

FFS Cargo nel 2005.



Estratto del rapporto di gestione delle FFS.

Sommario.

Prefazione	
Recessione, ristrutturazione e coerente attuazione della strategia	8
FFS Cargo nel 2005	
Record del traffico Nord-Sud Ristrutturazione del traffico interno	10
Cronaca del 2005	18
Organigramma	20
Cifre finanziarie	22
Elenco delle partecipazioni	24
Cifre salienti	25









Recessione, ristrutturazione e coerente attuazione della strategia.

Dopo il record del 2004, nell'anno di riferimento, FFS Cargo ha registrato un forte calo di fatturato nel settore del traffico interno svizzero che ha reso necessaria per l'impresa una serie di misure di ristrutturazione. Nel transito nord-sud, invece, FFS Cargo ha aumentato le tonnellate-chilometro nette trasportate del 23,3 per cento, un nuovo incremento sull'asse nord-sud che le ha consentito di proseguire con successo il suo percorso di crescita.

Dopo il costante miglioramento dei risultati, registrato nei due esercizi precedenti (2002: CHF -96 mio/2003: CHF -33 mio/2004: CHF -2,8 mio), nell'anno di riferimento, dalle attività operative risulta una perdita di CHF -55,7 mio, cui si sono aggiunti costi una tantum pari a un totale di CHF 110 mio. Per le misure di ristrutturazione, avviate nell'anno in esame nel campo dei costi strutturali e del traffico a carri completi in Svizzera (Fokus), FFS Cargo ha effettuato un accantonamento di CHF 75 mio, a cui si sono aggiunti pagamenti speciali pari a CHF 35 mio per lo scioglimento e il finanziamento dei contratti di immatricolazione di carri, stipulati con proprietari di carri privati.

Nell'ambito del progetto di riduzione dei costi per la struttura nei settori non direttamente operativi, FFS Cargo nell'autunno 2005 ha individuato circa 230 posti che si possono sopprimere, dei quali circa 180 sono stati già soppressi nel gennaio 2006 e i restanti seguiranno gradualmente sino al 2007.

Particolarmente complessa si è rivelata l'attuazione del provvedimento nel campo del traffico a carri completi in Svizzera, ma fortunatamente, grazie a numerose soluzioni flessibili con i clienti, è stato possibile mantenere su rotaia il 96 per cento dei carri trasportati.

Nell'anno di riferimento hanno avuto inoltre inizio i preparativi per il nuovo posizionamento del settore Servizio materiale rotabile, il cui indirizzo sostanziale è stato chiarito a metà marzo 2006 mentre l'attuazione dettagliata sarà decisa in estate.

Completamente diverso l'andamento del transito Nord-Sud. Nell'anno di riferimento, FFS Cargo ha infatti conseguito una crescita del 23,3 per cento delle tonnellate-chilometro nette trasportate. Nel transito trova applicazione il nuovo modello aziendale della responsabilità unica del trasporto su tutta la tratta. Con l'ingresso di FFS Cargo sul mercato tedesco e italiano, i clienti del traffico merci su rotaia hanno la possibilità di scegliere tra più offerenti e la concorrenza si è intensificata. Nell'anno di riferimento, FFS Cargo ha acquisito numerosi ordini da parte di grandi clienti ed ha potuto inserire molte nuove destinazioni nella propria rete. Nel primo trimestre 2006 si è profilata l'estensione della dinamica concorrenziale anche al traffico a carri completi internazionale.



Dr. Benedikt Weibel
Presidente del Consiglio di amministrazione

Nel 2006, FFS Cargo creerà i presupposti per un positivo sviluppo a partire dal 2007. Malgrado l'attuazione delle prime parti dei programmi di ristrutturazione, per il 2006 non si prevede ancora un sostanziale miglioramento del risultato operativo. Le misure di riduzione dei costi non saranno infatti ancora pienamente efficaci nell'esercizio in corso ed inoltre, nel 2006, i contributi federali per il traffico interno a carri completi subiranno una consistente riduzione di CHF 30 mio, arrivando a CHF 17 mio.

Nel settore d'attività Nord-Sud, l'impresa continuerà a sfruttare la crescente dinamica concorrenziale e porterà avanti il lavoro di ampliamento, soprattutto in Italia, con nuove destinazioni, come Torino, Melzo o Padova, nonché offrendo ai clienti nuovi prodotti in Italia e Germania.



Daniel Nordmann
Delegato del Consiglio di amministrazione

Traffico merci: l'essenziale in breve.

- Quale unica grande ferrovia merci d'Europa, nel 2005 FFS Cargo ha migliorato le proprie prestazioni del 13,4 per cento passando a 11,48 mia di tonnellate-chilometro nette.
- Forte crescita nell'attività internazionale nord-sud con un incremento delle prestazioni del 23,3 per cento a 7,59 mia di tonnellate-chilometro nette.
- Leggera retrocessione nel traffico interno, con un calo dell'1,9 per cento a 3,89 mia di tonnellate-chilometro nette.
- Perdita di CHF 55,7 mio dall'attività commerciale ordinaria. Ulteriori accantonamenti per CHF 110 mio hanno generato una perdita d'esercizio di CHF 165,7 mio.
- Deliberato un programma radicale di contenimento dei costi in base all'andamento dell'attività e in vista del taglio delle sovvenzioni federali.

Prestazione di traffico di FFS Cargo per settore d'attività

Mio di tonnellate-chilometro nette	2005	2004	Differenza in %
Totale	11 482,4	10 121,6	13,4
Settore d'attività Traffico interno	3 890,5	3 965,2	-1,9
Settore d'attività Nord-Sud	7 591,9	6 156,4	23,3
Totale settore d'attività Traffico interno	3 890,5	3 965,2	-1,9
Traffico interno a carri completi	1 672,1	1 833,9	-8,8
Traffico interno con treni completi	543,8	622,4	-12,6
Traffico interno combinato	339,9	264,5	28,5
Traffico d'importazione a carri completi	627,5	635,0	-1,2
Traffico d'importazione a carri completi, combinato	241,5	158,6	52,2
Traffico d'esportazione a carri completi	351,9	337,7	4,2
Traffico d'esportazione a carri completi, combinato	113,9	113,1	0,7
Totale settore d'attività Nord-Sud	7 591,9	6 156,4	23,3
Traffico di transito a carri completi/con treni completi	1 404,6	1 525,9	-7,9
Traffico di transito combinato	5 329,9	3 812,7	39,8
Traffico d'importazione con treni completi	653,8	663,4	-1,4
Traffico d'importazione con treni completi, combinato	25,0	9,5	163,2
Traffico d'esportazione con treni completi	92,3	74,0	24,7
Traffico d'esportazione con treni completi, combinato	86,2	70,9	21,6

Nuovo modello commerciale, nuova presentazione dei dati relativi alle prestazioni: La presentazione dei dati relativi alle prestazioni normalmente adottata per i rapporti di gestione precedenti (suddivisione fra traffico interno, import, export, di transito) non è più adatta alla struttura della produzione internazionale e della liberalizzazione in atto nel traffico merci su rotaia. Per questo motivo FFS Cargo suddivide i dati relativi alle prestazioni nei settori d'attività «Nord-Sud» e «Traffico interno». Il settore d'attività Nord-Sud comprende le prestazioni di transito attraverso la Svizzera, le prestazioni di traffico fornite in Germania e in Italia e le prestazioni di traffico d'importazione e di esportazione fornite con treni completi. Il settore d'attività Traffico interno comprende tutto il traffico finora considerato traffico interno (traffico a carri completi e con treni completi) e le prestazioni d'importazione e di esportazione fornite nel traffico a carri completi.

Traffico merci FFS Cargo in sintesi¹

Valori monetari in mio di CHF	2005	2004	2003
Reddito di esercizio	1 226,5	1 333,9	1 283,6
di cui reddito da traffico	991,2	1 102,7	1 061,6
Spese di esercizio	1 392,9	1 337,7	1 306,2
Risultato di esercizio	-166,4	-3,8	-22,6
EBIT	-158,4	-1,4	-19,2
Risultato annuo	-165,7	-2,8	-33,1
Investimenti lordi	176,0	224,6	198,3
Collaboratori ²	4 872	4 869	4 898

1 Conto del segmento. Redditi e spese infragruppo non eliminati.

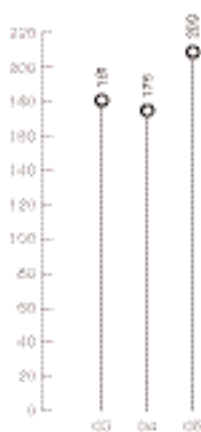
2 Impiegati a tempo pieno nella media annua, incluse le società affiliate.

