

Zeitschrift: Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere

Herausgeber: Ferrovie federali svizzere

Band: - (2002)

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: 06.02.2026

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

Cadono le frontiere.

32

L'anno trascorso ha marcato, per il traffico merci, l'inizio della società consociata Swiss Rail Cargo Köln e i primi passi compiuti per dare vita alla Swiss Rail Cargo Italy. Con questo suo modo d'agire, FFS Cargo leva le barriere che intralciano lo scorrimento dei traffici sull'asse nord-sud. Nel traffico interno «Cargo Domino» apre nuove prospettive. A queste evoluzioni positive si contrappongono le interruzioni della tratta sul lato meridionale e la recessione economica, che hanno causato una forte diminuzione dei traffici.

Perdite nel traffico internazionale – Traffico interno in aumento.

Con 9,73 miliardi di tonnellate-chilometro (anno precedente: 10,53 miliardi) e 54,9 milioni di tonnellate trasportate (anno precedente, 59 milioni) il traffico merci ha subito nel 2002 una chiara flessione riandando così ai risultati conseguiti nel 1999. Anche i ricavi dei traffici, compresi quelli per i trasporti interni, sono scemati a 1076 milioni di franchi (anno precedente: 1151 milioni) con un calo dunque del 6,6 per cento. Il risultato insoddisfacente è da imputare da un lato alle ripetute interruzioni della tratta al sud, di lunga durata e, d'altro canto, alla cattiva congiuntura. A Chiasso il traffico merci in transito lungo l'arteria principale che attraversa le Alpi è rimasto per quattro settimane fortemente limitato a causa di un incidente avvenuto il 21 febbraio. La tratta Luino Bellinzona dovette essere totalmente sbarrata al traffico il 22 febbraio e il 3 maggio, per uno smottamento del terreno; in entrambi i casi il blocco completo è durato quasi tre settimane. E, come se ciò non bastasse, infiltrazioni d'acqua avvenute il 1° dicembre nella galleria di Monte Olimpino II, fra Chiasso e Albate-Camerlata, ne hanno imposto la chiusura totale, a tempo indeterminato. Eccone la conseguenza: traffico perso poiché passato alla strada o deviato sull'asse del Brennero. Le perdite pecuniarie assommano a una cifra che si aggira almeno sui 20, 30 milioni di franchi.

Il traffico di transito è stato il più colpito.

FFS Cargo ha patito al massimo il cumularsi di codeste circostanze che hanno influito negativamente sul traffico di transito, le cui prestazioni sono così calate da 5,96 a 5,26 miliardi di tonnellate-chilometro, scemando dunque dell'11,8 percento. Il calo registrato nei settori delle importazioni e delle esportazioni è stato dello stesso ordine di grandezza, posizionandosi al 12,5 percento. Il traffico interno è invece lievitato del 3,2 percento, arrivando a 2,35 miliardi di tonnellate-chilometro (anno precedente: 2,28 miliardi di tonnellate-chilometro).

Tenendo conto della suddivisione per branche d'attività, FFS Cargo lamenta le maggiori perdite nei rami del legno/della carta/del vetro, fortemente soggetti alla congiuntura (-20,3 percento) e in quello dei partner d'affari/degli spedizionieri (-20,6 percento). È rimasto invece stabile il ramo del commercio, maggiormente resistente alla congiuntura (+/-0,0 percento) mentre quelli degli agroalimentari (+2,8 percento) e delle costruzioni (+8,1 percento) hanno fatto registrare aumenti rallegranti.

La società consociata Swiss Rail Cargo Köln GmbH (SRC Köln) ha contribuito, con 113 milioni di tonnellate-chilometro, a fornire prestazioni nell'ambito dei traffici. Si tratta soprattutto di trasporti di oli minerali, di prodotti chimici e di traffico combinato.

La cattiva congiuntura e le interruzioni hanno frenato il traffico transalpino.

