, tenuto conto che nel traffico merci il ricavo supplementare è inferiore all'aumento delle quantità trasportate. I ricavi realizzati sono superiori dell'1,9 per cento, nel traffico viaggiatori, e del 2,3 per cento, nel traffico merci a quelli dell'anno precedente.

La copertura dei costi (senza il contributo di infrastruttura della Confederazione e le prestazioni infrastrutturali delle FFS) è diminuita dall'87,3 per cento nel 1987 all'84,7 per cento nel 1988 (era stato preventivato l'84,5 per cento).

### **13 Valutazione dettagliata dei risultati contabili**

#### **131 Parte delle FFS alle spese infrastrutturali (contributo infrastrutturale) come parametro della loro capacità imprenditoriale**

##### **131.1 Giudizio sul conseguimento, da parte delle FFS, delle finalità imposte**

Il contributo infrastrutturale è il principale elemento di valutazione della capacità imprenditoriale delle FFS. Secondo il mandato di prestazioni 1987, quest'ultime forniscono un contributo di 135 milioni di franchi, ossia 13,5 milioni in più di quanto era stato convenuto. Le FFS hanno inoltre realizzato una eccedenza di ricavi pari a 42,2 milioni di franchi.

Il contributo per l'infrastruttura viene fissato con l'allestimento del preventivo, che è compilato in base a dati provvisori per quanto concerne il settore del personale, per cui sovente si manifestano differenze. Durante l'anno in rassegna i divari sono stati dovuti, da un lato, all'indennità di rincaro del 2 per cento versata a contare dal 1° gennaio 1988 (costi supplementari di 12,5 milioni di franchi) e, dall'altro, all'indennità autunnale, pari a 23 milioni di franchi. Le FFS avrebbero pertanto potuto ridurre di un importo corrispondente il previsto contributo per l'infrastruttura giusta l'articolo 34 dell'ordinanza del 29 giugno 1988 sulle FFS, ma vi hanno rinunciato, visto il favorevole andamento degli affari.

Le FFS non solo hanno realizzato un contributo infrastrutturale più consistente rispetto all'anno precedente, ma hanno anche predisposto una riserva di 18 milioni di franchi per giorni di riposo e di compensazione non goduti e conseguito una eccedenza di ricavi di 42,2 milioni di franchi.



Per contro hanno superato, nel settore della manutenzione, le spese preventivate nel conto economico di infrastruttura. I costi dovuti ai danni delle intemperie (circa 20 mio. di fr.) hanno lievitato le spese ordinarie di manutenzione. Per altro, l'inatteso aumento del numero di oggetti di investimento definitivamente conteggiati ha gravato più marcatamente del previsto la grande manutenzione risultante da ordini di investimento. Tali divari, ancorché insoddisfacenti, non possono sempre essere interamente evitati. Il nostro Collegio si aspetta però che, con il progredire delle esperienze, le spese di manutenzione vengano calcolate in modo più preciso e che i valori preventivati siano in futuro maggiormente rispettati.

Nonostante il conseguimento degli scopi prefissi, sono ulteriormente diminuiti i gradi di copertura

- dei costi complessivi (ricavi senza prestazioni per l'infrastruttura, in rapporto con gli oneri senza contributo infrastrutturale), dall'87,3 all'84,7 per cento, e
- dei costi d'infrastruttura, dal 27,5 al 15,3 per cento

ancorché i valori preventivati di 84,5, rispettivamente 14,7 per cento siano stati rispettati. Determinanti al riguardo sono stati gli introiti modesti nel traffico merci.

### 131.2 Verificazione della finalità del nostro Collegio e dell'Assemblea federale

Considerato il favorevole risultato, si pone la questione di sapere se l'importo è stato stabilito a un livello sufficientemente elevato e se pertanto ha effettivamente chiesto alle FFS sforzi considerevoli.

