

Zeitschrift: Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere
Herausgeber: Ferrovie federali svizzere
Band: - (2003)

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: 05.02.2026

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

Stazione smistamento di Chiasso



Investimenti per il futuro. Il traffico merci internazionale richiede flessibilità, anche nel materiale rotabile.

La FFS Cargo dispone di moderne locomotive Diesel del tipo Am 840 (foto) per le linee italiane non elettrificate. Questo è solo un esempio. La FFS Cargo investe molto denaro nel rinnovo della sua flotta. Così, per il solo traffico Svizzera-Italia, sono state ordinate 39 nuove locomotive elettriche del valore di 210 milioni di franchi.



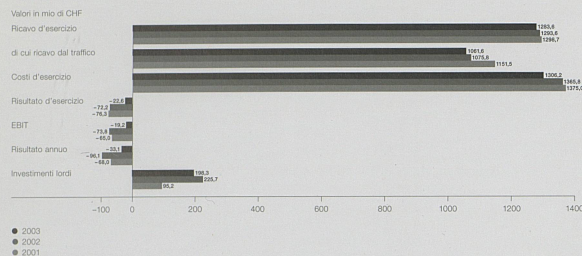
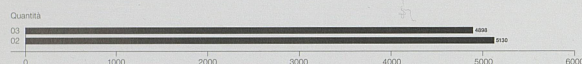
Un buon affollamento. La FFS Cargo è stata affiancata dalle sue due ditte associate in Germania e in Italia. Sul mercato europeo esse si presentano insieme come offerenti. Il volume di trasporto cresce ora fortemente a tappe. La FFS Cargo realizza quindi un efficiente collegamento diretto tra le grandi aree economiche in Germania e l'Italia del Nord.

Grande prestazione. Nonostante la cattiva situazione economica, nel 2003 la FFS Cargo ha fatto registrare una crescita del 21% con 9,94 miliardi di tonnellate chilometro. Da quando il traffico merci su rotaia è stato liberalizzato si è prodotta una forte dinamica concorrenziale. Mentre nel traffico svizzero (e quindi anche nel traffico attraverso le Alpi) la ferrovia rimane a lungo la prima per volume di traffico, in Germania e in Italia si registra un forte favore dei concorrenti. La FFS Cargo ne ha conquistato nel traffico internazionale nord-sud.

La cadenza è assicurata. Novità nel traffico merci: col cambiamento d'orario del mese di dicembre del 2003 sugli assi di transito via San Gottardo e Sempione la FFS Cargo ha introdotto un orario sistematizzato. Come accade con l'orario cadenzato del traffico viaggiatori, la maggior parte dei treni merci circola da allora ad intervalli fissi. Ciò riduce i costi, fa aumentare la produttività e contribuisce la base per crescere ulteriormente su questi assi centrali.

Inversione di tendenza. Col cambiamento d'orario del mese di dicembre del 2003, la FFS Cargo ha realizzato la prima fase del nuovo concetto per il traffico a carri completi. Unitamente ad un rigido Management dei costi, il più grande cambiamento nell'orario dei treni merci da decenni a questa parte ha contribuito in misura fondamentale al forte miglioramento del risultato finanziario della FFS Cargo. Il 2003 è stato quindi un'importante tappa sulla via del perseguimento del risultato positivo. Rispetto all'anno precedente, la perdita annua si è ridotta del 62,8% e ammonta a 33,1 milioni di franchi.

Integrazione economica. Buone prospettive all'orizzonte: sull'importante asse nord-sud con l'entrata ufficiale sul mercato di un nuovo concorrente, la FFS Cargo ha messo in atto una serie di misure. Con la sua offerta realizzata da un solo operatore con treni pianificati e condotti direttamente, con la qualità e la precisione svizzere. Ciò corrisponde ai desideri dei clienti.

Sommario del traffico merci¹.Collaboratrici e collaboratori².

1 Conto del segmento; ricavi e costi all'interno del gruppo non eliminati.
2 Organico nella media annua, in impieghi a tempo pieno, comprese le filiali.

