

Zeitschrift: Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere

Herausgeber: Ferrovie federali svizzere

Band: - (2001)

Rubrik: Traffico merci

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 04.02.2026

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

10,5

miliardi di tonnellate-chilometro, ecco quanto conseguito l'anno scorso da FFS Cargo, che ha risentito della recessione economica di cui è stato vittima l'importante mercato della Germania. Grazie al buon risultato raggiunto nel traffico interno è stato possibile di compensare parzialmente il calo massiccio nel traffico di transito e in esportazione. Il traffico merci attraverso il massiccio alpino è rimasto stabile.

La strategia che FFS Cargo ha elaborato nella primavera del 2001 conta sulla crescita del traffico internazionale lungo l'asse nord-sud, anche mercé l'utilizzazione del libero accesso alla rete. Nel traffico interno FFS Cargo intende mantenere l'alto livello di prestazioni e di qualità conseguito, migliorando la produttività. Alla chiusura della galleria stradale del San Gottardo FFS Cargo ha reagito con flessibilità, dando prova dell'efficienza di cui è capace.

Lievi utili per il traffico interno – Flessione nel traffico con l'estero.

Con 10,5 miliardi di tonnellate-chilometro e 59 milioni di tonnellate trasportate, FFS Cargo non poté veramente uguagliare il risultato da assoluto primato conseguito nell'anno 2000 (10,8 miliardi di tonnellate-chilometro; 60,5 milioni di tonnellate) esso è però pur sempre decisamente migliore di quello dell'anno 1999. Anche i proventi, di 1031 milioni di franchi, sono diminuiti rispetto alle entrate dell'anno precedente, assommanti a 1081 milioni di franchi. FFS Cargo ha risentito della recessione economica presente nella seconda metà dell'anno, soprattutto su un mercato tanto importante quanto quello tedesco. FFS Cargo ha patito la flessione specialmente per il traffico d'esportazione e in transito. Ad esempio i trasporti di acciaio, particolarmente sensibili alla congiuntura, hanno subito un calo del 10 percento. A dispetto della concorrenza ancora più agguerrita a causa dell'open access, il volume dei traffici interni svizzeri svolti da FFS Cargo è leggermente aumentato, soprattutto per i materiali da costruzione e gli oli minerali. I regressi patiti nel ramo dei prodotti agroalimentari (cattivi raccolti di cereali e di barbabietole da zucchero) e in quello del legno (sono mancati i trasporti di legname causati dall'uragano «Lothar») non sono dovuti a influssi congiunturali.

Per quanto riguarda l'autostrada viaggiante, l'attuazione del collegamento Friburgo-Novara ha provocato uno spostamento dall'asse del San Gottardo a quello del Lötschberg-Sempione e, quindi, da FFS Cargo a RAlpin.

La concorrenza tra le varie ferrovie è ancora più intensa soprattutto nel settore dei treni completi, prodotti semplici da mettere in atto. Oggi, circa il 15 percento circolano nell'ambito dell'open access, offerti da terzi. La pressione esercitata sui prezzi è costante: il ricavo per ogni tonnellata-chilometro conseguito con i treni completi si è ridotto lo scorso anno del 5,6 percento.

Le condizioni quadro sono cambiate.

Anche le condizioni quadro per i trasporti stradali, mutate il 1° gennaio 2001 con l'aumento a 34 tonnellate del limite generale di peso, l'ammissione delle 40 tonnellate nel quadro dei contingenti

pattuiti con l'Unione Europea e con l'introduzione del primo scaglione della TPP, hanno contribuito a creare sensibili spostamenti di trasporti. Per quel che concerne le merci pesanti, tradizionalmente appannaggio della ferrovia, il trasporto stradale diventa così più concorrenziale. Grazie alle sovvenzioni elargite dalla Confederazione, e riversate ai clienti, è stato possibile di limitare le perdite subite a favore della strada.

