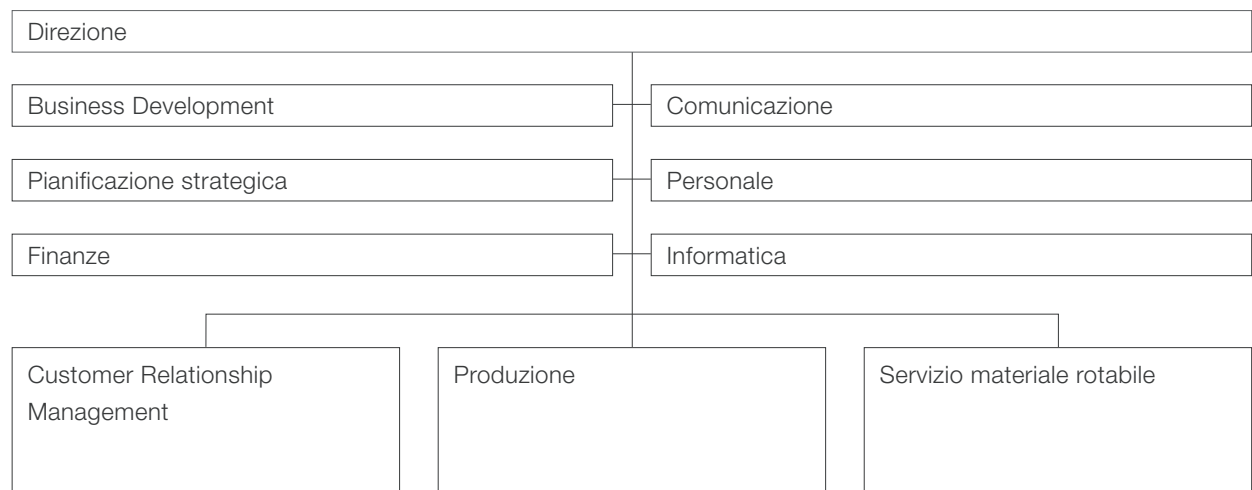
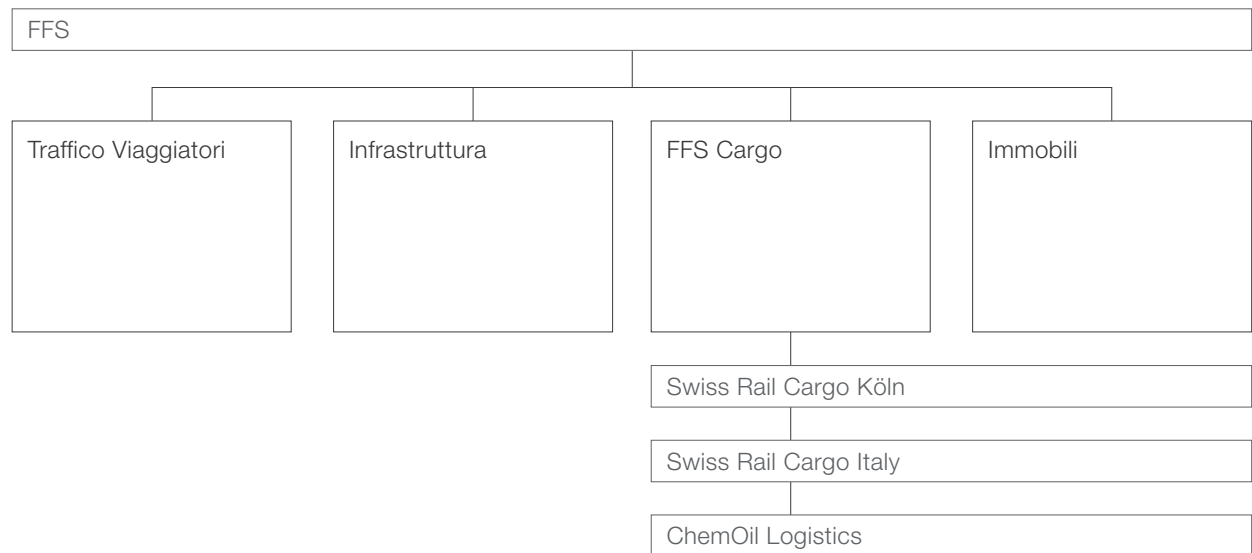