Il traffico attraverso le Alpi è regredito del 10 percento a causa della cattiva congiuntura e delle quattro, perduranti interruzioni della tratta verso Chiasso e Luino. Ne è stato soprattutto colpito il traffico a carri completi. La recessione verificatasi per la strada mobile è dovuta allo spostamento di traffici dal San Gottardo (profilo di 3,8 metri) al Lötschberg (profilo di 4,0 metri) e, dunque, a favore della nuova società RAlpin, alla quale FFS Cargo partecipa nella misura del 40 percento.

in mio di tonnellate nette*	2002	2001	variazione
traffico a carri completi	8,61	10,42	- 17,4%
traffico combinato non accompagnato	11,19	11,25	- 0,5%
strada mobile	0,87	1,30	- 32,7%
totale	20,67	22,96	- 10,0%

*valori arrotondati

Il traffico di transito primeggia nelle prestazioni di trasporto.

Più del 50 percento delle prestazioni di trasporto sono state fornite da FFS Cargo per il traffico in transito attraverso la Svizzera. La recessione economica che ha colpito la Germania e l'Italia si ripercuote anche sui risultati conseguiti da FFS Cargo.

in mia di tonnellate-chilometro nette*	2002	2001	variazione
prestazioni di trasporto in Svizzera			
- interno	2,35	2,28	+ 3,2%
- importazione	1,29	1,39	- 6,7%
- esportazione	0,71	0,90	- 21,3%
- transito	5,26	5,96	- 11,8%
prestazioni di trasporto all'estero	0,11	-	-
totale	9,73	10,53	- 7,6%

*valori arrotondati

Swiss Rail Cargo al nord e al sud.

34

Attuando la strategia di crescita sull'asse nord-sud, FFS Cargo ha saputo posare due pietre miliari. Al nord l'ha fatto il 24 giugno 2002: dopo un intenso periodo di preparazione, fu possibile fondare la società consociata Swiss Rail Cargo Köln GmbH (SRC Köln). FFS Cargo ne detiene la maggioranza, con il 51 percento; altri soci sono la Häfen und Güterverkehr Köln (HGK) con una partecipazione del 44 percento e la Hupac SA interessata in ragione del 5 percento. SRC Köln è subentrata gradualmente a S-Rail Europe, società che l'aveva preceduta (Joint Venture tra FFS Cargo e Hupac) assumendo, al cambiamento d'orario avvenuto il giorno 15 dicembre 2002, anche la piena responsabilità per questi traffici.

SRC Köln si occupa in primo luogo di traffici merci sull'asse Vestfalia-Colonia-Basilea e, collaborando con la casa madre FFS Cargo anche oltre questa direttrice, verso l'Italia. FFS Cargo assume perciò l'intera responsabilità dei trasporti che valicano i confini nazionali. Mentre al momento di fondare la SRC Köln erano dieci i treni di cui occuparsi giornalmente, entro la fine dell'anno questo numero poté essere raddoppiato. Il concetto che sta alla base dell'esercizio poggia su un orario sistematico, vale a dire con treni ripartiti in maniera uniforme lungo tutto l'arco della giornata, ciò che consente di impiegare le risorse in modo quanto mai economico.

Il traffico merci a nord di Milano è nelle mani delle FFS.

Meno evidenti sono stati i progressi compiuti da FFS Cargo nell'attuare la strategia al meridione delle Alpi. È dal 2001 che FFS Cargo è volta a migliorare la qualità e la puntualità mediante una collaborazione molto stretta con FS Trenitalia, creando quindi anche le premesse indispensabili affinché il volume dei traffici possa crescere. Concretamente ci si era incamminati verso la creazione di una Business Unit «Transalp» che avrebbe dovuto occuparsi dal principio alla fine, per tappe successive, di tutto il traffico merci transfrontaliero Svizzera-Italia. Dopo i primi successi iniziali conseguiti sulla linea Chiasso-Lecco, che avevano fatto ben sperare, ci si accorse però che il vero e proprio successo tardava ad arrivare. Benché gli sforzi fossero stati spiegati da entrambe le parti, non si riuscì a far perdurare quei miglioramenti nel campo della produttività e della puntualità che sarebbero stati assolutamente necessari. Ecco il motivo che indusse le FFS a ritirarsi, nel dicembre 2002, dal progetto concepito con Trenitalia.

Per l'avvenire, gli interessi di FFS Cargo saranno focalizzati sulla collaborazione con FS Trenitalia Cargo per i trasporti verso l'Italia centrale e meridionale. Invece, per i traffici nel vasto comprensorio a nord di Milano (da Brescia a Novara via Milano) FFS Cargo ha costituito in Italia, all'inizio del 2003, la Swiss Rail Cargo Italy s.r.l. (SRC Italy), società consociata. Lo scopo che si vuole raggiungere è quello di far circolare dal 15 dicembre 2003, nella zona a nord di Milano, i primi treni merci in libero accesso (Open Access) di cui sarà responsabile la suddetta società italiana consociata alle FFS.

