

Traffico merci

Objektyp: **Group**

Zeitschrift: **Rapporto di gestione / Ferrovie federali svizzere**

Band (Jahr): - **(2000)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

<http://www.e-periodica.ch>

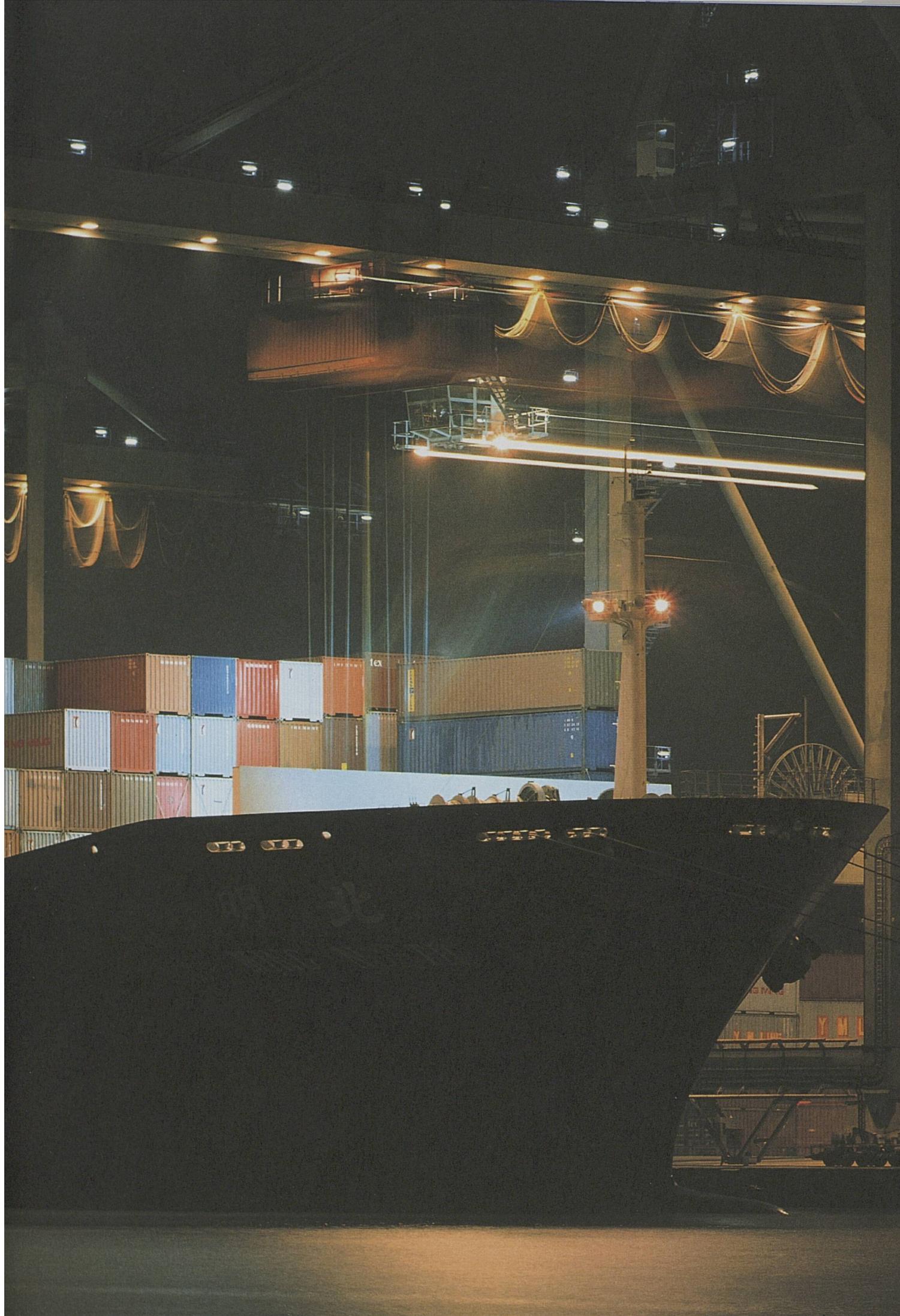
Traffico merci



Rampa d'accesso al mondo intero

I flussi delle merci non conoscono frontiere. Il traffico merci delle FFS sconfina all'estero. Cargo FFS offre trasporti, occupandosene da sola – puntuale, competente, affidabile. La collaborazione instaurata con partner al sud e al nord accresce maggiormente la qualità dei trasporti internazionali; grazie a codesta cooperazione i clienti hanno un unico, valido interlocutore. Non importa che si tratti di prodotti chimici che devono andare da Ludwigshafen in Lombardia o dell'arredamento completo di tutto un appartamento, racchiuso in un container da trasportare da Aarau ad Atlanta: la ferrovia se ne incarica. Anche se alle volte c'è di mezzo un'imbarcazione d'altomare.