## FFS Cargo nel 2003.



**Estratto del rapporto di gestione della FFS.**



## Sommario.

<b>Organigramma FFS Cargo</b>	U1
<b>Prefazione</b>	2
Nell'anno di esercizio trascorso si è assistito ad una vera inversione di tendenza nel traffico merci: FFS Cargo ha potuto ridurre di due terzi il disavanzo annuo.	
<b>FFS Cargo è sulla rotta giusta</b>	4
Nel 2003 FFS Cargo ha saputo incrementare del 2,1% i volumi di trasporto, a dispetto del difficile contesto economico.	
<b>Cronaca del 2003</b>	14
<b>Rapporto finanziario/Indici</b>	16

## **FFS Cargo nell'anno 2003.**

L'offerta nel settore del traffico merci proposta dalle Ferrovie federali svizzere (FFS) comprende la FFS Cargo SA, la manutenzione del materiale rotabile, le società affiliate in Germania e in Italia e l'azienda ChemOil Logistics AG, specializzata nel trasporto di sostanze chimiche e oli minerali. Per la prima volta, questa parte del rapporto di gestione delle FFS viene pubblicata separatamente. In questo modo, veniamo incontro alle nuove condizioni generali che caratterizzano oggi il traffico merci su rotaia. Dall'anno di esercizio in esame, infatti, oltre a competere con il trasporto stradale, fluviale o via mare, il traffico merci su rotaia delle FFS deve affrontare la concorrenza di altre aziende ferroviarie. Il presente estratto consente a clienti, fornitori e pubblico interessato di avere una visione immediata dello sviluppo del settore merci delle FFS.

### **Inversione di tendenza nel traffico merci**

Nell'anno di esercizio in questione abbiamo assistito ad una vera inversione di tendenza nel traffico merci. FFS Cargo è riuscita a ridurre le perdite dell'anno precedente di due terzi. Il risultato annuo è stato positivo, passando da -96,1 milioni di CHF a -33,1 milioni di CHF nonostante lo sviluppo congiunturale «a rilento» e la chiusura per molti mesi della galleria Monte Olimpino 2 a sud di Chiasso. Con la creazione di una società affiliata tedesca (Swiss Rail Cargo Köln, SRCK) e la nascita di una società italiana (Swiss Rail Cargo Italy, SRCI) abbiamo gettato le basi per realizzare un'offerta di trasporto globale sull'asse nord-sud europeo. L'anno scorso, i trasporti in Germania superarono le tonnellate-chilometro percorse in Svizzera per l'esportazione. In Italia, il 15 dicembre 2003 è partito il primo treno di nostra produzione.

Il netto miglioramento del risultato annuo, ottenuto nel traffico merci nonostante un utile di vendita stagnante, è sostanzialmente frutto delle misure di ristrutturazione introdotte già nel 2002 nel traffico nazionale svizzero. Oltre a ridurre i costi, la ristrutturazione della produzione regionale in Svizzera consente di continuare ad offrire un servizio capillare su tutto il territorio nazionale.

Quest'inversione di tendenza è stata resa possibile solo grazie al grande impegno dimostrato dai 4898 collaboratori di FFS Cargo e delle sue società affiliate. Il Consiglio di amministrazione e la Direzione commerciale di FFS Cargo colgono l'occasione per ringraziare tutti.



**Dr. Benedikt Weibel**

Presidente del Consiglio d'amministrazione  
di FFS Cargo

#### **Prospettive per il futuro: grandi sfide.**

Nel corso di quest'anno, FFS Cargo porterà a termine le attività necessarie per proporre un'offerta globale sull'asse nord-sud in Germania e Italia. Da una parte perde il monopolio sull'asse del San Gottardo, mentre dall'altra continua ad ampliare l'offerta di trasporti a livello nazionale. Si tratta di due misure necessarie che consentiranno a FFS Cargo di avvicinarsi quest'anno al break even point, per chiudere il 2005 nuovamente in attivo. FFS Cargo intende raggiungere questo obiettivo ambizioso optando per una politica specificamente orientata alla competitività e alla clientela. Oltre a mantenere la sua posizione leader nel traffico nazionale, FFS Cargo vuole svolgere un ruolo fondamentale nel traffico merci su rotaia transfrontaliero e transalpino.