Per contro, la ferrovia è avvantaggiata nel campo dei trasporti interni di merci leggere, in modo particolare nel settore dei commerci. FFS Cargo vuole essere utile in codesto ramo, proponendo nuovi prodotti come Cargo Express e Cargo Domino. Nel complesso, lo scorso anno le condizioni quadro per FFS Cargo sono peggiorate, fatto da considerare nell'ottica del passaggio al secondo scaglione della TPP e dell'aumento a 40 tonnellate del limite di peso per il traffico stradale nell'anno 2005.

Sulla via di una maggiore puntualità.

È stato possibile di mantenere a un livello elevato la puntualità conseguita nel traffico interno: il 93 per cento dei treni sono arrivati in perfetto orario o con un ritardo di 30 minuti al massimo. Codesti valori non sono purtroppo ancora stati raggiunti nel traffico internazionale. Gli sforzi compiuti dalle FFS per

Scenario del futuro 11/16: la qualità assume un'importanza ancora maggiore.

Per le merci di massa, quali la ghiaia e gli oli minerali, l'efficienza della ferrovia resta importante. Ad ogni modo, la qualità di una prestazione offerta per il trasporto assumerà un'importanza ancora più grande, specialmente se si tratta di merci pregiate. Ecco la ragione per cui le ferrovie devono affinare il loro management della qualità, al fine di rafforzare la capacità competitiva intramodale e intermodale.

> In una comunicazione concernente il futuro sistema ferroviario europeo integrato, la Commissione UE propone che le ferrovie si impegnino contrattualmente con i loro clienti, nell'ambito del management della qualità, garantendo loro:

- > il rispetto dell'ora di partenza e di arrivo
- > la puntualità
- > d'impegnarsi in modo chiaro per tutta la catena di trasporto
- > un trasporto sicuro ed esente da danni
- > un'informazione al cliente adeguata e tempestiva (p. es. seguire la spedizione con l'aiuto della telematica)
- > tempi di trasporto consoni al mercato, dal principio alla fine
- > fatturazione trasparente
- > approntamento tempestivo del materiale rotabile

armonizzare la produzione con le ferrovie partner al nord e al sud hanno comunque fatto registrare un primo successo sulle tratte pilota Chiasso–Lecco e Chiasso–Carimate, nell'ambito del progetto «Transalp» posto in essere con Trenitalia Cargo. In tre mesi fu possibile ridurre di più del 40 percento i ritardi su queste relazioni.

L'anno del riorientamento strategico.

All'inizio del 2001 FFS Cargo, a capo del quale c'era Daniel Nordmann, nuovo direttore, sottopose a vaglio la strategia da adottare, con un processo che godette di un vasto sostegno. L'indirizzo seguito fino a quel momento venne mantenuto, in alcuni settori si corresse qualcosa. I principi più importanti della strategia resa nota nell'aprile del 2001 sono:

- > FFS Cargo intende distinguersi soprattutto per la qualità delle prestazioni che offre.
- > FFS Cargo vuole focalizzarsi sulla competenza peculiare dei trasporti di merci per ferrovia. Ne risulta l'abbandono del motto «we go logistics» e della conseguente estensione dell'attività finalizzata alla «logistica globale». FFS Cargo continuerà comunque a proporre, a singole branche, prestazioni complementari che hanno affinità con la ferrovia.
- > FFS Cargo fa propria una strategia mirata alla crescita. La crescita è ricercata in primo luogo nel traffico internazionale, in modo particolare sull'asse nord-sud.
- > In Svizzera FFS Cargo desidera mantenere, mediante una strategia di penetrazione nel mercato, la posizione acquisita e vuole accrescere la produttività.

I due progetti chiave «Cooperazione con FS Cargo» al sud e «Cooperazione con la Häfen und Güterverkehr Köln (HGK)» al nord rivestono, per la strategia, un'importanza centrale. Il miglioramento della qualità al sud costituisce perciò la premessa indispensabile affinché l'elevata qualità per i trasporti dei quantitativi generati al nord possa essere garantita lungo tutto l'asse nord-sud.