Obiettivi strategici del Traffico Merci. Mercato Europa: sfruttare le possibilità di espansione insite nell'asse nord-sud a forte traffico fra il Benelux/la Germania e l'Italia. Forte crescita con elevata produttività. Mercato Svizzera: crescita tramite nuovi prodotti. Aumento della produttività.

FFS Cargo riesce a far fronte, con più di 2300 treni merci che circolano ogni giorno, a una prestazione di trasporto annua di ben 9,9 miliardi di tonnellate-chilometro e gestisce, a profitto dei suoi clienti, una rete di più di 675 punti di consegna delle merci, con 600 impianti per il carico e lo scarico e 2450 binari di raccordo. In questo modo FFS Cargo sgrava la rete stradale da più di 20 000 corse di autocarri, un giorno dopo l'altro, sia in Svizzera, sia sull'asse europeo nord-sud.

La rotta tracciata è la buona.

Durante l'anno d'esercizio 2003 FFS Cargo è riuscita a invertire la tendenza limitando a 33,1 mio di CHF, dunque del 65,6%, il disavanzo dell'anno precedente di 96,1 mio di CHF. È così stato compiuto un passo importante verso il tanto ambito risultato positivo. Le prestazioni per il traffico sono leggermente aumentate, malgrado il perdurare della difficile situazione economica. Iniziando l'esercizio pilota in Italia e attuando in Svizzera il nuovo concetto per il traffico dei carri completi, FFS Cargo ha posto la prima pietra nel realizzare due progetti chiave.

Con 9,94 mia di tonnellate-chilometro (l'anno prima erano state 9,73 mia) è riuscito al traffico merci di conseguire una lieve crescita del 2,1%, malgrado il persistere della recessione. Le quantità trasportate, di 54,8 mio di tonnellate, sono rimaste pressoché stabili (-0,3%); infatti, l'anno prima, ne erano stati convogliati 54,9 mio di tonnellate. Il ricavo dai traffici, di 1,062 mia di CHF (-1,3%) è stato di poco minore di quello conseguito nel 2002 (1,076 mia di CHF). Grazie all'evoluzione della cifra d'affari, alle misure di ristrutturazione e a un management dei costi rigoroso, la FFS Cargo ha saputo pervenire a un risultato d'esercizio di -22,6 mio di CHF, dunque migliore nella misura del 68,7%, con un ricavo d'esercizio di 1,284 mia di CHF lievemente inferiore (-0,8%) e con costi d'esercizio regrediti in misura maggiore (-4,4%). Il risultato prima di considerare gli interessi e le imposte (EBIT) è migliorato del 74%, facendo registrare -19,2 mio di CHF. Ciò si ripercuote su un risultato annuo pure decisamente migliore. La perdita annua si è ridotta del 65,6% rispetto a quella dell'anno precedente, ammontando a 33,1 mio di CHF (l'anno prima è stata infatti di 96,1 mio di CHF). Ecco così che FFS Cargo è riuscita ad avviarsi di gran carriera sulla strada che la porterà ad avere un risultato positivo nell'anno 2005.

Traffici in aumento malgrado la recessione e lo sbarramento della tratta.

Le prestazioni per i traffici sono lo specchio fedele sia della situazione economica debole che è perdurata nel 2003, con trasporti delle merci consolidatisi di poco, sia della dinamica attivata dalla liberalizzazione nel mercato dei traffici merci su rotaia. Mentre FFS Cargo ha perso nel traffico svizzero quote di mercato, dunque anche per i trasporti da confine a confine attraverso le Alpi, che la concorrenza si è accaparrate, essa se ne è ben procacciata nell'ambito dei traffici che esulano dalla Svizzera. Il bilancio complessivo denota un aumento di 204 mio di tonnellate-chilometro delle prestazioni di trasporto (+2,1%) e ciò malgrado la congiuntura in ribasso.