1. Gli indici di produttività attestano che le FFS hanno migliorato la loro capacità imprenditoriale.

- a. La produttività dell'esercizio mostra il volume di produzione raggiunto con il personale disponibile. La comparazione di questo indice con i dati dell'anno precedente evidenzia un aumento della produttività. Le FFS hanno chiesto ai loro collaboratori un impegno più consistente e più razionale.

	1986	1987	1988	Modificazione in per cento rispetto al 1987
Produttività dell'esercizio				
Treni-km/ore di lavoro . . . .	1,59	1,70	1.80	0,6

- b. Per stabilire la produttività del traffico, si comparano le ore di lavoro del personale con le prestazioni di trasporto chieste:

	1986	1987	1988	Modificazione in per cento rispetto al 1987
Produttività del traffico (viaggiatori-km + tonnellate- km): ore di lavoro . . . . .	0,244	0,267	0,280	4,8

La domanda di prestazioni di trasporto delle FFS è cresciuta più marcatamente dell'effettivo del personale. L'impegno complementare chiesto a quest'ultimo è significativo: ha infatti consentito di soddisfare una effettiva domanda supplementare.

- c. L'indice ottenuto dividendo i viaggiatori e le tonnellate/km per i treni-km rivela se l'offerta è stata sfruttata meglio dell'anno precedente.

	1986	1987	1988	Modificazione in per cento rispetto al 1987
Tasso d'utilizzazione (per- sone/km + tonnellate/km): treni/km .....	0,154	0,157	0,156	-0,6

Il tasso d'utilizzazione si è lievemente deteriorato. Le FFS hanno manifestamente fornito prestazioni complementari che non sono sempre state recepite dal mercato.

2. Anche se la produttività e il tasso d'utilizzazione per quanto concerne gli elementi di prestazione influenzabili delle FFS siano più eloquenti, presentiamo qui di seguito una valutazione della capacità di rendimento dell'impresa. Quest'ultimo non assume però la stessa importanza come nell'economia privata, poiché le FFS, in particolare nel settore delle tariffe e nel settore delle spese di personale, sono ben lungi dall'essere autonome.

Gli indici dei ricavi figurano nei capitoli 133.1 e 133.2.

I ricavi di mercato si sono stabilizzati per unità trasportata, ma sono peggiorati per unità di prestazione. Le distanze di trasporto sono mediamente aumentate. Orbene, secondo la struttura tariffale, le aliquote chilometriche diminuiscono con l'aumentare delle distanze. Questa evoluzione si è manifestata soprattutto nel traffico merci, dove è aumentato marcatamente, in particolare, il traffico di transito.

3. Gli oneri ed i ricavi superano le cifre del preventivo: gli oneri del 2,1 per cento, i ricavi del 3,1 per cento. Questa evoluzione è accettabile.

Nella determinazione del contributo infrastrutturale, il problema più arduo è quello di valutare con esattezza i ricavi. Le FFS hanno superato i valori preventivati dello 0,9 per cento nel traffico dei viaggiatori e dello 0,3 per cento nel traffico delle merci. Questo fatto prova che il preventivo è stato allestito accuratamente e che non conteneva riserve occulte.

Sul versante delle spese, vanno evidenziati gli oneri di personale e la grande manutenzione. In ambedue i casi, le FFS superano le cifre preventivate.

La grande manutenzione eccede il preventivo di 31,1 milioni di franchi o del 47,8 per cento, fatto che si ripercuote in un peggioramento del conto economico di infrastruttura. Questa situazione non è soddisfacente, pur tenuto conto che il compimento di opere di una certa importanza non può essere previsto con la precisione auspicata. Anche in futuro sussisterà pertanto una determinante insicurezza.

Le spese di personale, con un aumento di 16,1 milioni di franchi, superano soltanto dello 0,6 per cento i dati preventivati. La riserva di preventivo nel settore del personale, cui è stato accennato nel messaggio concernente i conti del 1987, ha potuto essere integralmente sfruttata.