Hub Euro a Basilea quale piattaforma internazionale.

Con la nuova strategia Cargo, la stazione di smistamento a Basilea assume una particolare importanza. Nel traffico interno svizzero essa conferisce incarichi alla stazione smistamento di Limmattal, assumendo così l'importante ruolo di cardine del traffico merci nord sud a lunga percorrenza. A Basilea-Muttenz vengono raggruppati carri completi provenienti da tutta l'Europa settentrionale, per poi essere convogliati verso il sud in treni completi. In questo modo FFS Cargo può offrire, con i suoi partner, relazioni veloci, affidabili e frequenti in direzione dell'Italia. Con l'Hub Euro di Basilea non è più necessario com-

piere manovre supplementari in altre stazioni smistamento tedesche, svizzere e italiane. I trasporti ferroviari diventano perciò non solo più sicuri, ma soprattutto più veloci e puntuali, dunque maggiormente concorrenziali rispetto a quelli stradali. È così stato possibile di ridurre del 20, 25 percento le percorrenze dei carichi provenienti dalla Germania settentrionale, dalla Scandinavia e dal Benelux.

Con il nuovo indirizzo strategico incentrato sull'Hub Euro a Basilea, FFS Cargo ha riunito a Basilea «metropoli svizzera per i trasporti e la logistica» anche le sue funzioni di dirigenza centrale.

Dalla «fusione» alla cooperazione nella produzione: collaborare con l'Italia.

Già da alcuni anni, la strategia delle FFS rivolta al sud è orientata verso una stretta cooperazione con le FS ossia con Trenitalia Cargo, loro divisione per le merci. Compiendo codesto passo, i punti deboli presenti nella produzione verranno rimossi, la qualità sarà migliorata e il vasto mercato italiano si aprirà viepiù alla ferrovia. Con un primo tentativo, le FS e le FFS cercarono di riunire in tutto e per tutto le loro due divisioni Cargo. Al momento di mettere in atto questo ambizioso progetto sorsero però numerosi problemi. Dopo aver desistito nell'autunno del 2000 dal concretare la cosiddetta «fusione completa», le FS e le FFS concordarono perciò un nuovo inizio.

Oggidì è data assoluta priorità al miglioramento della produzione che valica i confini nazionali. A questo scopo le FS e le FFS vogliono rimuovere le interconnessioni esistenti al confine tra i due sistemi produttivi. Tutti i traffici tra le FS e le FFS dovranno per l'avvenire essere programmati in comune e ininterrottamente, cioè da una sola delle due reti.

Dal luglio del 2001 questo sistema è applicato alle tratte pilota Chiasso–Carimate e Chiasso–Lecco. I primi successi si delinearono con le esportazioni di acciai della Swiss Steel, divenute più veloci e puntuali. Quest'anno le FS e le FFS estenderanno questo sistema, per fasi successive, a tutta la zona a nord di Milano e ai collegamenti a lunga percorrenza a sud di Milano. È in vigore lo scadenzario seguente:

- > dal 27 gennaio 2002: i traffici via Luino, fra l'altro con le destinazioni di Gallarate, Busto Arsizio e Novara importanti per il traffico intermodale;
- > a metà giugno 2002: i trasporti via Domodossola;
- > alla fine del 2002: i traffici via Chiasso, fra l'altro con le destinazioni di Monza e Milano Greco Pirelli;
- > entro la fine del 2002 ben 21 destinazioni a nord di Milano saranno servite secondo il nuovo concetto;
- > in maniera analoga, FFS Cargo e Trenitalia Cargo daranno vita a un'organizzazione comune per i collegamenti con treni merci fra la Svizzera e altre destinazioni italiane.

All'inizio, Trenitalia Cargo e FFS Cargo cureranno i trasporti in questione all'interno di una comune unità d'affari. A medio termine si prevede di costituire una società che si occupi del traffico Svizzera-Italia sulla base degli assi di scorrimento. La fusione dei due rami FS e FFS per il traffico merci non è invece più d'attualità.