Sono stati lanciati nuovi prodotti.

Nel traffico interno FFS Cargo persegue una crescita moderata, offrendo nuovi prodotti. Sotto questo aspetto è stata un punto cruciale la messa sul mercato, nella tarda estate del 2002, del nuovo prodotto per il traffico combinato strada-ferrovia «Cargo Domino». Il trasporto precedente e/o quello successivo avvengono su strada mentre la lunga distanza, nucleo del trasporto, è percorsa su rotaia. Un sistema innovativo, che semplifica radicalmente il trasbordo dal camion al carro ferroviario senza necessitare di terminali costosi che abbisognano di grandi spazi, ne costituisce la peculiarità. In abbinamento con la rete Cargo Express, FFS Cargo può così offrire un vero trasporto da un domicilio all'altro, trasportando velocemente la merce durante la notte e ampliando sensibilmente, oltre il raggio d'azione delle stazioni merci e al di là dei binari di raccordo, i servizi offerti in superficie.

È dalla metà del 2001 che i primi clienti di Cargo Domino se ne servono. Le esperienze positive fatte durante questa fase pilota hanno consentito di potenziare l'offerta investendovi 32 milioni di franchi, che permettono a FFS Cargo di procurarsi 200 carri portanti e 270 contenitori in tutto, considerando quelli a scorrimento, isolanti e frigoriferi. In caso di bisogno saranno presi a noleggio contenitori di altro tipo. Soprattutto i grandi distributori quali Coop, Usego, Manor, Migros e Waro, che possono così selezionare reti di filiali da rifornire direttamente a partire dai centri di distribuzione, dunque senza trasbordi intermedi, vanno annoverati fra i clienti di Cargo Domino. La tendenza fatta propria dai grandi distributori, che consiste nel raggruppare piccoli centri di distribuzione regionali in centrali di distribuzione all'ingrosso, aumenterà nei prossimi anni il potenziale insito nei trasporti Cargo Domino.

Offerta su misura di treni completi.

In concomitanza con l'assunzione dei traffici Lokoop, FFS Cargo ha diversificato l'offerta di treno completi, proponendo ai clienti livelli qualitativi differenziati:

- utilizzando il prodotto di qualità «Cargo Train flexi» il cliente profitta di prestazioni supplementari e di un'elevata flessibilità durante le fasi del trasporto (fasce di tempo, quantitativi);
- servendosi del prodotto di base «Cargo Train fix» il cliente rinuncia alle prestazioni supplementari, ordinando quantità ben strutturate e corridoi temporali che consentono a FFS Cargo di produrre ancora più economicamente, il che si ripercuote sul prezzo, più conveniente.

Con il cambiamento d'orario del 15 dicembre 2002, FFS Cargo ha infine attivato la rete diurna Cargo Express. Essa funziona secondo gli stessi principi della rete notturna: effettuando una sola manovra, si ottengono minori percorrenze fra le sedi del traffico merci più importanti all'interno del Paese. Per i prodotti freschi e le merci deperibili la ferrovia può così essere una vera alternativa alla strada.

Nuovi locomotori.

Per la prima volta dopo le oramai leggendarie locomotive soprannominate «coccodrillo» le FFS hanno messo in servizio locomotori concepiti esclusivamente per il traffico merci. La Re 482 Bombardier è una locomotiva adatta ai due sistemi di trazione, e può dunque essere utilizzata sia sulla rete ferroviaria svizzera, sia su quella tedesca, senza dunque badare ai confini nazionali. Pur essendo destinata in primo luogo a trainare convogli sull'asse di scorrimento Colonia-Basilea-Erfeld (-Chiasso), la si può vedere anche in testa ad altri treni in Svizzera e in Germania. Le prime dieci sono state messe in servizio a metà giugno del 2002. Altri tre dei quaranta esemplari appartenenti alla seconda serie poi ordinata nel mese di agosto sono già stati consegnati in dicembre. Ciascuna di queste nuove locomotive per il traffico merci è costata supergiù 4,5 milioni di franchi, dunque il 30 percento in meno rispetto al prezzo delle loc. Universali Re 460 acquistate a partire dal 1991.