I motivi sono diversi: per la prima volta le FFS, nel preventivare gli oneri di personale, si sono fondate sull'effettivo reclutabile e non sull'effettivo di per sé necessario. Le FFS non hanno però raggiunto neppure questo effettivo. La riserva così costituitasi è stata integralmente consumata per i provvedimenti istituiti dal nostro Collegio, che non erano però previsti nel bilancio di previsione:

- l'indennità autunnale,
- lo 0,5 per cento dell'indennità di rincaro (il preventivo indicava l'1,5 invece del 2%) e
- la maggiorazione dei contributi e delle prestazioni complementari alla cassa pensioni e di soccorso.

I primi due provvedimenti sono dovuti alle nostre direttive.

Le FFS hanno inoltre costituito, nell'anno in rassegna, una riserva per i giorni di riposo e di compensazione non goduti, pari a 18 milioni di franchi, mediante la quale potranno prevenire i problemi finanziari che sorgeranno a cagione dell'insufficienza dell'effettivo.

Il preventivo delle FFS dimostra, prescindendo dalla manutenzione nel conto economico di infrastruttura - l'auspicabile affidabilità di una corretta determinazione del contributo infrastrutturale. Il sorpasso degli oneri di manutenzione preventivati non pregiudica il risultato d'esercizio delle FFS, ma provoca maggiori prestazioni della Confederazione. In assenza di costi per danni dovuti al maltempo, in questo campo sono presumibili miglioramenti, anche grazie ad un ulteriore processo d'apprendimento. Il nostro Collegio chiede inoltre alle FFS di comunicargli in futuro tempestivamente eventuali superamenti del preventivo. Autorità di vigilanza e ferrovie potranno così decidere in comune se e come potranno essere evitati gli scostamenti.

4. Con la promulgazione dell'ordinanza sulle Ferrovie del 29 giugno 1988, il nostro Collegio ha istituito uno strumento che ci consentirà di analizzare e di controllare adeguatamente lo sviluppo della capacità di prestazione delle FFS. Non disponiamo ancora di risultati su questa attività di controllo, che siano già eloquenti per i conti del 1988. In singoli casi, in particolare per gli investimenti, alle FFS sono però già stati conferiti mandati specifici. L'attività di controllo verrà ulteriormente rafforzata in futuro.

Complessivamente, può essere affermato che il perseguimento degli scopi stabili dal nostro Collegio e dal Parlamento hanno obbligato le FFS a fornire notevoli sforzi gestionali, per cui è da ritenere che esse hanno adempiuto il loro mandato imprenditoriale. Al favorevole risultato d'esercizio si contrappone però il bisogno di aumentare i fondi per l'infrastruttura, cosicché dev'essere sistematicamente proseguita l'ottimizzazione dei ricavi, cui abbiamo accennato nel nostro messaggio sul preventivo 1989 delle FFS.

## 132 Valutazione dei settori beneficianti dell'indennizzo

L'importo del contributo infrastrutturale è uno strumento atto ad influenzare la capacità imprenditoriale delle FFS. Per altro, la Confederazione, con l'ordinazione di prestazioni in favore dell'economia generale, dispone di un'ulteriore possibilità per influire su singoli settori di produzione delle FFS.

### 132.1 Mandato di prestazioni 1987; settori beneficianti dell'indennizzo

Giusta il mandato di prestazioni 1987, il trasporto regionale di viaggiatori ed il traffico intermodale sono prestazioni in favore dell'economia generale. La Confederazione le ordina e ne compensa, durante l'anno in corso, le spese d'esercizio non coperte, tenuto conto che per il traffico intermodale copre parimenti i costi infrastrutturali.

L'indennizzo è stabilito anticipatamente in modo vincolativo, cosicché la Confederazione influisce su questi due settori di attività soprattutto durante l'elaborazione del preventivo.

#### *a) Traffico regionale dei viaggiatori*

Le FFS rinnovano continuamente il loro materiale rotabile anche nel traffico regionale dei viaggiatori. Esse tengono pertanto conto dell'esigenza del mandato, in virtù della quale le prestazioni a favore dell'economia generale devono essere fornite a un livello di qualità conforme ai desideri degli utenti.