Ciò che resta di «Lothar»

In Svizzera, dalla primavera del 2001 il più lungo ponte per pedoni si estende da Rapperswil a Hurden, parallelamente alla diga che collega le due rive del Lago di Zurigo. Un'opera tanto semplice quanto imponente, realizzata dall'architetto grigionese Reto Zindel, in buona parte fatta con legname degli alberi sradicati dall'uragano «Lothar». Le FFS trasportano molte merci di cui abbiamo bisogno ogni giorno. Esse hanno avuto un ruolo di primo piano nel trasporto dei tronchi degli alberi caduti per la tempesta che si è abbattuta sul Paese il 26 dicembre 1999: pensate un po' che in un anno la nostra azienda è riuscita a convogliare ben 1,3 milioni di tonnellate «Lothar». Anche una merce oggetto ciascun giorno di trasporti può dare corpo all'immaginario.

Cargo: abbiamo conseguito nuovi primati

Lo scorso anno Cargo FFS ha saputo stabilire nuovi record, sia considerando le tonnellate, sia riguardo alle prestazioni. I trasporti straordinari di legname, dovuti all'uragano «Lothar», hanno contribuito al conseguimento di cifre da primato. L'apertura di un centro per i servizi da prestare alla clientela ha rappresentato una pietra miliare posata sulla via per la nuova organizzazione di Cargo FFS. Rimane insoddisfacente il risultato finanziario.

Molte merci e molto movimento: questi due elementi hanno contrassegnato, lo scorso anno, il traffico merci delle FFS. Con un 10,1 per cento in più di prestazioni, le tonnellate-chilometro superano per la prima volta il limite dei 10 miliardi. Considerando gli ultimi cinque anni, l'aumento è di ben il 32 per cento. È altresì cresciuta la dinamica degli affari di stampo internazionale. Va sottolineato che sono sorte, in rapida successione, alleanze tra varie aziende ferroviarie, tra ferrovie e clienti od organizzazioni settoriali, come pure tra ferrovie e altri partner nel ramo dei trasporti e della logistica. Dopo l'apertura del mercato europeo per i traffici delle merci si intensifica la concorrenza internazionale, anche su rotaia.



Mercati aperti – sì, però ci sono sempre controlli al confine.

Sulla spinta dell'internazionalizzazione, Cargo FFS si è resa legalmente autonoma il 1° gennaio 2001, diventando una società anonima. Questo passo, necessario per internazionalizzare gli affari e per la futura fusione della branca merci delle FFS con quella delle Ferrovie italiane dello Stato (FS), accresce la flessibilità aziendale. La Cargo FFS SA, con il suo organico di circa 5000 persone, è al 100 per cento filiale della FFS SA.



Trasporti nel rispetto dell'ambiente -
il traffico delle merci copre tutto il territorio.

Traffico da primato, prestazioni eccellenti

Con 60,5 milioni di tonnellate trasportate (+5,6 per cento) e 10,8 miliardi di tonnellate-chilometro (+10,1 per cento) le FFS conseguono nuovi valori record. Le entrate aumentarono del 6,8 per cento, raggiungendo i 1081 milioni di franchi. L'aumento relativamente più forte delle prestazioni è avvenuto grazie alla spiccata crescita del traffico valicante i confini nazionali, per il quale le distanze sono maggiori. Il volume delle merci convogliate dalle FFS dipende in larga misura da fattori internazionali: il 79 per cento grossomodo è traffico che oltrepassa i confini e solo il 21 per cento è puro traffico interno. Con una quota del 57 per cento, il traffico di transito predomina in fatto di prestazioni.

Per servire bene i clienti, con le quantità che aumentavano di continuo e le risorse che bastavano a malapena, l'apparato produttivo fornì prestazioni straordinarie. A dispetto di tutto ciò fu possibile di accrescere ancora la puntualità del traffico merci interno: il 95 per cento dei treni arrivarono puntuali o con un ritardo inferiore

ai 30 minuti (l'anno prima, il 94 per cento). Alla partenza, ben il 96 per cento (l'anno precedente, il 94 per cento) dei convogli merci per il traffico interno rimase nel limite dei 30 minuti.