Prestazione di traffico di FFS Cargo per società

Mio di tonnellate-chilometro nette	2005	2004	Differenza in %
Totale	11 482,4	10 121,6	13,4
FFS Cargo SA (Svizzera)	8 570,6	9 314,9	-8,0
SBB Cargo Deutschland GmbH	2 303,8	696,5	230,8
SBB Cargo Italia Srl	608,0	110,1	452,2

Andamento della distanza media per ogni carro carico

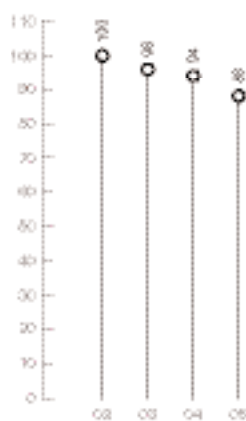
Chilometri



Il forte aumento è da ricondurre alla propria produzione transfrontaliera e in particolare alle distanze di trasporto molto più lunghe.

Traffico a carri completi Svizzera

Andamento del fatturato per tonnellate-chilometro nette (indicizzazione 2002 = 100)



Valori semestrali (gennaio-giugno).

Obiettivi strategici.

- Incremento della produttività e crescita moderata con nuovi prodotti sul mercato svizzero.
- Forte crescita in Europa sull'asse nord-sud a grande traffico tra il Benelux, la Germania e l'Italia.
- Risultato bilanciato.

Record nel traffico nord-sud, ristrutturazione nel traffico interno.

Il bilancio 2005 di FFS Cargo è caratterizzato da tendenze contrastanti. FFS Cargo è l'unica delle grandi ferrovie merci europee ad essere riuscita ad incrementare notevolmente le prestazioni di trasporto, in aumento del 13,4 per cento. Ma la riduzione delle prestazioni nel traffico a carri completi svizzero (-8,8%) e la persistente erosione dei prezzi hanno provocato un calo del fatturato pari al 7,1 per cento che ha lasciato l'azienda ben lontano dall'obiettivo del pareggio del bilancio. La perdita nell'attività commerciale ordinaria è pari a CHF 55,7 mio a cui si aggiungono CHF 110 mio di accantonamenti per un disavanzo annuo complessivo di CHF 165,7 mio.

Nel 2005 l'andamento dell'attività di FFS Cargo è stato caratterizzato da due tendenze contrapposte.

Nel settore d'attività Nord-Sud l'azienda ha nettamente consolidato la propria posizione incrementando le prestazioni di trasporto del 230 per cento in Germania e del 450 per cento in Italia. Nonostante la perdita sulla tratta svizzera, sulla prestazione complessiva del traffico di transito è risultata una crescita del 23,3 per cento che ha portato le prestazioni di trasporto a quota 7,59 mia di tonnellate-chilometro nette (esercizio precedente 6,16 mia). Sul fronte del fatturato però l'incremento delle prestazioni di trasporto in Germania e in Italia non è bastato per compensare interamente le perdite nel traffico di transito in Svizzera (-1,0%).

Nel settore d'attività Traffico interno l'azienda segna una lieve flessione dell'1,9 per cento che porta le prestazioni di trasporto a 3,89 mia di tonnellate-chilometro nette. Il calo è da ricondurre essenzialmente alla forte crisi nel traffico a carri completi interno svizzero: diminuzione delle prestazioni dell'8,8 per cento a 1,67 mia di tonnellate-chilometro nette; calo del fatturato del 12 per cento. Nel bilancio complessivo risulta un incremento del 13,4 per cento delle prestazioni di trasporto che si attestano a 11,48 mia di tonnellate-chilometro nette (esercizio precedente: 10,12 mia).

Mancati gli obiettivi finanziari. Rispetto all'esercizio precedente il reddito da traffico è calato del 10,1 per cento attestandosi a CHF 991,2 mio e il reddito di esercizio è

sceso dell'8,1 per cento raggiungendo CHF 1226,5 mio. Le spese di esercizio sono salite del 4,1 per cento attestandosi a CHF 1392,9 mio. Il risultato d'esercizio, inclusa la costituzione di accantonamenti, è passato da CHF -3,8 mio a CHF -166,4 mio. Il risultato annuale si è attestato a CHF -165,7 mio (contro i CHF -2,8 mio dell'anno precedente).

Dopo anni di continua riduzione delle perdite (2002: CHF -96,1 mio, 2003: CHF -33,1 mio, 2004: CHF -2,8 mio), FFS Cargo ha dovuto incassare un pesante contraccolpo finanziario. La perdita nell'attività commerciale ordinaria è pari a CHF -55,7 mio a cui si aggiungono CHF 110 mio di accantonamenti. L'andamento negativo dell'attività ha spinto l'azienda ad avviare un ampio programma di ristrutturazione per il quale verranno accantonati CHF 75 mio. Altri accantonamenti per un totale di CHF 35 mio sono stati realizzati con la risoluzione e il finanziamento dei contratti d'immatricolazione stipulati con i proprietari di carri privati. Si tratta di contratti che risalgono all'epoca della riforma ferroviaria e che obbligavano FFS Cargo a provvedere alla manutenzione di detti carri.

Trend del mercato: forte crescita nel settore d'attività Nord-Sud.

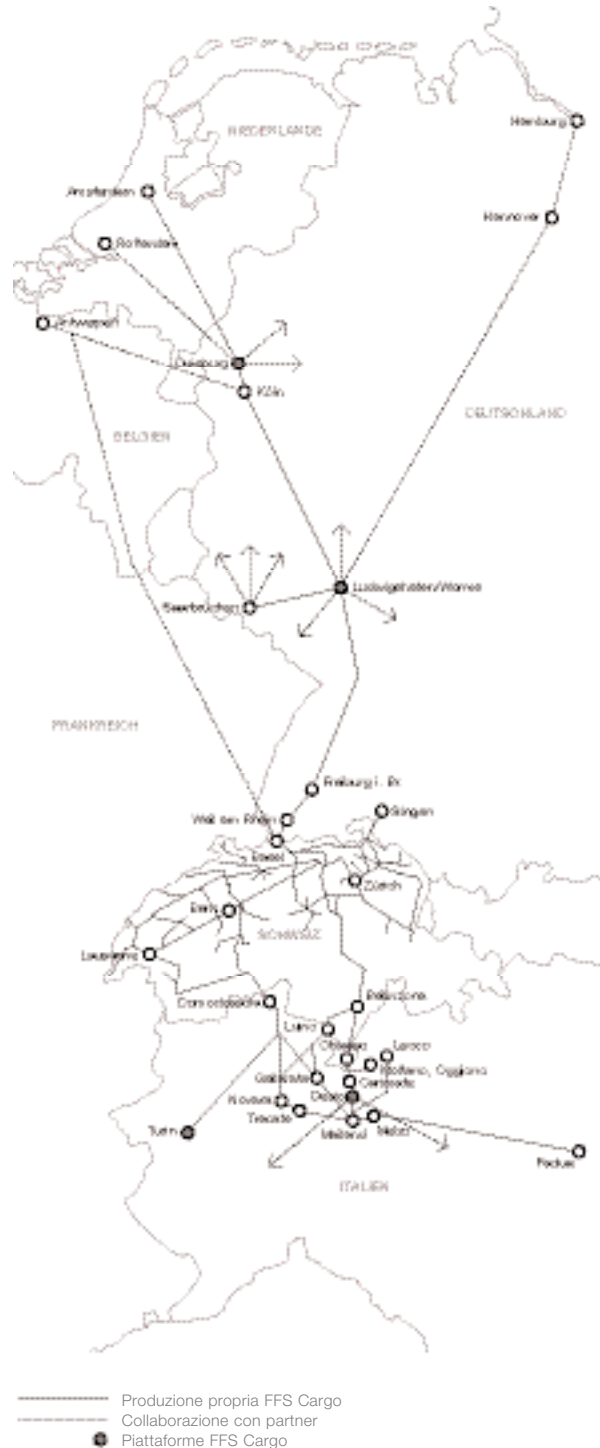
Incremento delle prestazioni di trasporto, lieve calo del fatturato. Con un tasso di crescita a doppia cifra, FFS Cargo è l'unica delle grandi ex ferrovie di Stato ad avere acquisito significative quote sul mercato europeo dei