Un passo oltre il confine nella collaborazione con la Germania.

Al nord, DB Cargo è il partner più importante di FFS Cargo. Grandi quote di traffici sono convogliate insieme con questo partner di provata fiducia. In futuro, FFS Cargo accentuerà ancora di più questa collaborazione. Si sta inoltre studiando la possibilità di creare un pool di locomotori in comune per l'asse Basilea-Colonia e un orario cadenzato ininterrotto Colonia-Basilea(-Milano) per i treni merci.

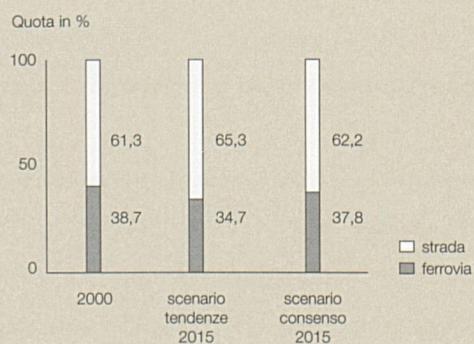
Scenario del futuro 12/16: crescita sull'asse nord-sud.

Lo studio UE «Transalpine Traffic 2010» rivela che, in Svizzera, l'entità dei trasporti ferroviari di merci attraverso le Alpi aumenterà fra il 1992 e il 2010 del 230 percento.

> Le previsioni fatte per tutto il traffico merci europeo attraverso le Alpi (arco alpino da Vienna a Ventimiglia) indicano che i provvedimenti infrastrutturali a lunga scadenza (gallerie di base del San Gottardo, del Lötschberg, del Brennero e al Moncenisio) con le linee d'accesso corrispettive sono sì necessari ma insufficienti per stabilizzare, vuoi per migliorare la quota di mercato della ferrovia. Queste previsioni sono confermate dall'evoluzione effettiva dei quantitativi trasportati fra il 1992 e il 2001 (+29 percento). Sulla base delle previsioni fatte per i prossimi dieci anni (2002-2012) ci si dovrà aspettare un raddoppio del volume dei traffici.

Quote dei vettori nel traffico merci attraverso la catena alpina.

A differenza dei transiti svizzeri attraverso le Alpi, nell'insieme dell'arco alpino domina il traffico merci su strada. Il fatto che esso guadagni ancora quote di mercato potrà essere limitato solo con lo scenario del consenso che presuppone, oltre a nuove infrastrutture, anche un'evoluzione dei costi più favorevole per la ferrovia.



Zona considerata: massiccio alpino da Vienna a Ventimiglia.

Scenario delle tendenze: considerazione del totale delle tonnellate trasportate con una crescita del volume globale del 105 percento dal 1999. Scenario del consenso: considerazione del totale delle tonnellate trasportate con una crescita del volume globale del 100 percento dal 1999.

FFS Cargo vuole inoltre profittare, con nuovi partner, dell'opportunità di servirsi del libero accesso alla rete tedesca. Con il partner «Häfen und Güterverkehr Köln (HGK)» FFS Cargo fonda a questo scopo la «Swiss Rail Cargo Köln» (SRC Colonia) quale comune società di produzione con lo scopo di far circolare treni merci sull'asse del fiume Reno da/fino a Colonia e da/per i porti del Mare del Nord. Contemporaneamente la SRC Colonia sarà attiva sui relativi mercati per procacciare nuovi traffici alla ferrovia. La collaborazione con l'alleata Hupac Intermodal assicura alla nuova società un volume iniziale di traffico combinato.

HGK è un'azienda di proprietà della città di Colonia che dispone, nel comprensorio di Colonia, di un'estesa rete ferroviaria con porti e terminali. HGK possiede locomotive per il traffico a lunga percorrenza che, dalla primavera del 2001, trainano fino a Basilea i primi convogli comuni.