**Daniel Nordmann**

Delegato del Consiglio d'amministrazione e  
direttore di FFS Cargo

## FFS Cargo è sulla buona rotta.

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 procacciate 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, aumentando 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 %
Estero (D/I)	651	113	+474,5 %
<b>Totale</b>	<b>9 936</b>	<b>9 732</b>	<b>+2,1 %</b>

**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'accresciuta 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%
<b>Totale</b>	<b>19,25</b>	<b>20,67</b>	<b>-6,9%</b>

### Ingresso sul mercato italiano.

Nel dicembre del 2002, le FFS hanno deciso di introdursi nel mercato del Nord Italia e, per potervi 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.



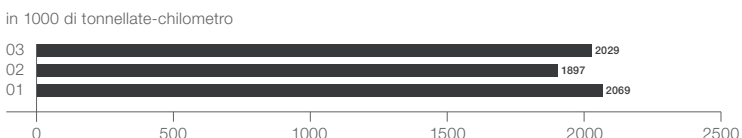
## Concorrenza...

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 il 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.



## ... e cooperazione.

FFS Cargo continua a svolgere i traffici d'importazione, d'esportazione, e una parte di quelli nord-sud, cooperando con DB Cargo (Railion) 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 soles 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.

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 affiatamento. 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 2,1% 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 da confine a confine) sono state perse quote di mercato a favore dei concorrenti, la FFS Cargo ne ha conquistate 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 costituisce la base per crescere fortemente su questi assi centrali.

Inversione di tendenza. Col cambiamento d'orario del mese di dicembre del 2003 la FFS Cargo ha



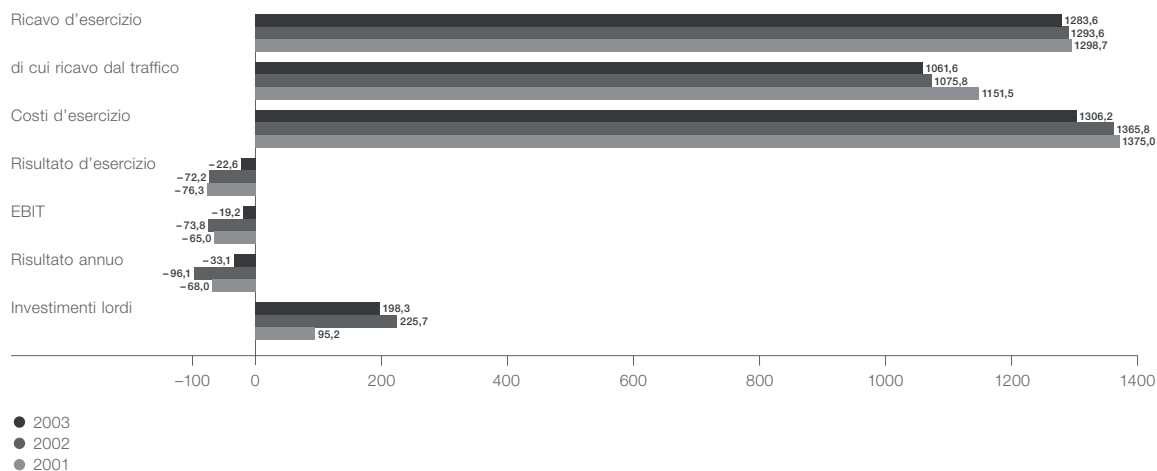
realizzato la prima fase del nuovo concetto per il traffico a carri completi. Unitamente ad un rigido Management dei costi, il più grande cambiamento nell'orario dei treni merci da decenni a questa parte ha contribuito in misura fondamentale al forte miglioramento del risultato finanziario della FFS 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 65,6% 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 italiano il 15 dicembre 2003, la FFS Cargo può proporre, come prima ferrovia merci d'Europa, un'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.