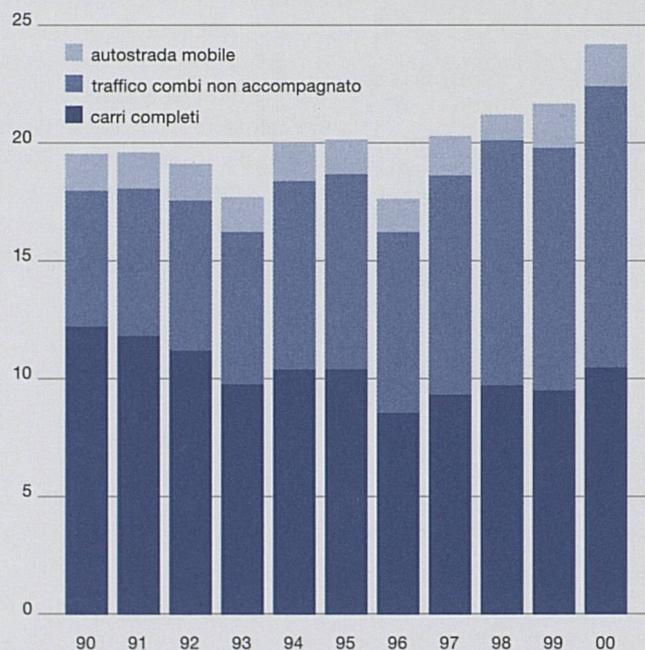
Il traffico merci internazionale invece subì all'estero, e in parte anche su suolo svizzero, strettoie produttive. Durante l'estate e in autunno si ebbero ritardi in parte massicci, soprattutto nel transito nord-sud; per mancanza di mezzi di tra-

sporto o per carenza di capacità, treni merci rimasero fermi alla frontiera. Code e costrizioni evidenziarono come non mai i limiti insiti nella pianificazione e nella gestione della produzione intese a livello puramente nazionale. Al miglioramento della produzione per il traffico che attraversa il massiccio alpino va la priorità assoluta. Le FFS vogliono soddisfare le esigenze palesate dalla clientela nel merito della qualità dei trasporti.



I treni merci non dormono mai:
record conseguiti circolando giorno e notte

Traffico merci ferroviario attraverso le Alpi (mio tonnellate)





Il mercato si chiama Europa: treno merci al San Gottardo

Centrale cui i clienti possono rivolgersi

È dall'anno scorso che i clienti possono far capo al nuovo servizio per la clientela (KSC) a Friburgo, punto di contatto centrale. Componendo un particolare numero telefonico potete parlare con il KSC, giorno e notte, per avere qualsiasi informazione o servizio che riguardi i vostri trasporti.

Il KSC è entrato in servizio nel mese di aprile e, da allora, ha assunto progressivamente le funzioni che molte stazioni hanno finora svolto. Alla fine del 2000 risultò che 173 persone di stanza a Friburgo si erano occupate del 54 per cento di tutti i trasporti; il passaggio delle competenze da tutte le stazioni, e sono complessivamente ben 800, al nuovo KSC centralizzato sarà concluso nel maggio 2001. Le strutture decentralizzate sono quindi in fase di regresso. Durante il primo anno di funzionamento la nuova centrale operativa ha trattato 54 656 telefonate e 128 226 fax.



Posto centrale di contatto: il centro Cargo per i servizi alla clientela a Friburgo

Strategia: il mercato si chiama Europa

La liberalizzazione del mercato europeo delle merci inasprisce la concorrenza. Le FFS vogliono crescere per non essere estromesse dall'intensa concorrenza e per contribuire, in Svizzera, al passaggio di traffici alla rotaia. I collegamenti diretti con i mercati chiave oltre i confini nazionali diventano di vitale importanza; il solo fatto di esercire assi di transito attraverso le Alpi non basta più. Collaborazioni e alleanze assicurano i necessari accessi ai mercati esteri. Oltre a rivolgersi strategicamente verso sud ed a volersi alleare con le italiane FS, le FFS non perdono di vista nemmeno gli altri importanti mercati esteri e tendono a prestare la loro cooperazione laddove ciò sia sensato.