Perdite per lo sbarramento. Lo sbarramento totale della galleria di Monte Olimpino II, il cui imbocco si trova sul lato meridionale della stazione di Chiasso, protrattosi per parecchi mesi, ha causato perdite d'introiti stimate a 10 mio di CHF per i mancati traffici da e per l'Italia. Il tunnel è stato completamente sbarrato a causa delle infiltrazioni d'acqua che lo hanno reso inagibile dalla fine di novembre del 2002 al 5 maggio 2003 e poi percorribile solo su un unico binario fino al 7 agosto 2003. Abbiamo così perso traffici, in parte convogliati sull'asse del Brennero e, in parte, passati alla strada.

I traffici dai porti renani hanno subito un forte regresso. A causa del perdurante basso livello delle acque, che ha comportato noli più elevati, i caricatori hanno prima di tutto dato fondo alle riserve. Solo parzialmente essi hanno scelto l'alternativa che consisteva nello spedire per ferrovia lungo tutto il percorso, a partire dai porti del Mare del Nord. Ne ha comunque potuto profittare anche Swiss Rail Cargo Colonia, che ha convogliato 236 cosiddetti treni spot destinati a clienti attivi nella branca della chimica e degli oli minerali; nel complesso, però, si è dovuto lamentare una perdita di fatturato dell'ordine di 15 mio di CHF.

Risultati conseguiti dai singoli settori.

Eccone la consistenza:

- Il traffico d'esportazione ha continuato a regredire fortemente, conseguendo tuttavia 0,56 mia di tonnellate-chilometro (-21,8%).
- Il traffico di transito si è ridotto del 4,6%, arrivando a 5,02 mia di tonnellate-chilometro.
- Il traffico d'importazione è cresciuto dell'1,0%, giungendo a quota 1,31 mia di tonnellate-chilometro.
- Il traffico interno è aumentato del 2,2%, attestandosi sui 2,4 mia di tonnellate-chilometro.

Riguardo al traffico svolto all'estero va detto che, per la prima volta, Swiss Rail Cargo Köln (SRCK), società affiliata, ha fornito prestazioni durante un intero anno civile, riuscendo a quintuplicare le sue prestazioni, aumentandole di ben 492 mio di tonnellate-chilometro. Il successo conseguito con la struttura impostata in Germania si è ripercosso anche sulla cifra d'affari, aumentata dai 3,6 mio di CHF dell'anno precedente a 34,3 mio di CHF. Con

Con 9,94 mia di tonnellate-chilometro (l'anno prima erano state 9,73 mia) è riuscito al traffico merci di conseguire una lieve crescita del 2,1%, malgrado il persistere della recessione. Le quantità trasportate, di 54,8 mio di tonnellate, sono rimaste pressoché stabili (-0,3%).

questo risultato, FFS Cargo ha più che compensato le perdite subite a causa della concorrenza fattale per il traffico svizzero. Per la prima volta, FFS Cargo ha conseguito una piccola prestazione in Italia.

Prestazioni di trasporto.

(in milioni di tonnellate-chilometro nette)	2003	2002	Variazione
Interno	2 403	2 351	+2,2%
Export	557	712	-21,8%
Import	1 308	1 295	+1,0%
Transito	5 017	5 261	-4,6%
Esteri (D/I)	651	113	+474,5%
Totale	9 936	9 732	+2,1%

Evoluzione delle varie branche. I rami agricolo (raccolta di cereali minori e di barbabietole da zucchero), delle costruzioni (i treni trasportanti argilla sono passati alla concorrenza) della chimica, degli oli minerali e della siderurgia (basso livello del Reno e trasporti passati alla concorrenza), del legno e della carta (minore richiesta di carta) e della Posta (il cliente ha ottimizzato all'interno) denotano un calo della cifra d'affari, mentre i settori del commercio (maggiori trasporti dei grandi distributori, nuovo prodotto Cargo Domino) e il traffico combinato, sulla scia che oramai dura da anni, hanno evidenziato un fatturato maggiore.

Traffico attraverso il San Gottardo e il Sempione.