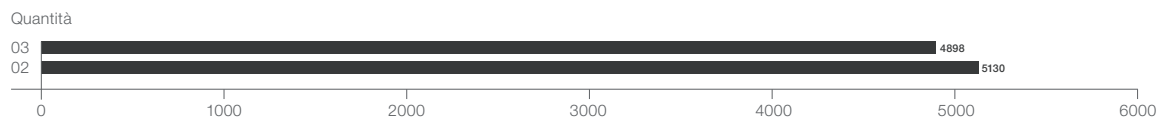


### Sommario del traffico merci<sup>1</sup>.

Valori in mio di CHF



### Collaboratrici e collaboratori<sup>2</sup>.



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.

## Cronaca dell'anno 2003.

### Marzo

**6 marzo:** FFS Cargo commissiona le prime locomotive per la sua affiliata italiana Swiss Rail Cargo Italy. Si tratta di tre locomotori diesel della Vossloh Locomotives, da impiegare su tratte non elettrificate. Per il traffico interno, FFS Cargo si procura inoltre altri 128 contenitori Cargo Domino.

**17 marzo:** FFS Cargo acquista una vasta area alla stazione tedesca di Basilea. Entro il 2007 vi sarà installata una piazza di trasbordo per il trasporto europeo delle merci.

### Aprile

**5 aprile:** FFS Cargo assume in proprio la responsabilità inerente ai trasporti di acciai dai porti renani a destinazione dell'Italia del Nord; come partner in Italia, quale vettore subordinato, c'è Ferrovie Nord Cargo (FN Cargo). Il nuovo concetto permette di ridurre da 5 a 2,5 giorni i tempi di rotazione del materiale rotabile.

### Maggio

**5 maggio:** Dopo cinque mesi di chiusura totale la galleria di Monte Olimpino II, al lato meridionale della stazione di Chiasso, è di nuovo percorribile su un unico binario. L'interruzione si è ripercossa pesantemente sul traffico merci ferroviario attraverso le Alpi; le FFS si sono infatti viste costrette a cedere trasporti alla strada e all'asse del Brennero.

**20 maggio:** FFS Cargo fa una prima commessa di 18 locomotive bicorrente da utilizzare per il traffico transfrontaliero Svizzera-Italia.

## Giugno

**13 giugno:** L'Assemblea generale nomina il Consiglio di amministrazione delle FFS per il secondo quadriennio. Olivier Steimer subentra nel consesso al posto di Beth Krasna. Thierry Lalive d'Epina, presidente del Consiglio di amministrazione, e gli altri membri, vengono confermati nella carica da loro precedentemente ricoperta.

**27 giugno:** FFS Cargo risolve di ottimizzare il traffico a carri completi. La novità consiste nel fatto che ci sono 44 stazioni di team competenti per la distribuzione delle merci in arrivo. Si continua comunque a servire tutto il territorio nazionale.

## Agosto

**26 agosto:** Il risultato semestrale conseguito dalle FFS lascia sperare in una buona chiusura annuale. Il traffico viaggiatori ha potuto mantenere quanto conseguito l'anno prima e al traffico merci è riuscito di migliorare.

## Ottobre

**6 ottobre:** FFS Cargo ed ERS Railways BV, joint venture delle imprese di trasporti marittimi Maersk Sealand e P&O Nedlloyd, attive in tutto il mondo, intendono migliorare la qualità dei traffici ferroviari sull'asse Rotterdam-Norditalia, stipulando a tale fine un contratto di cooperazione.

## Dicembre

**14 dicembre:** Il cambiamento d'orario incide in modo essenziale sul traffico merci: prende l'avvio il traffico svizzero a carri completi con il nuovo concetto per la distribuzione, sull'asse nord-sud viene attivato l'orario cadenzato, mentre la Swiss Rail Cargo Italy, società affiliata del Norditalia, avvia il servizio pilota. Nella Germania meridionale e nel Canton Sciaffusa FFS Cargo si occupa di servire i clienti in sei stazioni della DB per il traffico merci fra Gottmadingen e Lauchringen.

**15 dicembre:** Il primo treno della Swiss Rail Cargo Italy circola da Chiasso a Lecco, località situata nell'Italia del Nord.

**19 dicembre:** FFS Cargo ordina un secondo lotto di 18 locomotori bicorrente per il traffico transfrontaliero Svizzera-Italia. La consegna avverrà già a partire da metà del 2004.