Nel settore degli affari internazionali, Cargo FFS apporta un grande sapere, un modo di pensare incentrato sulla qualità, ed è pure un'azienda della misura giusta. La strategia adottata sia per il mercato



Avanzando un passo dopo l'altro: contratto sottoscritto a Roma con le FS

estero, sia per quello interno, mira a offrire in proprio soluzioni esaustive per le varie branche. Le esigenze dei clienti sono sempre più complesse. Essi richiedono in misura viepiù maggiore soluzioni globali per i problemi legati all'intera catena di trasporto, ai quali trovare una risposta rivolgendosi possibilmente a un unico interlocutore. Adottando una strategia per la crescita che non tenga conto dei confini nazionali, soluzioni su misura atte a risolvere i problemi logistici di alcuni segmenti della clientela e aumentando la produttività, le FFS sono pronte ad affrontare una concorrenza ognora più agguerrita. Nel 2008 i trasporti di merci per ferrovia saranno stati completamente liberalizzati in tutta l'Europa. Ecco un altro motivo che contribuirà a rafforzare ancora sensibilmente la concorrenza.



Mastodonti di 40 tonnellate in ferrovia:
l'autostrada mobile, necessaria come non mai

Italia: un passo dopo l'altro, verso l'obiettivo

La Joint Venture dei settori merci pertinenti alle FS e alle FFS è di primaria importanza per entrambi i partner. Il 2 febbraio 2000 i Presidenti dei Consigli d'amministrazione e i Presidenti delle Direzioni aziendali delle due reti ferroviarie hanno sottoscritto a Roma il contratto di fusione. Dopo che un coach esterno ebbe esaminato la situazione, il cammino da percorrere venne ridefinito in autunno, accordando la preferenza alla politica dei «piccoli passi». Solo più tardi si arriverà alla cosiddetta «fusione totale». Volendo esaudire le esigenze espresse dalla clientela, le FS e le FFS migliorano di comune accordo la produzione che travalica i confini nazionali, accordandole la priorità assoluta.

Per adempiere la necessità di migliorare celermente la qualità proposta, i due partner hanno convenuto di programmare e di gestire, senza badare ai confini nazionali, la corsa dei treni merci che attraversano l'arco alpino. Per tutto il percorso compiuto dai treni completi destinati all'Italia del nord (a nord di Milano) la competenza spetterà in avvenire alle FFS, mentre saranno le FS ad occuparsi dei treni a lungo raggio a destinazione di Milano e oltre. La responsabilità unica diminuisce le interferenze e i tempi d'attesa causati dalla «rottura del sistema» ai transiti di confine per l'Italia. Quale porta centrale verso il nord, Basilea assume un ruolo chiave in questo concetto produttivo.

Nel marketing saranno sviluppati e offerti, dapprima per il ramo della chimica e del recycling, prodotti comuni. I progetti attinenti alla produzione e al marketing saranno elaborati da team misti, composti di persone delle FS e delle FFS e diretti dai responsabili rispettivi dei settori d'attività delle due ferrovie.

TTPP: fronteggiare una doppia sfida

Cargo FFS ha pure l'obbligo di rispettare, in sede internazionale, le misure fiancheggiatrici prese dalla Svizzera riguardo all'accordo sui traffici di transito concluso con l'Unione Europea. Il 1° gennaio 2001 è stata introdotta in Svizzera la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPP) senza problemi di rilievo o ingorghi del traffico stradale. Contemporaneamente è stato elevato il limite di peso fissato per gli autocarri, portandolo in una prima fase da 28 a 34 tonnellate. L'apertura graduale della Svizzera agli autocarri pesanti rappresenta una doppia sfida per la ferrovia: da un lato la concorrenza fatta dai vettori stradali sarà ancora più accanita per il fatto che i costi dei loro trasporti tenderanno a diminuire e, d'altro canto, le FFS, la BLS e la ditta Hupac SA gestiscono, per incarico della Confederazione, una «autostrada mobile» efficiente e allettante, in alternativa al traffico stradale di transito.

Fino al 2005, anno in cui la TTPP sarà entrata in vigore nella sua interezza e le 40 tonnellate saranno state integralmente ammesse, risulterà difficile valutare le ripercussioni sui quantitativi trasportati e sui margini di manovra. Incontestabile è però il fatto che la strada diventerà più attrattiva per trasportare merci pesanti. Con un carico massimo sia per il viaggio d'andata, sia per quello di ritorno, i costi potranno diminuire anche del 30 per cento, mentre aumenteranno quelli per i carichi leggeri (fino a 16 tonnellate).