Traffico FFS Cargo che attraversa le Alpi.

Il traffico attraverso le Alpi rimase stabile a dispetto della recessione economica.

	2000	2001
Traffico a carri completi	11,26	11,84
Traffico combi non accompagnato	11,99	11,32
Total*	23,25	23,16

*senza l'autostrada viaggiante e RAlpin; in mio di tonnellate nette.

Più concorrenza e nuovi prodotti in Svizzera.

Il mercato interno svizzero rimane d'importanza centrale per la FFS Cargo benché la quota del traffico internazionale aumenti. L'alto livello qualitativo ha consentito alla ferrovia di acquisire nel traffico svizzero delle merci una quota di mercato che, a dispetto delle distanze brevi da percorrere, è un multiplo di quella che le reti che ci circondano hanno saputo procacciarsi.

Nonostante ciò è proprio nel mercato interno che la situazione dalla quale prendere le mosse non è semplice. Avendo avuto una quota di mercato molto grossa, grazie al monopolio di cui godeva, FFS Cargo non può certo profittare della liberalizzazione. È vero il contrario, invece: FFS Cargo è molto soggetta alla nuova concorrenza soprattutto nel settore dei treni completi, facili da porre in essere e redditizi.

L'effetto positivo per la ferrovia della TPP, introdotta all'inizio del 2001, è stato vanificato dal contemporaneo aumento del limite di peso per i trasporti stradali.

Nella strategia Svizzera, FFS Cargo affronta queste sfide migliorando la produttività e con nuovi prodotti.

Cargo Express e Cargo Domino.

Con il cambiamento d'orario del giugno 2001, FFS Cargo ha messo in servizio la nuova rete Cargo Express. Cargo Express offre veloci collegamenti merci notturni fra circa 40 stazioni mittenti e destinarie. Il cliente riceve il carro prima, benché sia stato consegnato più tardi.

Scenario del futuro 13/16: internazionalizzazione; per l'avvenire, prestazioni proposte da un solo offerente.

Le previsioni concernenti l'evoluzione dei traffici evidenziano il fatto che i trasporti internazionali di merci cresceranno nei prossimi anni da tre a quattro volte di più all'incirca rispetto ai trasporti interni. Ciò è dovuto all'integrazione sempre più accentuata e alla ripartizione del lavoro oltre i confini. La gran parte dei prodotti non è più messa a punto in un solo luogo. Soprattutto per le merci di valore elevato, le aziende fornitrice sono ubicate in molteplici sedi, scelte secondo criteri economici. I clienti – sia che si tratti di chi carica, sia che si tratti degli «intermediari» presenti nel sistema economico dei trasporti – scelgono perciò l'offerta con il migliore rapporto prezzo-prestazioni.

> I vantaggi prettamente ecologici proposti dalla ferrovia non saranno per nulla «premiati» dal mercato. Ciò è dovuto anche al fatto che gli effetti prodotti dal traffico nei settori esterni dell'ambiente e della sicurezza, che parlano in favore della ferrovia, sono integrati in misura insufficiente nei prezzi praticati dal mercato, cioè non sono abbastanza

incorporati, ossia («internalizzati»). Codesti vantaggi della ferrovia non sono quindi di nessuna diretta utilità, in un'ottica d'economia aziendale, per il cliente ultimo.

> Sebbene la TPP e misure programmate a livello nazionale ed europeo nell'ambito della politica dei trasporti diano i primi segnali di una internalizzazione, l'aumento delle prestazioni e della qualità offerte dalle ferrovie saranno anche per l'avvenire più che mai importanti per migliorare la posizione acquisita sul mercato. Dunque, per i trasporti su distanze europee, le soste dei treni merci ai confini nazionali, dovute a motivi amministrativi e tecnici, devono essere ridotte affinché anche per il traffico internazionale possa essere garantita la medesima, alta qualità già assicurata all'interno del Paese. Inoltre i clienti si aspettano di poter avere un solo interlocutore per tutto il trasporto.