**31 dicembre:** La puntualità è rimasta a un alto livello: Nel traffico merci, il 90,7% dei treni raggiunge la meta con uno scarto massimo di 30 minuti sull'orario previsto mentre per il traffico interno, per tradizione maggiormente puntuale, la quota è persino del 94,1%.

## Informazioni sui segmenti FFS: Traffico merci.

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

Milioni CHF	2003	Traffico merci 2002
<b>Reddito di esercizio</b>		
Redditi da traffico	1 061,6	1 075,8
Indennizzi	18,7	18,3
Redditi locativi immobili	3,0	4,5
Ricavi complementari	136,8	119,4
Altri ricavi	14,2	27,1
Prestazioni proprie	80,3	69,2
Diminuzione del reddito	-31,0	-20,7
<b>Totale Reddito di esercizio</b>	<b>1 283,6</b>	1 293,6
<b>Spese di esercizio</b>		
Spese per il materiale	-135,6	-141,7
Spese per il personale	-520,5	-563,6
Altre spese di esercizio	-529,4	-547,1
Ammortamenti su investimenti materiali, finanziari e immateriali	-91,4	-84,4
Investimenti non attivabili	-8,3	-1,3
Contributo Settori centrali	-21,0	-27,8
<b>Totale Spese di esercizio</b>	<b>-1 306,2</b>	-1 365,8
<b>Risultato di esercizio</b>	<b>-22,6</b>	-72,2
Risultato vendita attivo fisso	2,3	0,9
Reddito straordinario	1,1	0,0
Spesa straordinaria	0,0	-2,5
<b>EBIT</b>	<b>-19,2</b>	-73,8
Reddito finanziario	2,7	3,7
Oneri finanziari	-1,8	-5,6
Contributo Settori centrali	-14,6	-19,6
<b>Utile/perdita al lordo delle imposte e senza sovvenzioni</b>	<b>-32,9</b>	-95,4
Imposte	-1,1	-1,1
Quote di minoranza	0,9	0,3
<b>Utile/perdita del gruppo</b>	<b>-33,1</b>	-96,1

## Informazioni sui segmenti Bilancio FFS. Attivi.

Milioni CHF	<b>31.12.2003</b>	<b>Traffico merci</b> 31.12.2002
<b>Attivo circolante</b>		
Liquidità	24,6	82,7
Crediti da forniture e servizi	206,1	179,5
Altri crediti	132,7	70,0
Scorte di merci e lavori iniziati	35,9	39,1
Ratei e risconti attivi	57,8	30,3
<b>Totale Attivo circolante</b>	<b>457,1</b>	401,7
<b>Attivo fisso</b>		
Immobilizzazioni finanziarie	10,1	61,7
Immobilizzazioni materiali	686,7	721,8
Impianti in costruzione	127,3	142,1
Immobilizzazioni immateriali	25,2	19,4
<b>Totale Attivo fisso</b>	<b>849,2</b>	945,0
<b>Totale Attivi</b>	<b>1 306,3</b>	1 346,6

## Informazioni sui segmenti Bilancio FFS. Passivi.

Milioni CHF	31.12.2003	Traffico merci 31.12.2002
<b>Capitale di terzi</b>		
Debiti finanziari a breve termine	185,9	188,9
Debiti da forniture e servizi	146,6	134,4
Altri debiti a breve termine	22,2	25,8
Ratei e risconti passivi	59,2	65,3
Accantonamenti a breve termine	52,4	60,1
<b>Totale capitale di terzi a breve termine</b>	<b>466,2</b>	474,4
Debiti finanziari a lungo termine	0,5	0,0
Altri debiti a lungo termine	39,6	41,2
Accantonamenti a lungo termine	74,2	58,5
<b>Totale capitale di terzi a lungo termine</b>	<b>114,3</b>	99,7
<b>Totale Capitale di terzi</b>	<b>580,5</b>	574,1
<b>Quote di minoranza</b>	<b>-0,4</b>	0,3
<b>Capitale proprio</b>		
Capitale azionario	670,0	670,0
Riserve di capitale	2,2	2,2
Riserve da utili	87,1	196,3
Utile/perdita del gruppo	-33,1	-96,1
<b>Totale Capitale proprio</b>	<b>726,2</b>	772,3
<b>Totale Passivi</b>	<b>1 306,3</b>	1 346,6



## Elenco delle partecipazioni FFS.

Società del gruppo e società associate nella divisione merci.