Per gestire l'autostrada mobile lungo la direttrice del Lötschberg-Sempione la Hupac SA, la BLS e le FFS costituiscono una società in comune, alla quale ciascuno degli azionisti partecipa nella misura del 30 per cento; il rimanente 10 per cento è riservato alle FS ed è per il momento in possesso delle FFS. Purtroppo la messa in servizio ha subito un rinvio. Difficoltà di natura geologica hanno causato ritardi nei lavori per ampliare il profilo delle FS alla rampa meridionale del Sempione. A opera ultimata si comincerà col far circolare tra



TTPP fattore d'insicurezza: che cosa
apporta alla ferrovia?

Con una strategia di crescita che non tiene conto dei confini nazionali e soluzioni che ben si attagliano alla clientela, le FFS affrontano la concorrenza nel traffico merci



Dalla strada alla ferrovia:
traffico intermodale in continua ascesa

Friburgo in Brisgovia e Basilea al nord, e Domodossola e Novara al sud, quattro paia di treni giornalieri. Dal 2002 l'offerta di treni verrà aumentata da un anno all'altro, in sintonia con la domanda. 21 coppie di treni consentono di trasportare rispettivamente 1260 autocarri al giorno e 315 000 autocarri all'anno attraverso il massiccio alpino. Grazie all'offerta proposta attualmente dalle FFS e dall'Hupac SA, il traffico combinato dell'autostrada mobile che attraversa l'arco alpino è cresciuto l'anno scorso del 3,5 per cento. Il traffico intermodale non accompagnato, ancora più appropriato tenendo conto del fattore logistico, ha denotato un incremento di ben il 18,8 per cento.

Carri singoli convogliati sistematicamente

Cargo FFS difende anche per il traffico interno la posizione di mercato che ha saputo conquistare. Nel traffico svizzero dei carri completi singoli (EWLV) Cargo FFS si rende garante della gestione del sistema adottato, accrescendo la produttività. La distribuzione capillare fino a raggiungere i clienti ai loro binari di raccordo è svolta da team di manovra mobili, all'insegna della flessibilità e della convenienza. Nella misura in cui l'incarico di procedere alla distribuzione capillare sia stato affidato, in una determinata regione, ad altre imprese ferroviarie, la produttività sarà equiparabile.

Gli accordi conclusi l'anno scorso tra le FFS e la BLS hanno chiarito le posizioni rispettive sul mercato svizzero. L'intesa di cooperazione prevede che Cargo FFS assuma tutto il traffico a carri completi svolto dalla BLS. A partire dal mese di giugno 2001 saranno le stesse FFS a occuparsi della produzione nelle loro zone d'influsso, acquistando però dalla BLS parte delle prestazioni che dovranno fornire. All'opposto, la ripartizione dei compiti stabilisce che l'autostrada mobile attraverso il Lötschberg e il Semione sia gestita in modo operativo dalla BLS e da Hupac SA. Invece, nel traffico dei treni merci completi, le due reti ferroviarie continueranno a sottoporre offerte proprie, facendosi vicendevolmente concorrenza.

Maggiore produttività con più elettronica

Una maggiore efficienza aumenta le capacità concorrenziali di Cargo FFS e aiuta a procacciarsi quote di mercato, cosa assennata per sgravare le strade da una parte del traffico che le percorre, non fosse altro che per rispetto verso i problemi ecologici. La pressione sempre forte esercitata per contenere i prezzi di mercato comporta la costante, impellente necessità di accrescere la produttività. L'anno scorso il traffico merci FFS raggiunge nuovi primati pur essendo stato curato da un organico in parte affatto insufficiente. A comprova di ciò basti citare che il 19 ottobre, per la prima volta, più di 100 000 tonnellate lorde transitarono nella galleria del San Gottardo, dirette verso sud. I trasporti di legname fatti lo scorso anno, quale conseguenza dell'uragano «Lothar» che alla fine del 1999 devastò parte dei nostri boschi e delle nostre foreste, contribuiscono ad accrescere in generale la mole di traffico.



L'efficienza ci fa competitivi:
quanto più i treni sono lunghi, tanto meglio è.

Cargo FFS continua ad approvvigionare i quattro angoli della Svizzera, accresce l'efficienza e diminuisce i costi mantenendo invariata la qualità.