Il calo del traffico attraverso le Alpi è lo specchio dell'accesa concorrenza nel traffico ferroviario delle merci e ha risentito della chiusura, durata cinque mesi, della galleria di Monte Olimpino II. Per questa chiusura, FFS Cargo ha perso circa 1 milione di tonnellate nette. Dopo aver avuto finora praticamente il monopolio dei trasporti al San Gottardo, FFS Cargo ha perso quote di mercato in Svizzera, mentre all'estero (in Germania e in Italia) ne ha guadagnate. A meno tonnellate trasportate fanno riscontro distanze maggiori, poiché sempre più una sola impresa ferroviaria, in concorrenza con altre, assume la responsabilità dell'intero trasporto. FFS Cargo ha soprattutto perso «treni di tutti i colori» nel traffico dei carri completi e alcuni treni completi. Questa tendenza proseguirà nei prossimi anni. Per quel che concerne la strada mobile (Rola), continua la tendenza al passaggio dei trasporti dal San Gottardo all'asse del Lötschberg-Sempione, che dispone di una migliore infrastruttura per la Rola. A ciò va aggiunto il fatto che l'operatore non è più FFS Cargo, bensì la società RAlpin, i cui treni sono fatti circolare in Svizzera da BLS Cargo. La direttrice del Lötschberg-Sempione è stata potenziata per poter convogliare anche autocarri con un'altezza d'angolo di 4 metri, mentre sull'asse del San Gottardo il loro trasporto non è possibile.

Traffici che attraversano le Alpi.

(in milioni di tonnellate nette)	2003	2002	Differenza
Traffico a carri completi	7,48	8,61	-13,2%
Traffico combinato			
non accompagnato	11,07	11,19	-1,1%
Strada mobile	0,70	0,87	-19,3%
Totale	19,25	20,67	-6,9%

Ingresso sul mercato italiano.

Nel dicembre del 2002, le FFS hanno deciso di introdursi nel mercato del Nord Italia e, per potersi immettere, di costituire una società a lei affiliata. Contemporaneamente fu concluso il progetto Transalp, concepito in comune con FS Trenitalia Cargo.

Swiss Rail Cargo Italy s.r.l. (SRCI) venne formalmente creata alla fine di gennaio del 2003. Non era nemmeno trascorso un anno dalla sua fondazione, ed ecco che il giorno 15 dicembre 2003 Swiss Rail Cargo Italy diede il via all'esercizio pilota nel Norditalia, convogliando il primo treno da Chiasso a Monza-Lecco. FFS Cargo è così la prima ferrovia europea che sia in grado di programmare e far circolare treni merci fra la Germania e l'Italia, assumendosene pienamente la responsabilità. A metà aprile del 2004, FFS Cargo darà di piglio in Italia al servizio regolare, con altri treni in partenza da Chiasso.

Sfida colossale. Il fatto di dare vita in così poco tempo alla filiale italiana ha costituito, per le collaboratrici e i collaboratori che vi hanno partecipato, una sfida sesquipedale. Ne sono state pietre miliari la costituzione il 29 gennaio 2003, a norma di legge, della Swiss Rail Cargo Italy, la licenza ottenuta il 26 marzo 2003 in qualità di impresa di trasporto ferroviaria italiana (ITF) e la stesura, il 27 novembre 2003, del certificato di sicurezza (Certificato di Sicurezza Cesifer). FFS Cargo si è prodigata nel formare il personale necessario, ovvero i macchinisti, i verificatori, gli agenti addetti al servizio di manovra. L'industria ha avuto bisogno di più tempo del previsto per fornire i locomotori e per la loro immatricolazione. Acquistando «Rail Italy», una piccola ferrovia industriale italiana, FFS Cargo si assicurò l'inizio dell'attività.

Con la creazione di Swiss Rail Cargo Italy FFS Cargo intende portare, a un livello paragonabile a quello svizzero, la qualità e la puntualità del traffico merci su rotaia nel Norditalia. La ferrovia dovrà ridiventare allettante per i clienti del vasto mercato dell'Italia del Nord, incentivando così lo spostamento di traffici dalla strada alla rotaia. Per essere più vicina ai clienti, FFS Cargo ha riaperto, alla fine del 2003, il suo ufficio di vendita a Milano.