Nel 1988 non ha avuto luogo alcun cambiamento dell'orario, cosicché, rispetto al 1987, è rimasta quasi immutata l'offerta chiesta dalla Confederazione ed è aumentato esiguamente l'indennizzo. Quest'ultimo è ammontato a 19 milioni di franchi, ossia più 3,8 per cento, ed è pertanto inferiore alla crescita degli oneri di personale e di cose. Poiché le tariffe non sono state aumentate e le frequenze nel traffico generale si sono accresciute meno che nel traffico a lunga distanza, le FFS hanno manifestamente registrato successi sul fronte della razionalizzazione, in particolare nel settore dello smistamento.

#### *b) Traffico combinato*

Le considerazioni di massima concernenti il traffico regionale dei viaggiatori valgono anche per l'ordinazione e il risarcimento nel traffico combinato.

In questo settore si registra una vera e propria congiuntura quantitativa, la cui evoluzione attesta il successo della strategia d'espansione perseguita dal nostro Collegio. Secondo le nostre istruzioni, le ferrovie hanno introdotto nuove offerte ed hanno concesso per ogni veicolo trasportato un ribasso di 50 franchi, che si è dimostrato un eccellente argomento di vendita.

L'evoluzione dei prezzi invece non procede di pari passo, in quanto i ricavi non hanno potuto seguire la crescita quantitativa, a cagione degli esigui costi variabili del trasporto stradale di merci.

Con la riduzione dei prezzi e l'introduzione di nuove offerte, il nostro Collegio ha modificato l'ordinazione originaria nel traffico combinato. In virtù dell'ar-

articolo 35 capoverso 3 lettera d dell'ordinanza sulle FFS, queste ultime avevano pertanto diritto all'aumento dell'indennizzo, che è stato concesso dai vostri Consigli con un credito aggiuntivo di 11,9 milioni di franchi.

Nel 1988, la Confederazione sostiene dunque il traffico combinato con i provvedimenti seguenti:

- ogni invio è sussidiato con ..... 300 franchi
- ogni treno del traffico intermodale è sussidiato con ..... 4000 franchi
- ogni treno/km nel traffico intermodale è sussidiato con circa 14 franchi

Gli sforzi intrapresi in questo settore assumono viepiù importanza in vista dei negoziati con le CE. Sono attualmente in corso lavori per potenziare l'offerta e l'infrastruttura. Vi informeremo separatamente, sottoponendovi prossimamente eventuali proposte.

### **132.2 Indennizzo per provvedimenti tariffali presi dalla Confederazione**

Il 1° ottobre 1986, l'Assemblea federale ha predisposto riduzioni tariffali per promuovere i trasporti pubblici (FF 1986 III 345). Si è simultaneamente impegnata a risarcire alle imprese una eventuale perdita di introiti e i costi supplementari risultanti da questi provvedimenti.

I corrispondenti importi di indennizzo sono stati stabiliti per il 1987 in base a un calcolo preliminare. D'intesa con le imprese interessate, è stato deciso di verificare, con un calcolo consuntivo, gli importi convenuti nel 1988. La verifica ha consentito di evidenziare la problematica di un calcolo «oggettivo» di questo indennizzo. Poiché i provvedimenti imprenditoriali s'accumulano agli effetti dei provvedimenti tariffali, abbiamo convenuto, per il 1988, di risarcire le FFS, nel traffico dei viaggiatori, nella proporzione dell'anno precedente. Per motivi tecnici di conteggio, le FFS registrano nel 1988 pagamenti pari a 43,2 milioni di franchi (1987: 41 mio. fr.); nel traffico delle merci, l'indennizzo effettivo ammonta a 15,5 milioni di franchi.

Secondo gli ultimi dati dell'analisi permanente del traffico viaggiatori, operata mediante questionari, le FFS constatano una accresciuta mobilità globale. Esse sono inoltre certe di intravedere un mutamento della ripartizione del traffico (Modal Split), che va ascritta ai provvedimenti tariffali. In un mercato del traffico in crescente evoluzione, queste conclusioni devono però essere accolte con la dovuta cautela. Infatti, se gli utenti attuali dei mezzi di trasporto pubblici viaggiano più frequentemente e se questo aumento del traffico è più marcato che nel trasporto stradale privato, la ripartizione del traffico si sposta bensì inevitabilmente verso il traffico pubblico, ma non attesta ancora un vero e proprio trasferimento.