Nome dell'azienda		Capitale azionario in Milioni	Partecipazione FFS in Milioni	Partecipazione FFS % <b>31.12.2003</b>	Seg	
<b>Depositi e impianti di trasbordo</b>						
Umschlags AG, Basel	CHF	6,00	2,12	35,33	E	Z
Terzag Terminal Zürich AG, Zürich	CHF	0,20	0,06	30,00	E	I
CTG-AMT Genève-La Praille SA, Lancy	CHF	0,20	0,05	25,00	E	I
<b>Trasporti e spedizione</b>						
Schweizerische Bundesbahnen FFS Cargo AG, Basel	CHF	670,00	670,00	100,00	V	G
Swiss Rail Cargo Italy S.r.L., Milano	EUR	13,00	13,00	100,00	V	G
Rail Italy S.p.A., Milano	EUR	0,05	0,05	100,00	V	G
S-Rail Europe GmbH, Singen	EUR	0,25	0,19	75,00	V	G
ChemOil Logistics AG, Basel	CHF	0,25	0,13	51,00	V	G
Swiss Rail Cargo Köln GmbH, Köln	EUR	1,50	0,77	51,00	V	G
Cargo SI S.p.A., Milano	EUR	0,10	0,05	50,00	E	Z
RAlpin AG, Bern	CHF	0,30	0,09	30,00	E	G
Hupac SA, Chiasso	CHF	20,00	4,77	23,85	E	G
Termi SA, Chiasso	CHF	0,50	0,10	20,00	E	G

Registrazione:

Seg = Segmento

V = completamente consolidata

E = registrata secondo il metodo  
dell'equivalenza

G = Traffico merci

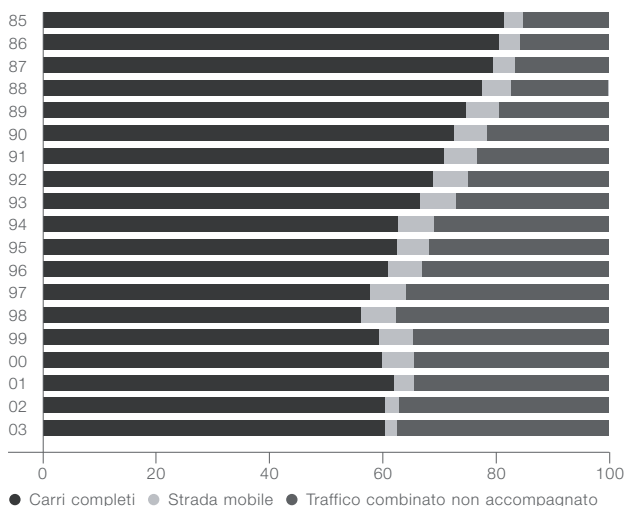
I = Infrastruttura

Z = Settori centrali

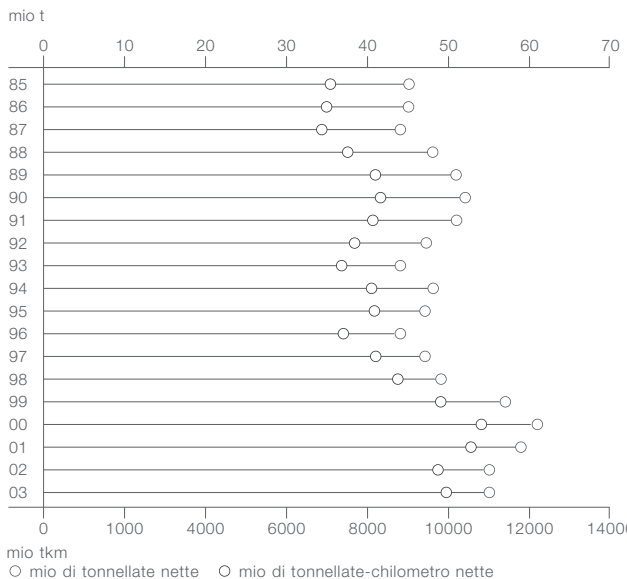
# Indici FFS Cargo.