Concorrenza...

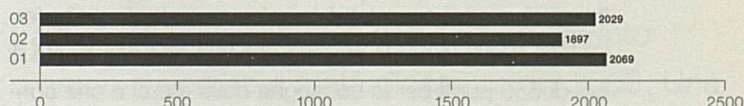
Nella seconda metà del 2003, già circa 90 treni di Swiss Rail Cargo Köln, società affiliata alla FFS Cargo, transitarono ogni settimana lungo l'asse tedesco del Reno. A FFS Cargo è dunque riuscito di entrare nel mercato tedesco. Il cliente può ora scegliere tra varie offerte proposte per questa tratta: o prenotare i propri trasporti a FFS Cargo e alle sue società affiliate, oppure rivolgersi ad altre ferrovie Cargo concorrenti.

Anziché proseguire sulla strada dei traffici tradizionali ai quali cooperare, che del resto non hanno mai raggiunto la qualità richiesta, comincia a prendere piede questo nuovo modello. Una sola ferrovia si occupa del trasporto per l'intero percorso ed è responsabile, nei confronti dei clienti, della puntualità e dell'affidabilità oltre i confini nazionali.

Codesta evoluzione si ripercuoterà sulle imprese ferroviarie. Il gruppo DB Cargo perderà la supremazia acquisita per l'asse tedesco Reno-Ruhr (Colonia-Basilea). FFS Cargo va annoverata fra le vincenti della competizione in atto per aggiudicarsi trasporti su questa linea, e saprà accrescere la sua quota di mercato. Al San Gottardo, la situazione è l'opposta: qui FFS Cargo perderà fino a un terzo dei suoi traffici, che andranno a ferrovie concorrenti, perdendo il predominio di cui godeva. Nell'Italia del Nord, oltre a FS/Trenitalia Cargo e alle Ferrovie Nord Cargo, altre nuove aziende si immettono sul mercato. Ha iniziato Rail Traction Company, che opera al Brennero. È poi arrivata FFS Cargo, alla fine del 2003. Il gruppo della DB si dà pure da fare per accedere al mercato italiano.

Tonnellate-chilometro nette per unità di personale.

in 1000 di tonnellate-chilometro



... e cooperazione.

FFS Cargo continua a svolgere i traffici d'importazione, d'esportazione, e una parte di quelli nord-sud, cooperando con DB Cargo (Rallion) e Trenitalia Cargo. Le collaborazioni instauratesi in ampia misura con le ferrovie confinanti SNCF Fret e Rail Cargo Austria (ÖBB) sono state rafforzate. A questi partner tradizionali se ne aggiungono di nuovi. Valga, a mo' d'esempio, il fatto che dall'aprile del 2003 le Ferrovie Nord Milano (FN Cargo) fanno circolare treni, per incarico della FFS Cargo, sul tratto Chiasso-Desio; nel frattempo, si sono aggiunte altre relazioni.

Nell'ottobre del 2003, FFS Cargo e ERS Railways BV hanno instaurato una collaborazione intesa a migliorare la qualità dei traffici ferroviari sull'asse Rotterdam-Norditalia. ERS è una società gestita in comune dalle imprese di trasporti marittimi Maersk Sealand e P&O Nedlloyd, attive in tutto il mondo.

Risanamento del traffico a carri completi.

Il traffico a carri completi è la spina dorsale di quello ferroviario svizzero per le merci. Sulla fitta rete composta di più di 650 punti per la consegna delle merci e che conta ben 2450 clienti allacciati con un binario di raccordo, FFS Cargo mette a disposizione ogni anno più di 1,2 mio di carri merci. Nel 2002, il traffico a carri completi causò ai conti di FFS Cargo una perdita di circa 36 mio di CHF. Con il sistema produttivo in atto fino a quel momento, non era più possibile conseguire altri risparmi.