Allo stabilimento industriale di Bellinzona venne trasformata la prima Re 420, diventando così Re 421; essendo stata adattata con successo a due sistemi di trazione la si può impiegare oltre i confini nazionali, dunque su tratti tedeschi e su linee svizzere, com'è il caso per la Re 482. Si è già dato il via alla trasformazione di un primo lotto di altre dodici locomotive.

Per trainare i convogli che superano i confini tra la Svizzera e l'Italia la tecnologia del doppio sistema non basta. A causa dei tipi di corrente differenti utilizzati per la trazione, sono necessari locomotori biorrente che possano circolare sia con la corrente alternata di 15kV, sia mediante quella continua di 3 kV. Le FFS hanno concesso in aprile un credito di 100 milioni di franchi per l'acquisto di un primo lotto di 18 locomotori biorrente da usare per i traffici Svizzera-Italia. La gara d'appalto secondo l'OMC si è conclusa durante l'anno in esame; l'assegnazione avverrà nella primavera del 2003.

Nuovi veicoli di manovra e carri merci «più silenziosi».

Il parco dei veicoli di manovra è rinnovato e unificato. A FFS Cargo sono consegnati 40 esemplari delle locomotive Diesel della serie Am 843 di Vossloh AG a Kiel, da acquistare anche per le Divisioni Infrastruttura e Viaggiatori. Dopo che saranno state fornite in tappe successive a partire dall'autunno del 2003, esse consentiranno ai team Cargo regionali di produrre all'insegna di una maggiore economicità.

Per la prima volta dopo circa dieci anni, la FFS Cargo ha messo in servizio grosse serie di nuovi carri merci. Nell'anno in esame si è iniziata la fornitura di 150 carri refrigeranti (del tipo Hbbillns-uy) e di 120 carri per il trasporto di cereali (del tipo Tagnpps) che adempiono le più recenti prescrizioni legali in materia di trasporto di derrate alimentari, sostituendo i vecchi carri in alluminio costruiti negli anni settanta. È stato inoltre bandito un concorso per la fornitura di altri 100 carri per cereali, 200 carri porta-container (del tipo Sgnss) 200 carri con pareti scorrevoli (del genere Hbbillns) e di 270 contenitori per Cargo Domino. Tutti questi nuovi carri sono provvisti di freni meno rumorosi muniti di suole in materiale sintetico. È così possibile di ridurre l'immissione fonica di circa 10 decibel, ciò che l'uomo avverte come rumore dimezzato.

Rivelatori di sviamento: ritardi nella dotazione.

Negli impianti Cargo Service addetti al mantenimento in buono stato del materiale rotabile (G-SR) si è cominciato a potenziare l'equipaggiamento di 623 carri speciali per il trasporto di oli minerali dotandoli di rivelatori di sviamento. La spesa, ammontante complessivamente e grossomodo a 1,3 milioni di franchi, è stata addebitata al fondo creato per le merci pericolose. L'installazione di rivelatori è una componente essenziale della dichiarazione sottoscritta il 27 giugno 2002 dalla Confederazione (ossia dal Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni [DATEC]), dalla Società Svizzera delle Industrie Chimiche (SSIC) e dalle FFS per comprimere i rischi connessi con il trasporto di materie pericolose. Sottoscrivendo questa convenzione le FFS si erano impegnate a equipaggiare con rivelatori di sviamento, entro l'inizio del 2003, i loro 623 carri serbatoio. I lavori hanno subito ritardi, a causa delle insufficienti disponibilità dei carri da sottoporre alla modifica. Alla fine del 2002 solo 400 carri cisterna erano stati dotati della nuova attrezzatura.

La soddisfazione dei clienti è maggiore.