## Evoluzione delle prestazioni nel traffico merci.

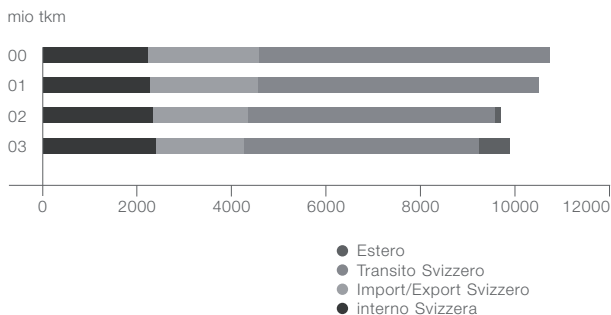
Quote in % per genere di trasporto



## Volume del traffico merci e prestazioni.



## Prestazione secondo il genere di traffico.

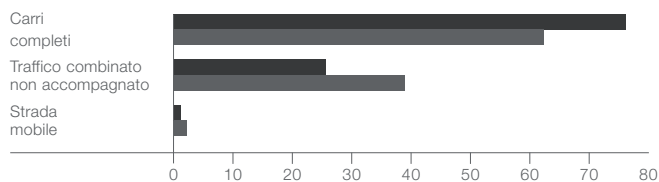


**Entità del traffico e delle prestazioni.**

		2000	2001	2002	2003	03-02 ± %
<b>Volume dei traffici</b>	mio t	60,50	59,00	54,93	54,78	-0,3
Carri completi		42,53	43,88	40,55	40,43	-0,3
– all'interno		20,64	22,53	22,26	22,58	1,5
– in importazione/esportazione		12,87	12,48	11,18	11,89	6,4
– in transito		9,03	8,87	7,11	5,95	-16,4
Traffico combinato non accompagnato		14,42	13,82	13,51	13,65	1,1
– all'interno		0,26	0,25	0,39	0,43	10,3
– in importazione/esportazione		3,39	3,23	2,94	2,79	-4,9
– in transito		10,77	10,33	10,19	10,43	2,4
Traffico combinato accompagnato		1,99	1,30	0,87	0,70	-19,3
Rimanenza/Altri		1,55	0,00	0,00	0,00	–
<b>Carri carichi</b>	quantità in 1000	2 147	2 057	1 934	1 968	1,7
<b>Prestazioni di trasporto</b>	mio tkm	10 786	10 534	9 732	9 936	2,1
Carri completi		6 380	6 525	5 827	5 567	-4,5
– all'interno		2 109	2 225	2 261	2 321	2,6
– in importazione/esportazione		1 744	1 716	1 479	1 487	0,5
– in transito		2 527	2 583	2 087	1 759	-15,7
Traffico combinato non accompagnato		3 665	3 621	3 534	3 509	-0,7
– all'interno		39	42	66	76	13,9
– in importazione/esportazione		554	539	474	339	-28,5
– in transito		3 072	3 041	2 994	3 094	3,4
Traffico combinato accompagnato		612	388	257	210	-18,4
Rimanenza/Altri		128	0	0	0	–
Prestazioni di trasporto all'estero		...	...	113	651	474,5

**Struttura del traffico merci.**

Quote in %



● Quantità in t ● Prestazioni in tkm

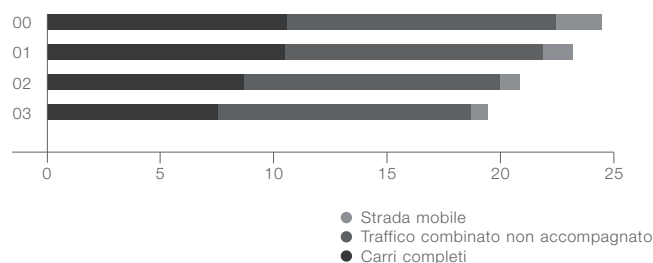
**Traffico FFS Cargo attraverso le Alpi.**