Vista la situazione, FFS Cargo esaminò due possibilità. La variante «Ridimensionamento» prevedeva di ridurre drasticamente i punti di consegna, risparmiando così almeno 70 mio di CHF. Con la variante «Ottimizzazione» FFS Cargo propose di modificare la struttura della produzione regionale, riducendo in questo modo l'impegno di punta del mattino e alla sera.

Il servizio in superficie è mantenuto.

Nel giugno del 2003, le FFS scelsero la seconda possibilità. Decisivo fu il fatto che, con questa preferenza, il traffico a carri completi sarebbe rimasto un prodotto presente su tutto il territorio. Adottando la variante «Ottimizzazione», FFS Cargo risparmia in tutto 29,5 mio di CHF. Il servizio sul terreno, garantito per l'intera Svizzera, continua a essere eseguito da team che però sono stati ridotti da 120 a 43. I team, rafforzati, hanno un maggior raggio d'azione.

Il più grande cambiamento d'orario da decenni.

FFS Cargo ha attuato la prima fase del nuovo traffico dei carri completi con il cambiamento d'orario avvenuto a metà dicembre del 2003. Una modifica di tale fatta dell'orario dei treni merci, mai vista in misura tanto incisiva da decenni a questa parte, è avvenuta senza gravi problemi e difficoltà maggiori. Una grande quantità di clienti fu coinvolta in questo processo, collaborandovi attivamente. Codesta stretta collaborazione è stata un importante fattore di successo. Dal luglio del 2004 seguirà la seconda fase progettuale. Ne fanno parte anche i preparativi per impiegare locomotive di manovra comandate a distanza via radio.

L'ottimizzazione del traffico dei carri completi rende necessari investimenti per le stazioni smistamento di Losanna e di Bienne e per alcune stazioni team. Le FFS hanno già autorizzato l'ampliamento e la modernizzazione della stazione smistamento di Losanna. Gli impianti, potenziati, dovrebbero essere disponibili dalla fine del 2006.

Investimenti.

FFS Cargo ha investito molto per rinnovare il parco delle locomotive da adibire al traffico merci e ha ordinato 39 locomotori per un valore di circa 210 mio di CHF da impiegare nel traffico transfrontaliero Svizzera-Italia.

A fine febbraio del 2003 le FFS hanno concesso un credito di 9,7 mio di CHF per acquistare tre locomotive diesel da utilizzare su tratti non elettrificati. Le fornirà la Vossloh Locomotives. Le prime due, del tipo Am 840, sono in funzione dal dicembre del 2003; la terza segue, all'inizio del 2004.

Sulle linee elettrificate saranno usate locomotive bicorrente che potranno circolare sia in Svizzera, sia in Italia. Siemens Schweiz fornirà 18 locomotive a due sistemi di corrente del tipo Re 474 e della famiglia Euro-sprinter. La consegna avrà inizio nel giugno del 2004. Il prezzo d'acquisto è di 99 mio di CHF. Bombardier Transportation consegnerà 18 locomotori bicorrente del tipo Re 484 provenienti dalla famiglia Traxx. Anche il loro prezzo sarà di 99 mio di CHF. La fornitura avverrà a partire dal mese di dicembre del 2004.

FFS Cargo ha proseguito il rinnovo del parco dei carri merci. È cominciata la fornitura dei carri portanti ordinati l'anno precedente per il trasporto di casse mobili Cargo Domino, così come quella di 200 moderni carri a pareti scorrevoli e di 270 contenitori Cargo Domino di tre tipi differenti. Nell'anno ora sottoposto a esame sono stati ordinati altri 400 carri a pareti scorrevoli. Va da sé che tutti i nuovi carri merci saranno provvisti di suole del freno in materiale composito, poco rumorose.

Nell'anno in questione la FFS Cargo ha investito complessivamente 169 mio di CHF per acquisire nuovo materiale rotabile.