### **133 Valutazione di altri settori dell'impresa**

La responsabilità per gli altri settori dell'impresa incombe esclusivamente alle FFS. La Confederazione non può e non intende intervenire, salvo nel caso in cui risultasse durevolmente compromessa la finalità globale dell'impresa.

### 133.1 Trasporto di viaggiatori su lunghe distanze

I dati concernenti il ricavo e il tasso d'utilizzazione nel traffico globale dei viaggiatori mostrano la seguente immagine:

	1986	1987	1988	Modificazioni in per cento rispetto al 1987
Dati sul ricavo				
Ricavi <sup>1)</sup> nel traffico viaggiatori				
- per corsa .....	Fr. 5.16	Fr. 4.63	Fr. 4.67	+0,9
- per viaggiatore/km .....	ct. 12,65	ct. 11,18	ct. 11,09	-0,8
Tasso d'utilizzazione				
v/km: treno-km .....	116	124,3	119,1	-4,2

<sup>1)</sup> Senza qualsiasi indennizzo

Rispetto all'anno precedente, i dati sui ricavi sono rimasti pressoché immutati e si è invece ridotto il tasso d'utilizzazione dei treni viaggiatori. Tutti questi risultati non sono soddisfacenti.

Il nostro Collegio approva gli sforzi di marketing delle FFS, tra i quali, in particolare, le azioni aventi lo scopo di sfruttare meglio la capacità disponibile.

Perseguono questo scopo le azioni temporanee a prezzi ridotti come l'emissione di biglietti giornalieri speciali nel novembre 1988 (Azione uccelli migratori). Il controllo del successo di siffatte offerte speciali si urta però a notevoli difficoltà, poiché dagli introiti devono essere detratti

- i costi diretti
- il minor ricavo dell'assortimento ordinario dei biglietti e
- i costi per eventuali capacità complementari, che possono rendersi necessarie onde smaltire il traffico complementare pubblicizzato.

La determinazione del prezzo di viaggio ridotto è manifestamente d'importanza precipua per il successo commerciale di una tale offerta, in quanto, oltre all'effetto propagandistico, deve finalmente essere conseguito un introito complementare. Tale osservazione vale analogicamente anche per i ribassi in occasione di fiere e di altre ricorrenze (ad es. centenario della ferrovia del Brünig).

Le FFS stimano il ricavo complementare dall'azione uccelli migratori - «preva deduzione di tutti i costi» - a circa 800 000 franchi, ossia al 15-16 per cento degli introiti dalla vendita delle carte giornaliera. Rimane da sapere se le FFS, nella verifica del successo, abbiano debitamente tenuto conto di tutti gli effetti della campagna.

Il nostro Collegio si riserva di far esaminare esaustivamente gli effetti di siffatte campagne, in quanto giudichiamo sbagliata, dal profilo dell'economia aziendale, una politica generalizzata, nel traffico pubblico, di tariffe a basso prezzo. Infatti, se le FFS forniscono prestazioni efficienti, l'utenza sa apprezzarle ed è disposta a pagare un prezzo corrispondente. Se con l'offerta a prezzo modico

si intendono perseguire scopi politici, all'impresa deve essere allora conferito uno speciale mandato. Per contro, con un'offerta ben ponderata e temporanea a buon mercato può essere senz'altro suscitata simpatia per il traffico pubblico e possono essere meglio sfruttate le possibilità disponibili. Deve essere però svolto un accurato controllo di provvedimenti presi.

### 133.2 Traffico merci

Come nel traffico viaggiatori, gli indici comparabili forniscono un quadro della situazione anche per il traffico merci.