Rete servita da FFS Cargo

trasporti caratterizzato, da quando è stato liberalizzato, da una concorrenza estremamente aspra. Anche se alla fine del 2005 il numero di treni settimanali gestiti dall'azienda risultava salito a 260 in Italia e a 360 in Germania, la crescita del fatturato nel traffico nord-sud non è riuscita a tenere il passo dell'andamento delle prestazioni. La causa è da individuare nei sostanziali cambiamenti avvenuti nel traffico nord-sud. Mentre la crescita di FFS Cargo in Italia e Germania si iscrive in un contesto in cui il livello dei costi e i prezzi di mercato sono più bassi rispetto alla Svizzera, le perdite della ex monopolista delle ferrovie in Svizzera sono avvenute a costi e prezzi più elevati. A questo si aggiunge che le nuove quote acquisite nel traffico nord-sud fanno in gran parte riferimento al traffico combinato, il che significa un minore apporto alla catena di creazione del valore rispetto alle prestazioni nel traffico a carri completi che sono andate perdute. Queste modifiche generano nel complesso una forte crescita del 23,3 per cento delle prestazioni di trasporto a fronte di un leggero calo dell'1,0 per cento del fatturato.

La marcata crescita delle prestazioni si deve attribuire principalmente all'esito positivo degli appalti con i clienti dei settori del traffico combinato, dell'industria dell'acciaio, del settore petrolifero e dell'industria chimica.

Traffico combinato. FFS Cargo è responsabile dei treni in circolazione sulle tratte Ludwigshafen–Gallarate, Duisburg–Gallarate, Duisburg–Novara, Amburgo–Desio, Colonia–Aarau e Antwerpen–Oleggio per la Hupac



AG. FFS Cargo gestisce quindi il 55 per cento dei treni Hupac nel traffico transalpino. L'ordine di trasporto ricevuto dall'operatore del traffico combinato TRW include fino a 35 treni settimanali da Ronet (Belgio) a Torino. Per RAlpin FFS Cargo ha acquisito 106 treni settimanali dell'autostrada viaggiante fra Friburgo in Brisgovia e Basilea. Per ERS Railways, l'impresa ferroviaria delle società di trasporti marittimi Maersk Sealand e P&O Nedlloyd, FFS Cargo trasporta ogni settimana 34 treni navetta da Basilea al Norditalia.

Trasporti per l'industria dell'acciaio. Anche il numero di trasportatori del settore dell'acciaio che utilizzano i treni diretti tra la Germania e l'Italia è in crescita. Tra questi si annovera la Saarstahl AG che commissiona principalmente treni completi per il trasporto di vergella dall'area di Ludwigshafen alla regione a sud del Lago di Como. Per ThyssenKrupp Stahl AG FFS Cargo gestisce tre treni completi settimanali per il trasporto di bobine di nastro d'acciaio, i cosiddetti coils, dall'area di Duisburg alla piattaforma di trasbordo di Desio nel Norditalia. Grazie al proprio curriculum nell'ambito del traffico internazionale, FFS Cargo si è aggiudicata anche un primo ordine di trasporto sul territorio nazionale tedesco: dall'inizio di marzo 2005 gestisce per la Saarstahl ogni giorno 9 coppie di treni per il trasporto di ferro liquido dall'acciaieria Dillinger Hütte a Dillingen e allo stabilimento della Saarstahl di Völklingen, a 20 chilometri di distanza.

Dal cambio di orario del dicembre 2005, FFS Cargo serve anche le destinazioni di Melzo (nei pressi di Milano) e Padova (nei pressi di Venezia). In Germania il team di produzione di Weil consente a FFS Cargo di gestire in proprio vari clienti proprietari di binari di raccordo, anziché cooperare, come accadeva in passato con un'altra ferrovia.

Intensificata la collaborazione nel traffico sulla riva sinistra del Reno. Le ferrovie partner SNCF Fret, B-Cargo, CFL e FFS Cargo che partecipano alla gestione del traffico nella zona della riva sinistra del Reno da Muizen (Belgio) via Metz a Basilea, hanno adottato un nuovo modello di collaborazione. È prevista la costituzione di una società, chiamata «Sibelit», che ottimizzerà le risorse delle società madri SNCF, CFL e B-Cargo. Non è previsto l'impiego di locomotive e macchinisti di FFS Cargo. L'attività operativa è stata avviata con il cambio

di orario del dicembre 2005 mentre la costituzione della società è fissata per il primo trimestre del 2006.

Traffico transalpino: L'andamento del traffico transalpino continua ad essere caratterizzato dalla nuova configurazione del mercato con responsabilità transfrontaliere e da uno status di concorrenza tra le società ferroviarie del trasporto merci. Nel traffico transalpino il numero nominale di treni gestiti da FFS Cargo e il tonnellaggio (-12,8%) sono diminuiti, ma poiché si sono allungate le distanze percorse, il bilancio complessivo segna un incremento del 19,3 per cento delle prestazioni di trasporto (tonnellate-chilometro nette). Complessivamente, le ferrovie merci hanno incrementato la quantità di merci trasportate nel traffico transalpino e sono riuscite a mantenere intatta la quota di mercato del 65 per cento rispetto alla strada.

Traffico merci transalpino FFS Cargo

Volume di trasporto in mio di t	2005	2004	Variazione
Carri completi	6,36	6,88	-7,5%
Traffico combinato non accompagnato	9,60	11,53	-16,8%
Strada viaggiante	0,78	0,84	-6,7%
Totale	16,74	19,25	-13,0%

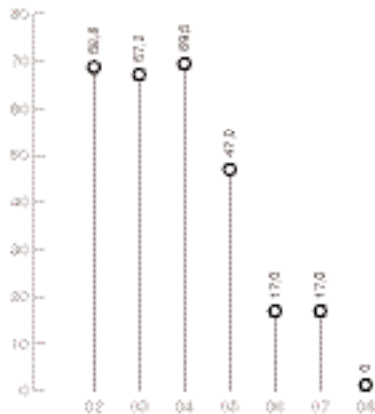
Prestazione di trasporto in mio di tkm	2005	2004	Variazione
Carri completi	1904	1979	-3,8%
Traffico combinato non accompagnato	5181	3925	32,0%
Strada viaggiante	259	252	2,9%
Totale	7344	6156	19,3%

Settore d'attività Traffico interno: crisi nel traffico a carri completi.

Mentre nell'importazione e nell'esportazione il traffico a carri completi ha segnato uno sviluppo positivo (+0,7% a 979,4 mio di tonnellate-chilometro nette), a livello svizzero è retrocesso dell'8,8 per cento attestandosi a 1,67 mia di tonnellate-chilometro nette. Sul fronte dei ricavi FFS Cargo ha dovuto affrontare un andamento negativo dovuto alla persistente erosione dei prezzi e al concomitante calo della domanda. Nel corso degli ultimi anni i prezzi medi di mercato nel traffico a carri completi Svizzera (fatturato per tonnellata-chilo-

Andamento dei contributi federali per il traffico a carri completi¹

Mio di CHF



¹ Quota FFS Cargo.

metro netta) hanno subito un costante calo e attualmente si attestano ad un livello del 12 per cento inferiore a quello del 2002.

Il calo della domanda è conseguenza dei tentativi di ottimizzazione intrapresi dai clienti degli importanti settori edilizia, commercio e logistica. Le perdite riguardano i trasporti che nel sistema tradizionale risultavano di produzione vantaggiosa e interessanti per FFS Cargo. Una quota sostanziale del volume di trasporti è stata persa a favore della strada.