Il grado di soddisfazione provato dai clienti Cargo è di nuovo aumentato leggermente rispetto a quello riscontrato l'anno prima, raggiungendo 7,47 punti (anno precedente 7,38 punti) sulla scala di un massimo di dieci. La valutazione è stata migliore soprattutto riguardo alla fatturazione e al lavoro svolto dal Service Center per la clientela (KSC). Ecco che la riorganizzazione del KSC, con la sua suddivisione per rami d'attività e la posta in essere di un comparto per la televendita ai piccoli clienti e a quelli occasionali, porta i primi frutti. Alla FFS Cargo sono stati attribuiti voti più scarsi per quel che concerne la consulenza prestata alla clientela. I motivi vanno ricercati nei nuovi criteri adottati per compiere il sondaggio, chiedendo anche del «Contributo a concetti di trasporto e per la logistica» e nei numerosi cambiamenti avvenuti nell'organico a seguito della riorganizzazione della vendita attuata a fine 2001/inizio 2002.

Nel merito della puntualità, la FFS Cargo ha raggiunto gli obiettivi che si era prefissi. Nella misura del 91 percento, i treni merci sono circolati piuttosto puntualmente, vale a dire con un ritardo di 30 minuti al massimo. Si tratta di una percentuale per un punto maggiore di quella che si voleva conseguire. Nel traffico interno, per tradizione più fedele e ligio all'orario, ben il 93 percento dei treni arrivarono a destinazione secondo la norma prestabilita.

La riorganizzazione è stata compiuta in un modo socialmente accettabile.

Alla fine dell'anno, l'organico di FFS Cargo contava 4929 persone impiegate a tempo pieno (l'anno prima: 5182). La riduzione è avvenuta grazie alle fluttuazioni naturali e con un programma di compressione dei posti di lavoro messo in atto nella seconda metà dell'anno. Ecco come FFS Cargo ha reagito alla recessione economica. Complessivamente 113 persone, fra collaboratrici e collaboratori, sono state toccate dal piano di ristrutturazione, vuoi alla Centrale di FFS Cargo a Basilea, vuoi nelle Regioni. Il taglio di posti di lavoro è avvenuto in modo socialmente sopportabile e secondo il principio in auge alle FFS, in virtù del quale non si può procedere a nessun licenziamento per motivi prettamente economici. Il defalco è avvenuto per la maggior parte con pensionamenti anticipati di persone attive sul terreno. Gli altri interessati sono stati accompagnati e aiutati nell'ambito del progetto FFS «Chance».

Per la data del 1° marzo FFS Cargo ha venduto a Rhenus Alpina, gruppo europeo per la logistica, i magazzini di Cargo Service Center che non erano in diretto rapporto con i trasporti per ferrovia. Le norme contemplate nel CCL FFS Cargo vigono anche per le 41 persone, fra collaboratrici e collaboratori del nuovo proprietario.

Si intravede una certa tensione.

L'obiettivo strategico che consiste nell'incrementare fortemente la propria presenza lungo gli assi nord-sud, è al centro delle preoccupazioni di FFS Cargo anche nel 2003; ciò malgrado l'inizio difficile che ha caratterizzato il nuovo anno, con la debolezza congiunturale e lo sbarramento a scadenza indeterminata dell'importante galleria di Monte Olimpino II, all'uscita della stazione di Chiasso. Viene attribuita la massima priorità alla promozione e allo sviluppo ulteriore dell'affiliata Swiss Rail Cargo in Italia e in Germania. A tale scopo è necessario consolidare e potenziare la vendita in Germania e (ri)strutturare il processo di vendita in Italia. Per l'asse germanico di scorrimento lungo il Reno, FFS Cargo metterà viepiù l'accento sull'incremento della produzione. Per quel che concerne il Norditalia, si tratta di far evolvere gradualmente la propria capacità produttiva che, al momento, è a quota zero.

FFS Cargo intende rafforzare la posizione occupata sul mercato svizzero dei trasporti. Il progetto, Nuovo traffico dei carri completi' ne è un elemento importante. Bisogna fare in modo di sviluppare ulteriormente la rete diurna di Cargo Express e quella di Cargo Domino, affinché il traffico interno continui a evolvere positivamente a dispetto del ristagno congiunturale, operando così per ottenere in Svizzera una moderata crescita.

La decisione presa dalle FFS di far circolare nell'Italia del Nord propri treni in regime di Open Access ha smosso fortemente il mercato. FFS Cargo si aspetta che nel corso del 2003 la concorrenza tra le varie ferrovie che trasportano merci si acutizzi sollecitando alla competizione, laddove possibile, altri nuovi concorrenti sia in Svizzera, sia nell'Italia settentrionale.