	1986	1987	1988	Modificazione in per cento rispetto al 1987
Dati sui ricavi				
Ricavi nel traffico merci <sup>1)</sup>				
- per tonnellata .....	Fr. 26,14	Fr. 25,95	Fr. 24,47	-5,3
- per tonnellata/km .....	ct. 16,92	ct. 16,92	ct. 15,51	-8,3
Tasso d'utilizzazione:				
tkm: treno-km .....	273	268	280	4,5

<sup>1)</sup> Senza qualsiasi indennizzo

L'evoluzione quantitativa nel traffico merci, favorita dalla situazione congiunturale, è allietante. Le FFS hanno dovuto però prodigare notevoli sforzi per partecipare alla crescita del mercato.

Appare opportuno, soprattutto per motivi di protezione dell'ambiente, che le FFS perseguano attualmente piuttosto una politica di massimizzazione quantitativa. Se la spinta congiunturale dovesse continuare, si pone la domanda di sapere se non si allenterà la pressione sui prezzi e se pertanto potranno essere nuovamente chiesti prezzi di trasporto più elevati; al riguardo sono in corso studi delle FFS.

A lunga scadenza, la posizione di mercato delle FFS può essere rafforzata soltanto con una offerta fondamentalmente nuova di prestazioni qualitativamente buone, onde evitare la dipendenza dai cicli congiunturali. Le FFS hanno già dato informazioni su diversi progetti e stanno per prendere le prime decisioni parziali, in particolare riguardo alla strategia nel traffico cargo-domicilio.

Il promovimento della costruzione di binari di raccordo e del traffico combinato costituisce, come sempre, un importante provvedimento di sostegno nella lotta per le quote di mercato nel traffico merci. Aumentano infatti incessantemente sia il numero delle domande sia i contributi pagati.

### 134 Personale

Le FFS hanno preventivato per il 1988 un effettivo del personale di 37 944 unità ed hanno considerato questo effettivo come presupposto indispensabile per garantire la fornitura regolare di prestazioni.

A cagione di difficoltà di reclutamento, le FFS hanno però effettivamente occupato, nella media annuale, soltanto 37 372 collaboratori, ossia 572 in meno del previsto, per cui si sono manifestate strettoie, in particolare nel servizio trazione e dirigenza treni.

Il fatto che l'impresa, nonostante l'incompletezza degli effetti, ha però saputo ampiamente superare le difficoltà d'avvio dell'orario 1987-1989, attesta lo straordinario impegno del personale FFS. In considerazione dei compiti impegnativi ed ardui posti alle FFS, il nostro Collegio esprime la sua viva riconoscenza alla Direzione dell'impresa e a tutti i collaboratori per il lavoro svolto e per la grande assiduità manifestata durante l'anno.

## 135 Investimenti

Il 1988 è stato contrassegnato, per le FFS, da una spinta degli investimenti. Infatti, come era previsto nel preventivo, il volume degli investimenti è aumentato di più del 25 per cento, ciò che attesta il bisogno di recupero in questo settore. Poiché gli investimenti netti aumentano a 1 320 milioni di franchi, le FFS vi hanno quasi dedicato la metà degli introiti dal traffico. Questa evoluzione sottolinea la necessità di modernizzare le ferrovie, che d'altronde è condivisa dai vostri Consigli e dal nostro Collegio.

Una parte crescente degli investimenti concerne l'attuazione di Ferrovia 2000. Nel 1988, tale quota ha raggiunto 52 milioni di franchi (preventivo: 30 mio di fr.; conto 1987: 28 mio di fr.). Su questa somma, 16 milioni riguardano il materiale rotabile, 12 milioni, il raddoppio Zugo-Cham e 24 milioni, la progettazione.

Per il momento, le spese susseguenti concernono unicamente la remunerazione del capitale investito.

## 2 Parte speciale

### 21 Ripercussioni finanziarie per la Confederazione

Il conto economico d'impresa delle FFS contiene le seguenti prestazioni della Confederazione.