Inasprimento della concorrenza con la strada. Nel confronto concorrenziale tra strada e rotaia la pressione è cresciuta più rapidamente del previsto. Grazie all'innalzamento dei limiti di carico a 40 tonnellate, entrato in vigore il 1° gennaio 2005, la strada ha segnato consistenti aumenti di produttività che la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è riuscita a compensare solo in parte. Questa situazione ha provocato uno svantaggio concorrenziale per il traffico su rotaia e una crescente pressione sulla struttura dei costi per FFS Cargo.

In passato FFS Cargo aveva potuto in parte compensare l'andamento negativo dei prezzi e le perdite sui ricavi con degli aumenti di produttività o con le sovvenzioni della Confederazione a favore del traffico a carri completi. Ma questi finanziamenti verranno gradualmente ridotti fino ad essere azzerati nel 2008 e di conseguenza verrà a mancare un'importante strumento per la compensazione del crollo dei prezzi.

Ratifica del piano di riduzione dei costi.

FFS Cargo ha reagito all'andamento insoddisfacente dell'attività con un piano di riduzione dei costi. L'azienda taglierà i costi nei settori non direttamente operativi (progetto «costi strutturali») e configurerà la rete operativa capillare del traffico a carri completi Svizzera (TCC) in base alle esigenze dei trasportatori. È previsto un taglio di 560 posti di lavoro che verrà attuato senza licenziamenti e in gran parte entro giugno 2006. Per migliorare la struttura dei costi FFS Cargo effettuerà anche il riposizionamento del settore Servizio Materiale rotabile. Con l'introduzione di questi e di altri provvedimenti FFS Cargo prevede di ottenere un miglioramento del risultato pari a circa CHF 85 mio all'anno e di rendere più competitiva la struttura dei costi.

Nuova struttura per la rete operativa del traffico a carri completi. La nuova rete di base del traffico a carri completi ruoterà attorno a 323 punti di consegna dislocati sulla rete FFS e serviti tutti i giorni. Alla rete di base si aggiungeranno altri 170 punti flessibili collocati in base alle specifiche esigenze della clientela. Questo nuovo sistema consentirà di continuare a trasportare su rotaia circa 5150 carri al giorno, che equivalgono a oltre il 96 per cento dell'attuale volume di trasporti del traffico a carri completi.

Investimenti in materiale rotabile.

FFS Cargo porta avanti il piano di rimodernamento del parco veicoli investendo CHF 38 mio nell'acquisto di 400 carri a pareti scorrevoli del tipo Hbbillns per il settore del commercio. Investe inoltre CHF 16 mio per integrare nella parco di locomotive bicorrente tre nuove Re 484 della Bombardier. Nell'anno in rassegna FFS Cargo ha autorizzato investimenti per un totale di CHF 73,1 mio in materiale rotabile.

Nel corso dell'anno sono state consegnate le 30 locomotive bicorrente ordinate nel 2003 per il traffico merci transfrontaliero Svizzera-Italia (18 Re 484 della Bombardier e 12 Re 474 della Siemens) e le ultime delle 45 locomotive di manovra di tipo Am 843 della Vossloh, tra cui cinque destinate al servizio in Germania.

Servizio clienti e qualità: tendenze contrastanti nella soddisfazione della clientela.

Il sondaggio sulla soddisfazione della clientela ha delineato un quadro differenziato. Nel 2005 la soddisfazione dei clienti del traffico interno svizzero è nettamente calata. Il valore medio calcolato su una scala di dieci punti si è attestato a 6,89 contro i 7,21 del 2004 e i 7,32 del 2003. Il piano di ristrutturazione «Fokus» ha avuto ripercussioni negative generalizzate sulla soddisfazione della clientela. Le difficoltà iniziali connesse all'introduzione del nuovo sistema di gestione dei carri hanno comportato un aumento dei reclami. Ulteriori motivi di insoddisfazione sono stati la scarsa disponibilità di carri e l'errato addebito delle prestazioni supplementari, come la tassa di sosta. Con il lancio di un vasto programma di provvedimenti «Soddisfazione della clientela plus», nel 2006 FFS Cargo intende migliorare i propri punti deboli e realizzare un'inversione di tendenza.

Al contrario, nel traffico internazionale nord-sud la soddisfazione della clientela ha ottenuto un risultato alquanto positivo di 7,94 punti. Nel sondaggio, che si è svolto per la prima volta nel 2005, i clienti si sono detti particolarmente soddisfatti dell'assistenza ricevuta dal servizio vendite, mentre hanno individuato un certo margine di miglioramento per quanto concerne i sistemi informativi.

Ottimizzazione del parco veicoli. Il 2 maggio 2005 FFS Cargo ha messo in atto la Riorganizzazione della gestione dei carri, introducendo la gestione informatizzata e centralizzata dei carri merci. Anche alcune procedure fondamentali della fatturazione e gestione dei carri merci sono cambiate sia per i clienti, sia per i collaboratori.

Un carro merci su quattro è un carro silenzioso. Nel 2005 sono stati dotati di freni silenziosi circa 1200 carri. Insieme ai carri merci più silenziosi che la FFS Cargo si è procurata negli ultimi anni, il numero dei carri a bassa emissione fonica ammonta ora a 2664 ossia al 25 per cento. La trasformazione sarà conclusa entro il 2009. Per i carri merci di operatori esteri che transitano attraverso la Svizzera continua a sussistere una grande necessità di intervento. Per questo motivo le FFS collaborano strettamente con l'Unione internazionale delle Ferrovie (UIC), al fine di promuovere l'adeguamento a livello europeo.

Rinnovo della certificazione ISO e del certificato di sicurezza. In occasione dell'audit di rinnovo della certificazione ISO SQS e dell'esame di sicurezza UFT, la FFS Cargo ha conseguito buoni risultati. La certificazione secondo la norma ISO 9001:2000 è pertanto stata rinnovata il 1° gennaio 2006.

Puntualità in costante miglioramento.

Puntualità sull'asse nord-sud. Nel 2005 nel traffico internazionale nord-sud FFS Cargo ha raggiunto una puntualità pari a circa il 75 per cento. Il che significa che tre convogli su quattro hanno raggiunto la località di destinazione (terminal, binario di raccordo) in orario o con un ritardo massimo di un'ora. Sono stati considerati i treni dei cinque principali clienti del traffico nord-sud (Hupac, RAlpin, ICF/TRW, Stinnes e ERS). Nel secondo semestre del 2005 la puntualità ha segnato un significativo miglioramento raggiungendo il 77 per cento. Nel 2006 FFS Cargo punta ad incrementare la puntualità nel traffico nord-sud raggiungendo quota 85 per cento.

Puntualità Svizzera. La puntualità dei treni merci nel traffico interno svizzero, pur attestandosi a livelli elevati, ha segnato un leggero calo. Il 93,6 per cento dei treni merci è stato puntuale (esercizio precedente: 94,6%) e ha raggiunto la stazione di destinazione con un ritardo massimo di 30 minuti. Nonostante l'intensificazione dell'orario attuata con Ferrovia 2000 si è pertanto riusciti a superare nuovamente l'obiettivo del 90 per cento. Per i treni Cargo Express e quelli postali addirittura il 97,8 per cento (esercizio precedente: 99%) dei treni è stato puntuale.

Personale: tagli in Svizzera, assunzioni in Germania e Italia.

L'organico medio di FFS Cargo è rimasto pressoché invariato rispetto all'esercizio precedente con 4872 posti di lavoro a tempo pieno incluse le affiliate (esercizio precedente: 4869). Però si sono verificati degli spostamenti: in Svizzera il numero di posti si è ridotto di 110 unità raggiungendo quota 4629, mentre l'organico medio è cresciuto nelle affiliate in Germania (+66 posti) e in Italia (+49 posti). Nel complesso le spese per il personale nell'anno in rassegna sono aumentate di CHF 9,3 mio (esclusi i costi di ristrutturazione).

Formazione di nuove figure professionali a FFS Cargo Italia. Presso il nuovo centro di formazione di Gallarate si sono tenuti sei corsi per macchinisti, verificatori e formatori treno. Degli oltre 200 partecipanti che hanno portato a termine il corso, 70 potranno già essere inseriti a ricoprire due di queste tre funzioni. Inoltre nel centro di formazione sono stati più di 50 i collaboratori svizzeri che hanno acquisito l'attestato professionale italiano per il traffico internazionale. Dalla fine del 2005 sono stati regolamentati anche gli aspetti amministrativi, in modo che l'11 dicembre i primi macchinisti hanno potuto compiere l'intera tratta internazionale da Bellinzona a Gallarate e ritorno.