50 treni con complessivamente 500 carri circolano oramai una notte dopo l'altra. L'introduzione della tecnologia Cargo Domino e di collegamenti diurni a partire dal 2003 accrescerà ancora l'attrattività della rete Cargo Express.

Cargo Domino è una tecnica di trasbordo che non ha bisogno di costosi terminali. La cassa mobile viene trasbordata orizzontalmente dal solo conducente dell'autocarro. Il sistema, che può essere impiegato velocemente e in modo flessibile, è assai adatto per mantenere e potenziare il servizio svolto in superficie. Questo sistema, che è già stato avviato con i primi clienti, sarà veramente operativo sul mercato durante l'estate del 2002. Il grande interesse dimostrato da molti clienti lascia presagire che con Cargo Domino si potranno acquisire nuovi traffici.

Stabilendo la strategia, si sono pure definite quelle attività che in avvenire non saranno più considerate operazioni cruciali per FFS Cargo. Ciò vale soprattutto per i magazzini Cargo-Service-Center, che non hanno nessun rapporto diretto con i trasporti per ferrovia. La vendita alla Rhenus Alpina, impresa di trasporti e di logistica, è stata concordata nell'autunno del 2001.

La supremazia del traffico di transito.

Mentre il traffico di transito e d'esportazione sono calati durante l'ultimo anno, quello interno è cresciuto.

	2000	2001
Traffico interno	2 230	2 278
Traffico d'importazione	1 379	1 388
Traffico d'esportazione	984	905
Traffico di transito	6 193	5 964
Totale	10 786	10 534

in mio di tonnellate-chilometro nette

Con nuovi carri e nuove locomotive.

Per la prima volta dopo molti anni, le FFS hanno ordinato nuovi carri merci: 150 carri a temperatura regolata per i clienti del ramo commerciale e 120 carri per cereali e merci alla rinfusa per i clienti del ramo alimentare. Entrambi gli acquisti sono una componente della politica decisa nell'autunno del 2001 riguardo al parco veicoli. L'attuale flotta di carri merci, in parte antiquata, dovrà essere rinnovata gradualmente. In questo modo FFS Cargo vuole esaudire ancora meglio le esigenze della clientela.

Nell'autunno del 2001 le FFS hanno ordinato, per poter cooperare con HGK sull'asse Basilea-Colonia, dieci locomotive merci del nuovo tipo Re 482 che possono circolare in Germania. Esse sono fornite dalla primavera del 2002, costruite in un lasso di tempo di soli 5 mesi, tanto breve da far sospettare il record. Un primo locomotore della famosa serie Re 4/4 II, che ha dato di sé una prova veramente buona, è stato inoltre trasformato e chiamato Re 421, per poter essere impiegato sulla stessa relazione.

Il settore Servizio materiale rotabile vuole offrire in misura ancora maggiore, a clienti esterni, il grande know-how delle 1000 persone all'incirca di cui dispone, fra collaboratrici e collaboratori attivi negli stabilimenti industriali e negli impianti per servizi, nell'intento di conseguire a medio termine un terzo della sua cifra d'affari fuori di Cargo. I primi incarichi sono già stati condotti in porto.

Il San Gottardo è e rimane una sfida.

In quanto azienda nelle mani del settore pubblico, FFS Cargo continuerà ad agire non solo con coerenza rispetto alla strategia ma anche offrendo aiuto in situazioni eccezionali, con rapidità e flessibilità. Lo si è fatto per il tragico incidente avvenuto nella galleria stradale del San Gottardo. L'autostrada viaggiante fra Brunnen e Lugano non è stata attivata in un arco di tempo brevissimo per trarne guadagno, ma per adempiere l'obbligo particolare che le FFS hanno contratto con i poteri pubblici svizzeri e con l'economia. Nel medesimo tempo Cargo FFS ha così potuto dare prova di efficienza e flessibilità, due prerogative molto importanti per porre in atto la strategia. □