Il più grande cambiamento d'orario da decenni. FFS Cargo ha attuato la prima fase del nuovo traffico dei carri completi con il cambiamento d'orario avvenuto a metà dicembre del 2003. Una modifica di tale fatta dell'orario dei treni merci, mai vista in misura tanto incisiva da decenni a questa parte, è avvenuta senza gravi problemi e difficoltà maggiori. Una grande quantità di clienti fu coinvolta in questo processo, collaborando attivamente. Codesta stretta collaborazione è stata un importante fattore di successo.

Trasformazioni.

Nello stabilimento industriale di Bellinzona sono state trasformate altre 12 locomotive del tipo Re 420 per poterle rendere atte al traffico transfrontaliero Germania-Svizzera (designandole Re 421). Lo stabilimento industriale di Bellinzona ha inoltre installato l'impianto di climatizzazione nelle cabine del macchinista di tre locomotori del tipo Re 420. Dopo che la fase di prova si sarà conclusa, un maggior numero di locomotive dei tipi Re 420/430/620 subirà la stessa trasformazione.

Maggiore sicurezza con rivelatori di sviamento.

Alla FFS Cargo è riuscito di concludere l'equipaggiamento, con rivelatori di svio, di 623 carri merci adibiti al trasporto di prodotti chimici e di benzina. I costi ammontarono a 1,3 mio di CHF. La stessa dotazione è stata approvata per altri 1000 carri destinati al trasporto di merci pericolose ed è in fase preparatoria.

Gateway Basilea-Nord.

FFS Cargo ha acquistato, a nord di Basilea, un appezzamento di terreno lungo 1000 metri e largo sino a 180 metri, appartenuto alla vecchia stazione di smistamento tedesca. Entro il 2008 sorgerà, su questa superficie di 13,7 ettari, un gateway per il traffico combinato. L'impianto consentirà di riunire treni del traffico intermodale, per comporne di nuovi. Contrariamente a quanto accade in una normale stazione di smistamento, non vi saranno manovrati i carri, ma solo i contenitori e le casse mobili, movimentati per mezzo di apposite gru. Il gateway servirà inoltre per le operazioni di trasbordo dalla strada alla ferrovia e viceversa da compiere nella regione di Basilea, in sostituzione della piazza di trasbordo per container di Basel-Wolf.

Orario cadenzato attraverso le Alpi.

Al cambiamento d'orario del 15 dicembre 2003 FFS Cargo ha attivato, sugli assi di transito delle merci via San Gottardo e Sempione, un «orario sistematico». Come succede con l'orario cadenzato per il traffico dei viaggiatori, la maggior parte dei treni circolerà d'ora in poi a intervalli fissi. FFS Cargo riduce in questo modo i costi, aumentando nel contempo la produttività. L'orario sistematico offre la base per imporsi viepiù sugli assi di scorrimento testé menzionati.

Principio dello ski-lift. Il nuovo orario funziona in modo semplice. Come se fossero parte di una sciovvia, le locomotive circolano sull'asse nord-sud a intervalli regolari, giorno e notte. Per dirla con parole semplici, i carichi in arrivo non sono più assegnati a un determinato treno ma agganciati alla prima locomotiva in partenza, che si occuperà di trasportarli. In questo modo FFS Cargo riduce in misura massiccia le soste improduttive di locomotori e macchinisti in attesa, al confine, di un treno che tarda ad arrivare.

FFS conta di far circolare nel 2004 al ritmo adeguato, sull'asse nord-sud, circa l'80% dei treni. Il rimanente 20% sono convogli che esulano dall'orario cadenzato e che impegnano molte più risorse per trasportare sempre la stessa quantità di merci. Essi verranno integrati progressivamente nel sistema.

La soddisfazione della clientela è in leggero calo.