Riduzione dei posti di lavoro. Il progetto «costi strutturali» prevede un taglio di 230 posti di lavoro. Le sedi maggiormente interessate dai tagli sono Basilea (centrale) e Friburgo (Centro Servizio Clienti). I collaboratori colpiti dal provvedimento hanno ricevuto il necessario orientamento fino a metà novembre e i tagli verranno operati principalmente dal 1° febbraio 2006.

Nel 2005 nel traffico internazionale nord-sud FFS Cargo ha raggiunto una puntualità pari a circa il 75 per cento. Il che significa che tre convogli su quattro hanno raggiunto la località di destinazione (terminal, binario di raccordo) in orario o con un ritardo massimo di un'ora. Sono stati considerati i treni dei cinque principali clienti del traffico nord-sud (Hupac, RAlpin, ICF/TRW, Stinnes e ERS).

Prospettive 2006.

La sfida del 2006 è l'attuazione dei piani di ristrutturazione varati (riduzione dei costi strutturali, concentrazione sul traffico a carri completi). Nel primo semestre verranno inoltre gettate le basi per il nuovo posizionamento della manutenzione del materiale rotabile con l'obiettivo di sfruttare in modo redditizio la nuova rete del traffico a carri completi e di svilupparla ulteriormente. Servendosi di questa rete capillare sul territorio svizzero, FFS Cargo intende avviare un'offensiva di mercato per acquisire nuovi ordini e crescere in modo redditizio.

Nel traffico nord-sud la concorrenza subirà un'ulteriore inasprimento. FFS Cargo intensificherà i propri sforzi nei mercati di Germania e Italia, cercando di conquistare nuovi settori d'attività che andranno a completare i trasporti già effettuati per l'industria dell'acciaio, del petrolio e nell'ambito del traffico combinato. A tale scopo, FFS Cargo ha intenzione di ampliare ulteriormente le proprie piattaforme clienti e di trasbordo in Germania e Italia.

Cronaca del 2005.

Marzo

31 marzo — Per conto della Saarstahl AG, FFS Cargo trasporta ferro liquido dagli altiforni di Dillingen allo stabilimento siderurgico di Völklingen posto a circa 20 km di distanza. Il ferro grezzo in uscita dagli altiforni a 1400 °C non può essere stoccato, ma deve raggiungere in pochi minuti il sito di produzione.

Aprile

6 Aprile — Le due affiliate della FFS Cargo, SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo Italia hanno ottenuto la qualifica per le procedure doganali semplificate, che assicurano il massimo contenimento delle spese amministrative relative ai passaggi di frontiera.

7 aprile — Un treno FFS Cargo sulla tratta Bellinzona–Gallarate attraversa per la prima volta Luino senza sostituire la locomotiva né eseguire gli usuali movimenti di manovra. Entrano in servizio le 18 nuove locomotive bicorrente Bombardier Re 484.

Maggio

2 maggio — FFS Cargo introduce un nuovo sistema di gestione e monitoraggio a livello europeo dei suoi circa 11 000 carri merci, che assicura la gestione delle informazioni a livello centralizzato ed è pertanto consultabile 24 ore su 24. D'ora in poi i clienti riceveranno una conferma della prenotazione dei carri.

2 maggio — La ThyssenKrupp Stahl AG sceglie la FFS Cargo per i trasporti di acciaio dalla Germania all'Italia. L'ordine contempla tre viaggi a settimana di treni completi dal comprensorio di Duisburg a Desio.

Giugno

9 giugno — Si inaugura a Gallarate il centro di formazione, in cui SBB Cargo Italia istruisce direttamente i propri macchinisti.

Agosto

5 agosto — Siemens Svizzera consegna alla FFS Cargo dodici locomotive policorrente tipo Re 474 per i trasporti tra la Svizzera e l'Italia. La FFS Cargo cancella l'opzione per l'acquisto di altre sei locomotive a causa degli eccessivi ritardi di consegna.

22 agosto — In seguito al perdurare delle precipitazioni, tutta la Svizzera è interessata da gravi inondazioni, frane e smottamenti. Le regioni più colpite sono la Svizzera centrale e l'Oberland bernese. I trasporti pubblici subiscono forti limitazioni. Su numerose tratte, tra cui la linea del San Gottardo, il traffico rimane bloccato per giorni prima di poter essere ripristinato. Rimarranno interrotte per mesi altre tratte, tra cui la linea di accesso a Engelberg della Zentralbahn. Con CHF 84 mio, la perturbazione rappresenta per le FFS uno dei più gravi danni della sua storia. FFS Cargo subisce una perdita di fatturato di 7 milioni di CHF.

30 agosto — Le FFS pubblicano i risultati del primo semestre 2005: a dispetto del netto incremento delle prestazioni nel trasporto di viaggiatori e merci, il risultato complessivo è sceso a CHF -36,6 mio. Le cifre penalizzano in modo particolare FFS Cargo, che registra forti perdite di reddito e un bilancio passivo. La società preannuncia la ristrutturazione del traffico interno a carri completi e prepara programmi di contenimento dei costi nei settori centrali e nella manutenzione del materiale rotabile.

Ottobre

28 ottobre — FFS Cargo rende noto che concentrerà l'attività della sua rete di servizi nel traffico a carri completi Svizzera in modo esteso basandosi sulle esigenze delle imprese committenti. In futuro la rete comprenderà 323 recapiti di consegna regolarmente serviti (rete di base) e 170 cosiddette «soluzioni per la clientela», ossia sistemi di servizi flessibili all'esterno della rete di base, a cui si aggiungeranno recapiti di consegna delle reti delle ferrovie private. La pianificazione dettagliata in collaborazione con i clienti durerà sino a fine febbraio 2006. Verranno eliminati 560 posti di lavoro a FFS Cargo e 60 presso FFS Infrastruttura.