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

		2000	2001	2002	2003	03-02 ± %
<b>San Gottardo</b>	mio t	20,42	18,98	17,38	17,21	-1,0
Carri completi		6,87	6,78	5,97	5,62	-5,8
Traffico combinato non accompagnato		11,56	10,90	10,55	10,88	3,2
Strada mobile		1,99	1,30	0,87	0,70	-19,3
<b>Sempione</b>		3,80	3,98	3,29	2,04	-37,9
Carri completi		3,63	3,64	2,64	1,86	-29,8
Traffico combinato non accompagnato		0,17	0,34	0,64	0,18	-71,3
<b>Totale</b>		24,22	22,96	20,67	19,25	-6,9
Carri completi		10,50	10,42	8,61	7,48	-13,2
Traffico combinato non accompagnato		11,73	11,25	11,19	11,07	-1,1
Strada mobile		1,99	1,30	0,87	0,70	-19,3

**Traffico FFS Cargo attraverso le Alpi.**

mio di tonnellate nette

**Produttività, valori medi.**

Ricavo per tonnellata-chilometro	cts	11,0	10,9	11,1	10,7	-3,3
Distanza media per tonnellata netta	km	178,3	178,5	177,2	181,4	2,4

<b>Effettivi.</b>	2000	2001	2002	<b>2003</b>	03-02 ± %	
<b>Personale</b>						
<b>Totale (consolidato)</b>	quantità <sup>1</sup>			5 130	4 898	-4,5
<b>FFS Cargo SA<sup>2</sup></b>	4 370	5 091	5 107	4 851	-5,0	
Centrale	3	164	204	149	-27,0	
Vendita	3	496	502	446	-11,2	
Produzione	3	3 352	3 276	3 161	-3,5	
– personale per i locomotori di tratta	3	960	953	916	-3,9	
Manutenzione (materiale rotabile)	3	1 031	957	979	2,3	
Altro	3	48	168	116	-31,0	
<b>Società affiliate</b>	–	–	23	47	104,3	

<b>Veicoli, stato al 31.12.</b>					prestaz. kW/veic.
<b>Veicoli motori</b>	828	827	801	776	...
Locomotori di tratta	450	458	458	463	5 317
– idonei a circolare all'estero	0	0	13	57	5 218
Locomotive di manovra	137	136	132	128	520
– a trazione diesel	70	70	70	74	558
Trattori di manovra	241	233	211	185	211
– a trazione diesel	105	103	93	86	200

<b>Carri merci</b>					portata t/carro
Propri	13 017	13 121	12 793	12 171	40,73
– a 4 assi	4 720	4 570	4 589	4 709	64,63
– carri aperti	2 898	2 854	2 799	2 745	50,03
– carri coperti	4 433	4 862	4 659	4 204	26,53
– carri pianali, a 2 assi	1 324	1 315	1 247	1 114	27,94
– carri pianali, a 4 assi	2 524	2 357	2 302	2 328	67,99
– carri con tetto scorrevole o ribaltabile	1 336	1 334	1 390	1 399	35,54
– carri speciali	502	399	396	381	35,28
Carri merci privati nel parco FFS	6 851	7 214	7 429	7 139	61,83

<b>Rumore</b>								
Carri merci poco rumorosi	quantità			80	127	504	534	6,0
– quota dell'effettivo totale	%			0,6	1,0	3,9	4,4	11,4

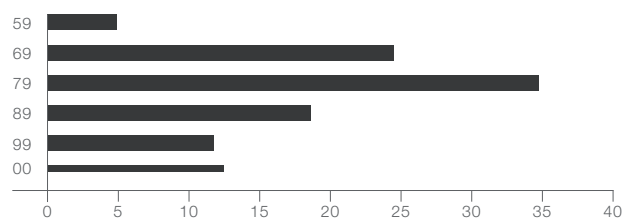
1 Organico nella media annua, in occupati a tempo pieno.

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

3 Altra struttura organizzativa. Non comparabile con gli anni successivi.

#### Invecchiamento dei carri merci.

Quote in %/Anni di costruzione



L'estratto della rapporto di gestione 2003 delle FFS è disponibile in lingua tedesca, francese, italiana e inglese; lo si può anche richiamare al sito [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com). La stampa della versione tedesca è la sola che faccia stato.

## **Impressum**

Editrice  
FFS Cargo, Peter Merian-Strasse 90,  
4065 Basilea

Concetto e impostazione  
külling partner identity, Zurigo

Foto  
Gerry Amstutz, Zurigo  
Franz Rindlisbacher, Zurigo