La soddisfazione della clientela è scesa sotto il livello dell'anno precedente, raggiungendo nella media 7,32 punti su una scala che ne contempla dieci (l'anno prima eravamo giunti a quota 7,47). L'immagine che se ne ricava è la seguente, differenziata a seconda dell'importanza dei clienti: mentre i piccoli clienti hanno assegnato voti decisamente più bassi, la soddisfazione dei grandi clienti (con un fatturato del 74%) si è stabilizzata, con 7,4 punti, al livello dell'anno precedente. La peggiore valutazione espressa dai clienti minori è soprattutto imputabile al conteggio di ogni prestazione complementare e agli errori di fatturazione delle tasse di sosta dei carri. Entrambi i fattori hanno comportato un evidente aumento dei reclami che non fu inoltre possibile smaltire entro i termini richiesti. Il team addetto alla vendita si è meglio profilato, in modo particolare per le specifiche competenze dimostrate e per l'affidabilità di cui ha saputo dare prova. Anche il centro a Friburgo per i servizi da prestare alla clientela ha ottenuto note migliori.

Maggiore puntualità nel traffico interno. La puntualità dei treni merci è rimasta stabile, ad alto livello. Nel complesso, come per l'anno precedente, il 90,7% dei treni merci ha circolato puntualmente, cioè con un ritardo massimo di 30 minuti. Nel traffico interno, tradizionalmente più puntuale, ben il 94,1 per cento dei treni (l'anno prima il 93%) è arrivato a destinazione rispettando questa norma.

L'organico è in calo. L'effettivo medio del personale in forza a FFS Cargo è diminuito rispetto all'anno precedente di 232 posti a tempo pieno ammontando, nell'anno di cui ci stiamo occupando, comprese le società affiliate, a 4898 posti a tempo pieno. La soppressione di 251 posti in Svizzera è dovuta da un lato ai pensionamenti anticipati del 2002, ripercossi pienamente sull'anno in questione e, d'altro canto, è da addebitare sia al progetto per il nuovo traffico dei carri completi, sia a quello relativo al Passaggio (semplificazione delle procedure amministrative al confine). Per contro si è accresciuto di 19 posti l'organico medio presente all'estero, in forza alle società affiliate Swiss Rail Cargo Köln (+5) e Swiss Rail Cargo Italy (+14). Questa tendenza, che evidenzia un calo di personale in Svizzera e un aumento di quello impiegato all'estero, sarà costante nei prossimi

anni. La spesa per il personale è diminuita complessivamente, nel 2003, di 44,8 mio di CHF.

Nell'intento di aumentare la presenza femminile in seno all'azienda, FFS Cargo ha avviato diverse misure nell'ambito delle pari opportunità. È stato così introdotto un programma di mentoring per le donne che occupano posti quadro.

Sguardo rivolto all'avvenire.

Nel 2004 FFS Cargo promuoverà la filiale italiana Swiss Rail Cargo Italy in modo da consentirle di occuparsi, da dicembre, dei grandi traffici programmati. Parallelamente verrà rafforzata anche Swiss Rail Cargo Köln e consolidata la competenza per i trasporti sull'asse nord-sud.

FFS Cargo risentirà dell'aggressiva politica concorrenziale attuata da DB Cargo con BLS Cargo, sua partner in Svizzera. FFS Cargo pensa a perdite massicce di traffici ora transitanti attraverso l'arco alpino, che la concorrenza si accaparrerà. La competizione più accentuata comporterà inoltre prezzi più contenuti.

Le condizioni quadro peggiorano. Per il 1° gennaio 2005 sarà elevata la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP). Tuttavia, a causa dell'aumento generalizzato da 34 a 40 tonnellate del limite di peso per il traffico stradale svizzero, programmato contemporaneamente, e degli alti aumenti di produttività che ne conseguiranno, le condizioni quadro per i trasporti interni di merci pesanti su rotaia peggioreranno sostanzialmente e in maniera allarmante.

Nel traffico interno, i programmi di risparmio voluti dalla Confederazione metteranno maggiormente sotto pressione il traffico a carri completi. Si prevede inoltre di sopprimere prematuramente le agevolazioni concesse sulle tracce d'orario per compensare i guadagni di produttività procurati dalle 40 tonnellate, minacciando così il traffico merci ferroviario esteso su tutto il territorio nazionale, ottimizzato nell'anno trascorso.