Novembre

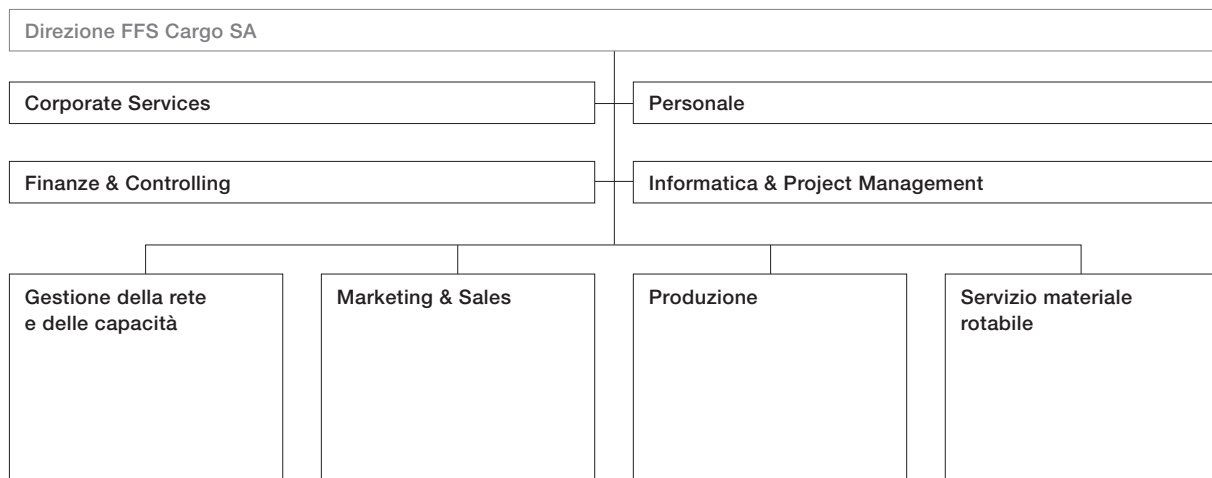
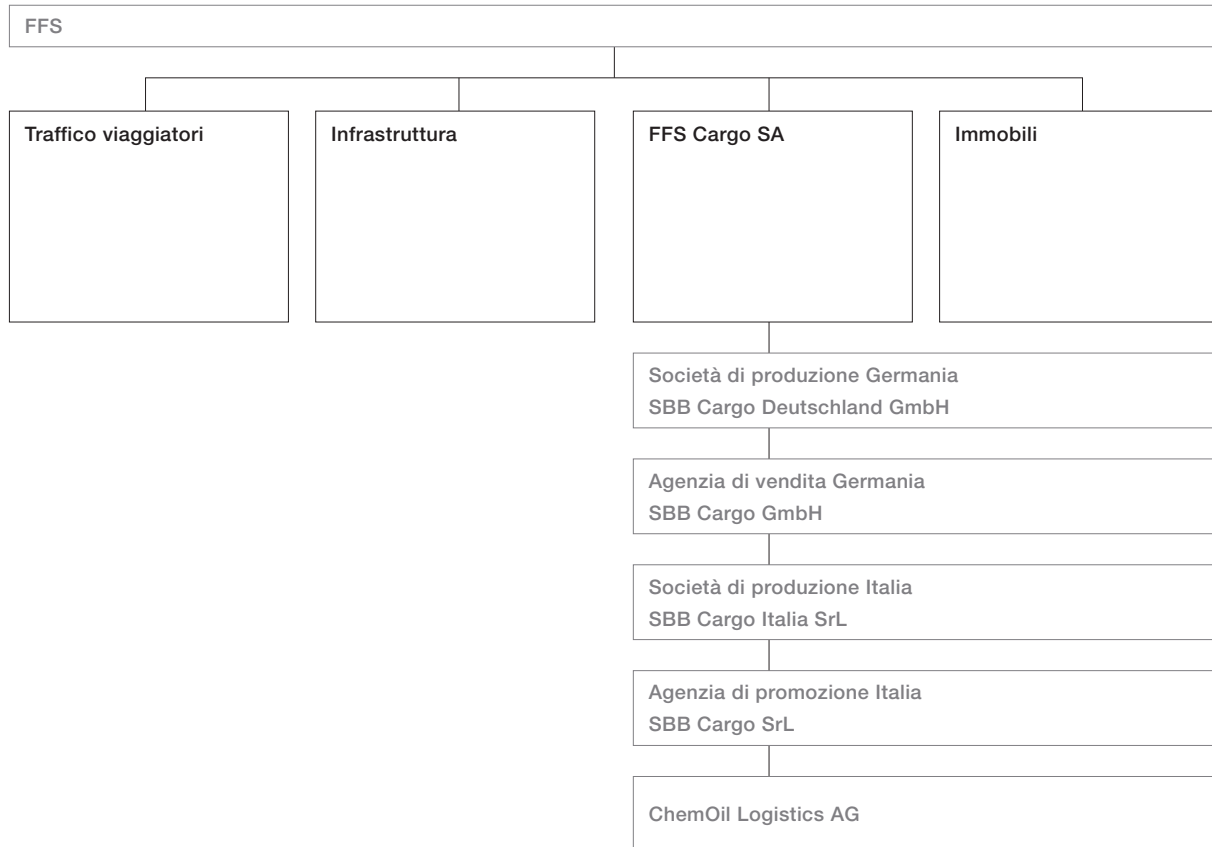
2 novembre — Inaugurata ufficialmente a Duisburg la nuova sede di SBB Cargo Deutschland, un'affiliata di FFS Cargo. Nell'arco di tre anni, SBB Cargo Deutschland è diventata una delle principali ferrovie private in Germania.

Dicembre

12 dicembre — ERS Railways incarica FFS Cargo di trasportare treni container sotto la propria responsabilità e con locomotive proprie da Basilea a Melzo o Padova e viceversa.

12 dicembre — FFS Cargo serve i clienti con un proprio team di manovra nel settore di confine di Weil am Rhein (Germania).

Organigramma.



Direzione generale di FFS Cargo SA.



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]



[9]

[1] Daniel Nordmann (1955, CH)

Direttore di FFS Cargo, Executive MBA HSG in Gestione della logistica e psicologo dipl. IPA (Istituto di psicologia applicata). Alle FFS dal 1998 dapprima come responsabile del Settore centrale Personale.

[2] Nicolas Perrin (1959, CH)

Vicedirettore di FFS Cargo, responsabile Produzione, ing. civ. dipl. PF. Alle FFS dal 1987; è stato tra l'altro collaboratore personale del presidente della direzione generale e vicedelegato per il progetto Ferrovia 2000.

[3] Paul Wittenbrink (1964, D)

Responsabile Marketing & Sales, Dr. rer. pol. Ha ricoperto varie funzioni presso la DB Cargo AG, tra cui responsabile vendite per i prodotti agrari e di consumo, responsabile gestione progetti ed efficienza, capodivisione Traffico intermodale.

[4] Christoph Rütimann (1964, CH)

Responsabile Servizio materiale rotabile, ing. dipl. HF (scuola specializzata superiore). In passato ha ricoperto cariche dirigenziali presso ABB, Daimler Benz e Daimler Chrysler nei settori Engineering, Support e Maintenance.

[5] Daniel Eigenmann (1958, CH)

Responsabile del personale, docente di ginnastica e sport con diploma federale; ha insegnato fino al 1986, poi è stato responsabile del personale presso l'UBS fino al 1999 e presso la Privat Bank Schweiz fino al 2003.

[6] Peter Meier (1954, CH)

Responsabile Finanze & Controlling, lic. oec. publ. e perito contabile dipl. In passato è stato CFO presso Mondial Assistance, Elvia Assicurazione viaggi, con sede a Zurigo e Parigi.

[7] Martin Rühl (1958, D)

Responsabile Informatica & Project Management, diplomato in scienze naturali e informatica aziendale. Ha ricoperto varie funzioni presso Transport-, Informatik- und Logistik-Consult GmbH (società affiliata della Deutsche Bahn), dove è stato anche direttore della succursale di Vienna.

[8] Adrian Keller (1966, CH)

Responsabile «Gestione della rete e delle capacità», avvocato lic. iur. Alla FFS Cargo dal 2001 come responsabile del Servizio giuridico, responsabile Business Development e Corporate Services.

[9] Jürgen Mues (1963, D)

Responsabile Corporate Services, ingegnere diplomato in Tecnologia delle produzioni e Executive MBA HSG, in Gestione della logistica. Alla FFS Cargo dal 2006. Prima direttore del settore Logistica e Informatica presso la Roche Consumer Health.

Informazioni sul segmento Traffico merci FFS.

Conti economici per il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre.

Milioni CHF	Traffico merci	
	2005	2004
Reddito di esercizio		
Redditi da traffico ¹	991,2	1 102,7
Indennizzi	11,1	13,0
Redditi locativi immobili	3,6	3,2
Ricavi complementari	166,3	131,0
Altri redditi	5,9	8,9
Prestazioni proprie	64,3	67,4
Diminuzione del reddito	-16,0	7,6
Totale Reddito di esercizio	1 226,5	1 333,9
Spese di esercizio		
Spese per il materiale	-122,3	-124,2
Spese per il personale ³	-618,4	-536,5
Altre spese di esercizio ²	-537,4	-578,5
Ammortamenti immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	-88,6	-77,5
Investimenti non attivabili	-7,3	-1,5
Contributo Settori centrali	-18,9	-19,5
Totale Spese di esercizio	-1 392,9	-1 337,7
Risultato di esercizio	-166,4	-3,8
Risultato vendita attivo fisso	8,0	2,4
EBIT	-158,4	-1,4
Reddito finanziario	7,8	5,9
Oneri finanziari	-12,2	-2,2
Contributo Settori centrali	-1,9	-5,2
Perdita/utile al lordo delle imposte	-164,7	-2,9
Imposte	-1,1	-0,5
Quote di minoranza	0,0	0,6
Perdita/utile del Gruppo	-165,7	-2,8
¹ di cui utilizzo di infrastrutture	0,0	0,0
² di cui tariffe di percorrenza	-180,1	-144,0

³ Incl. CHF 94 mio (es. prec. CHF 150 mio) assegnazione accantonamento RPC 16.