#### Indennizzo e aiuto finanziario della Confederazione

Tavola 5

Prestazioni finanziarie della Confederazione	1986	1987	1988
	in milioni di franchi		
<i>Legislazione ordinaria delle FFS</i>			
- Traffico regionale dei viaggiatori .....	612	495	514
- Cargo domicilio .....	50	—	—
- Traffico combinato .....	16 <sup>1)</sup>	15	34 <sup>2)</sup>



Prestazioni finanziarie della Confederazione	1986	1987	1988
	in milioni di franchi		
- Disavanzo .....	357 <sup>1)</sup>	—	—
- Prestazioni infrastrutturali .....	—	576 <sup>1)</sup>	748 <sup>1)</sup>
	1035	1086	1296
<i>Altri decreti federali</i>			
- Agevolazioni tariffali nel traffico pubblico .....	—	55	59
- Trasporto automobili attraverso il Sempione .....	1	1	1
Totale .....	1036	1142	1356

<sup>1)</sup> Si manifesta l'anno seguente nel conto finanziario della Confederazione.

<sup>2)</sup> Inclusa l'ordinazione complementare di 12 milioni di franchi.

La prestazione infrastrutturale viene pagata dalla Confederazione l'anno successivo. L'importo globale, iscritto nel conto finanziario della Confederazione, è dunque diverso, nell'anno di comparazione, dal totale della tavola 5. Tenuto conto del pagamento differito, il conto finanziario della Confederazione registra gli importi seguenti (in mio. di fr.):

- 1986 .....	980
- 1987 .....	954
- 1988 .....	1186

L'evoluzione negativa del 1987 è soprattutto ascrivibile al nuovo mandato di prestazioni. L'indennizzo per il trasporto regionale di viaggiatori non era più comprensivo dei costi di infrastruttura, i quali appaiono soltanto nella prestazione della Confederazione per il 1988, ciò che, a sua volta, spiega parzialmente la crescita tra il 1987 e il 1988.

Le spese di infrastruttura superano i dati del preventivo. Di questa evoluzione, nella misura in cui è stata tempestivamente avvertita dalla FFS, ha potuto essere tenuto conto nel preventivo della Confederazione 1989. Le FFS registrano però spese infrastrutturali superanti di 34 milioni l'importo successivo a questa rettificazione. Di questa somma, 14 milioni vengono assunti direttamente dalle FFS con l'aumento del contributo infrastrutturale; i rimanenti 20 milioni corrispondono all'ammontare dei costi per i danni del maltempo nel 1988, cosicché il nostro Collegio è disposto, per coprire tale differenza, a chiedervi un credito aggiuntivo.

## 22 Fondamenti legali

Giusta l'articolo 7 lettera c della legge sulle FFS (RS 742.31) i conti annui e i rapporti di gestione devono essere presentati, per approvazione, all'Assemblea federale.

**Decreto federale  
sui conti e il rapporto di gestione delle FFS  
per il 1988**

*Disegno*

del

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*

visto l'articolo 7 lettera c della legge federale del 23 giugno 1944<sup>1)</sup> sulle Ferrovie federali svizzere;

visto il rapporto di gestione e i conti delle Ferrovie federali per il 1988;

visto il rapporto e le proposte indirizzate al Consiglio federale dal Consiglio d'amministrazione delle FFS il 5 aprile 1989;

visto il messaggio del Consiglio federale del 26 aprile 1989<sup>2)</sup>,

*decreta:*

**Art. 1**

<sup>1</sup> I conti del 1988 e il bilancio al 31 dicembre 1988 delle Ferrovie federali sono approvati.

<sup>2</sup> Il rapporto di gestione delle Ferrovie federali per il 1988 è approvato.

**Art. 2**

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

2480

<sup>1)</sup> RS 742.31

<sup>2)</sup> FF 1989 II 164

## **Messaggio concernente i conti e il rapporto di gestione delle Ferrovie federali per il 1988 del 26 aprile 1989**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	21
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	89.027
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	30.05.1989
Date	
Data	
Seite	164-181
Page	
Pagina	
Ref. No	10 115 996

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.