Informazioni sul segmento Traffico merci FFS. Bilancio.

Attivi

Milioni CHF	Traffico merci	
	31.12.2005	31.12.2004
Attivo circolante		
Liquidità	96,4	26,4
Crediti da forniture e servizi	204,3	290,7
Altri crediti	76,9	174,1
Scorte di merci e lavori iniziati	56,9	39,5
Ratei e risconti attivi	51,7	56,0
Totale Attivo circolante	486,2	586,7
Attivo fisso		
Immobilizzazioni finanziarie	12,8	12,2
Immobilizzazioni materiali	829,7	605,6
Impianti in costruzione	62,9	261,6
Immobilizzazioni immateriali	14,1	21,0
Totale Attivo fisso	919,5	900,4
Totale Attivi	1 405,7	1 487,1

Passivi

Milioni CHF	Traffico merci	
	31.12.2005	31.12.2004
Capitale di terzi		
Debiti finanziari a breve termine	175,0	269,6
Debiti da forniture e servizi	123,5	149,4
Altri debiti a breve termine	72,3	23,3
Ratei e risconti passivi	92,0	115,3
Accantonamenti a breve termine	116,0	42,7
Totale capitale di terzi a breve termine	578,9	600,3
Debiti finanziari a lungo termine	0,4	0,5
Altri debiti a lungo termine	240,6	146,7
Accantonamenti a lungo termine	27,6	15,9
Totale capitale di terzi a lungo termine	268,7	163,0
Totale Capitale di terzi	847,5	763,3
Capitale proprio		
Capitale sociale	723,0	723,0
Riserve di capitale	2,2	2,2
Riserve da utili	-1,3	1,4
Perdita/utile del Gruppo	-165,7	-2,8
Capitale proprio escl. quote di minoranza	558,2	723,8
Totale Capitale proprio	558,2	723,8
Totale Passivi	1 405,7	1 487,1

Elenco delle partecipazioni Traffico merci FFS.

Nome dell'azienda		Capitale sociale in mio	Partecipazione FFS in mio	Partecipazione FFS in % 31.12.2005	Partecipazione FFS in % 31.12.2004	
Ferrovie federali svizzere FFS Cargo SA, Basilea	CHF	723,00	723,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Italia Srl, Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Srl, Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V
SBB Cargo GmbH, Duisburg	EUR	0,25	0,25	100,00	100,00	V
ChemOil Logistics AG, Basilea	CHF	1,00	1,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo Deutschland GmbH, Duisburg	EUR	1,50	1,50	100,00	100,00	V
RAipin AG, Berna	CHF	0,30	0,09	30,00	30,00	E
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	23,85	E
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	20,00	E

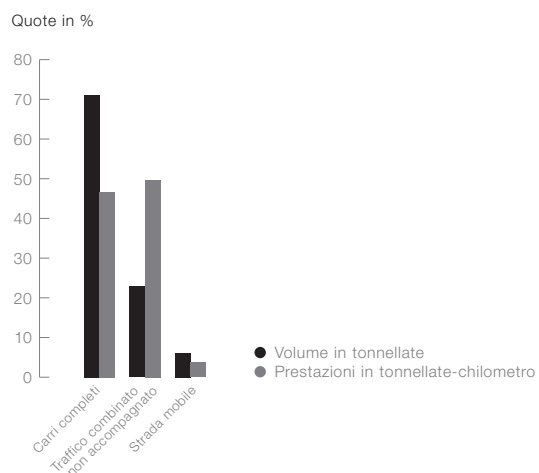
Legenda

V = Completamente consolidata

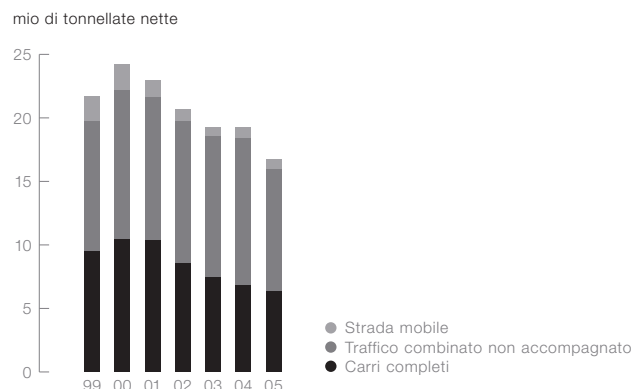
E = Registrata secondo il metodo dell'equivalenza

Cifre salienti FFS Cargo.

Struttura del traffico merci



Traffico FFS Cargo attraverso le Alpi



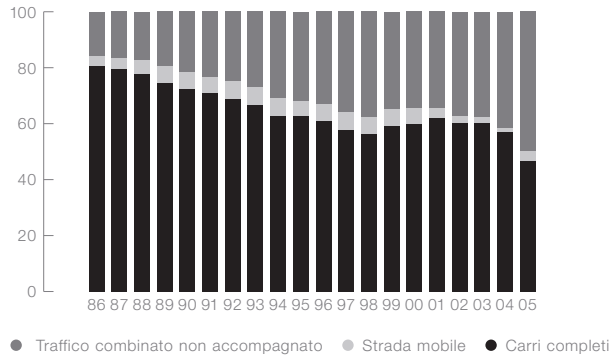
Traffico FFS Cargo attraverso le Alpi

Traffico interno, d'importazione, d'esportazione e in transito attraverso le Alpi, in mio di tonnellate nette

	2003	2004	2005	05-04 ± %
San Gottardo mio t	17,21	17,47	14,63	-16,3
Carri completi	5,62	5,42	5,01	-7,6
Traffico combinato non accompagnato	10,88	11,22	8,84	-21,2
Strada mobile	0,70	0,84	0,78	-6,7
Sempione	2,04	1,77	2,11	19,1
Carri completi	1,86	1,46	1,36	-7,0
Traffico combinato non accompagnato	0,18	0,32	0,76	138,8
Totale	19,25	19,25	16,74	-13,0
Carri completi	7,48	6,88	6,36	-7,5
Traffico combinato non accompagnato	11,07	11,53	9,60	-16,8
Strada mobile	0,70	0,84	0,78	-6,7

Evoluzione delle prestazioni nel traffico merci

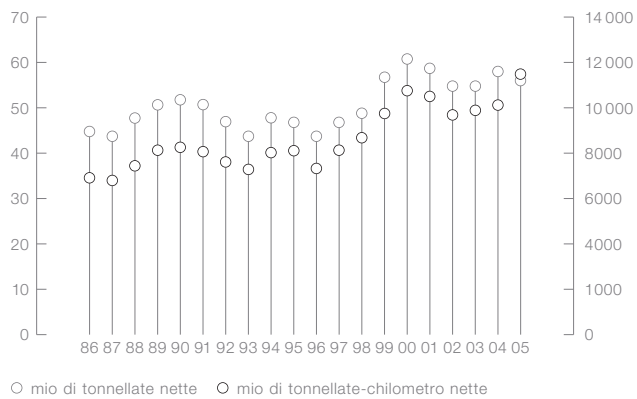
Quote in % per genere di trasporto



Volume del traffico merci e prestazioni

mio di tonnellate

mio di tonnellate-chilometro



Volume del traffico e prestazioni di trasporto

		2003	2004	2005	05-04 ± %
Volume del traffico	mio t	54,78	57,92	56,15	-3,1
Settore d'attività Traffico interno		1	35,96	31,69	-11,9
– Traffico interno a carri completi		1	16,79	14,35	-14,5
– Traffico interno con treni completi		1	8,58	6,97	-18,8
– Traffico interno combinato		1	1,35	1,67	23,7
– Traffico d'importazione a carri completi		1	5,09	4,72	-7,3
– Traffico d'import. a carri compl., comb.		1	1,26	1,22	-3,2
– Traffico d'esportazione a carri completi		1	2,09	2,05	-1,9
– Traffico d'esportazione combinato		1	0,80	0,71	-11,3
Settore d'attività Nord-Sud		1	21,96	24,46	11,4
– Traffico di transito a carri/treni compl.		1	5,15	4,36	-15,3
– Traffico di transito combinato		1	11,23	11,79	5,0
– Traffico d'importazione treni completi		1	4,48	4,44	-0,9
– Traffico d'import. treni completi, comb.		1	0,19	0,27	42,1
– Traffico d'esportazione treni completi		1	0,46	0,46	–
– Traffico d'esport. treni completi, comb.		1	0,45	0,55	22,2
– Traffico interno all'estero		–	–	2,59	–
Carri carichi	quantità in 1000	1 968	2 034	1 794	-11,8
Prestazioni di trasporto	mio tkm	9 936	10 122	11 482	13,4
Settore d'attività Traffico interno		1	3 965	3 891	-1,9
– Traffico interno a carri completi		1	1 834	1 672	-8,8
– Traffico interno con treni completi		1	622	544	-12,6
– Traffico interno combinato		1	265	340	28,5
– Traffico d'importazione a carri completi		1	635	628	-1,2
– Traffico d'import. a carri compl. comb.		1	159	242	52,2
– Traffico d'esportazione a carri completi		1	338	352	4,2
– Traffico d'esportazione combinato		1	113	114	0,7
Settore d'attività Nord-Sud		1	6 156	7 592	23,3
– Traffico di transito a carri/treni compl.		1	1 526	1 405	-7,9
– Traffico di transito combinato		1	3 813	5 330	39,8
– Traffico d'importazione treni completi		1	663	654	-1,4
– Traffico d'import. treni completi, comb.		1	10	25	163,2
– Traffico d'esportazione treni completi		1	74	92	24,7
– Traffico d'esport. treni completi, comb.		1	71	86	21,6
FFS Cargo SA (Svizzera)		9 285	9 315	8 571	-8,0
SBB Cargo Deutschland GmbH		605	697	2 304	230,8
SBB Cargo Italia Srl		46	110	608	452,2

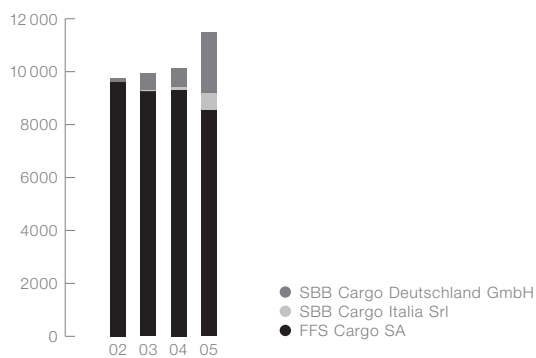
Prestazioni d'esercizio

		2003	2004	2005	05-04 ± %
Prestazioni chilometriche dei treni	mio km	26,7	28,1	28,3	0,6
– traffico a carri completi		20,1	20,3	18,8	-7,8
– traffico combinato		6,6	7,8	9,5	22,5

1 Dal 2004, nuova ripartizione; soltanto i totali sono paragonabili agli anni precedenti.

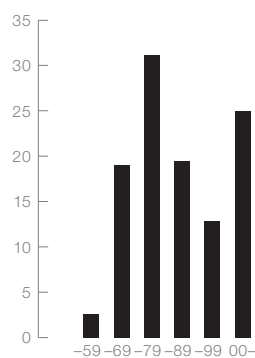
Prestazione secondo il genere di traffico

mio di tonnellate-chilometro



Invecchiamento dei carri merci

Quote in % secondo gli anni di costruzione



Prestazioni di trasporto delle ferrovie europee aderenti all'UIC

	mio di tonnellate-chilometro nette	2005	2004	Variazione in %
B Cargo		8 130	7 691	5.7
DB AG – Railion 1		83 111	77 620	7.1
Rail Cargo Austria		18 012	19 027	-5.3
SBB Cargo AG		11 482	10 122	13.4
SNCF		40 697	45 121	-9.8
Trenitalia Cargo		20 118	21 047	-4.4

Fonte: UIC, statistica annuale

Effettivi

	2003	2004	2005	05-04 ± %
Personale				
Totale (consolidato)	numero ¹ 4 898	4 869	4 872	0,1
FFS Cargo SA²	4 851	4 739	4 629	-2,3
Centrale	149	173	212	22,5
Vendita	446	338	349	3,3
Produzione	3 161	3 100	3 062	-1,2
– personale per i locomotori di tratta	916	838	811	-3,2
– personale per i locomotori di manovra	215	154	133	-13,6
Manutenzione (materiale rotabile)	979	935	930	-0,5
Altro	116	193	76	-60,6
Società affiliate	47	130	243	86,9
	2003	2004	2005	prestaz. kW/veic.
Veicoli, stato al 31.12.				
Veicoli motori	776	748	723	3 521
Locomotori di tratta	463	447	449	5 331
– a trazione diesel		3	3	2 240
– idonei a circolare all'estero	57	70	94	5 332
Locomotive di manovra	128	141	130	817
– a trazione diesel	74	93	91	981
Trattori di manovra	185	160	144	318
– a trazione diesel	86	73	138	318
				portata t/carro
Carri merci				
Propri	12 171	11 315	10 769	43,68
– a 4 assi	4 709	4 589	4 253	70,82
– carri aperti	2 745	2 618	2 338	54,35
– carri coperti	4 204	3 886	3 893	27,24
– carri pianali, a 2 assi	1 114	1 010	881	30,34
– carri pianali, a 4 assi	2 328	2 295	2 399	69,91
– carri con tetto scorrevole o ribaltabile	1 399	1 127	941	34,32
– carri speciali	381	379	317	33,36
Carri merci privati nel parco FFS	7 139	7 458	7 372	60,65
				04-03 ± %
Rumore				
Carri merci FFS silenziosi	numero 534	1016	2664	95,9
– Quota dell'intero parco veicoli	% 4,4	9,2	24,7	167,6

1 Organico nella media annua, occupato a tempo pieno.

2 FFS Cargo SA, compreso il Settore aziendale Servizio materiale rotabile.



[1]



[2]



[3]



[4]

[1]

FFS Cargo trasporta materiale di sterro a Rafzerfeld per conto della Direzione dei lavori pubblici del Cantone di Zurigo – qui sul ponte di Eglisau. Lo scorso anno, il 93,6% dei treni merci di FFS Cargo è stato puntuale in Svizzera e ha raggiunto la propria destinazione con un ritardo non superiore a 30 minuti.

[2]

FFS Cargo gestisce per la Holcim AG un treno settimanale da Siggenthal a Bodio per il trasporto di cemento, qui sulla rampa del San Gottardo. Nel 2005 il traffico a carri completi sul territorio nazionale svizzero è calato. I clienti dei settori edilizia, commercio e logistica hanno richiesto meno prestazioni di trasporto. Al contrario il traffico a carri completi d'importazione e d'esportazione ha avuto uno sviluppo positivo.

[3]

Dal cambio di orario del dicembre 2005 FFS Cargo gestisce per ERS Railways, l'impresa ferroviaria delle società di trasporti marittimi Maersk Sealand e P&O Nedlloyd, le destinazioni italiane di Melzo vicino a Milano e Padova nella zona di Venezia (foto). FFS Cargo è l'unica delle grandi imprese ferroviarie ex statali ad aver acquisito significative quote sul mercato europeo liberalizzato dei trasporti.

[4]

FFS Cargo gestisce per ThyssenKrupp Stahl AG (qui lo stabilimento di Bochum) tre treni completi settimanali per il trasporto di bobine di nastro d'acciaio, i cosiddetti coils, dall'area di Duisburg alla piattaforma di trasbordo di Desio nel Norditalia. È in crescita il numero di trasportatori del settore dell'acciaio che utilizzano i treni diretti tra la Germania e l'Italia.

L'estratto del rapporto di gestione 2005 delle FFS è disponibile in lingua tedesca, francese, italiana e inglese: lo si può anche richiamare al sito www.sbbcargo.com. La stampa della versione tedesca è la sola che faccia stato.

Impressum

Editrice

FFS Cargo SA, Elsässertor, Centralbahnstrasse 4,
4065 Basilea, Svizzera

Concetto

killing partner identity, Zurigo

Layout

Satzart AG, Berna

Foto

Hansjörg Egger, Uster
Franz Rindlisbacher, Zurigo

Stampa

Gassmann W. AG, Bienne

FFS Cargo SA
Comunicazione
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basilea
Svizzera
www.sbbcargo.com