

FFS Cargo nel 2004.



Estratto del rapporto di gestione delle FFS.

Sommario.

Prefazione	
FFS Cargo crea una situazione di concorrenza a favore dei clienti	8
Organigramma	10
FFS Cargo nel 2004	
in Germania e in Italia volta al successo, risultato record nel traffico interno	12
Cronaca del 2004	20
Cifre finanziarie	22
Elenco delle partecipazioni	24
Cifre salienti	25







322 GT Ffs Cargo

RAIL4CHEM

322 GT Ffs Cargo



FFS Cargo crea una situazione di concorrenza a favore dei clienti.

Potenziando il proprio ruolo sui mercati in Italia e Germania, FFS Cargo ha creato una situazione di concorrenza nel settore, di cui usufruiscono i clienti della ferrovia merci nel transito Nord-Sud. Attualmente FFS Cargo è l'unica azienda ferroviaria in grado di offrire alla clientela una produzione in proprio sull'intero asse Nord-Sud. I clienti del traffico merci, operatori e speditori possono contare per la prima volta su una ferrovia merci che si assume tutte le responsabilità per i trasporti fra la Germania e l'Italia, in transito attraverso la Svizzera in ambedue le direzioni. Offrendo questo nuovo prodotto, FFS Cargo ha concordato liberamente con la propria clientela degli accordi sulla puntualità stabilendo un sistema di penali. Grazie al nuovo modello aziendale transfrontaliero, FFS Cargo interrompe la tradizione ultracentenaria in cui la responsabilità delle singole aziende ferroviarie finiva al confine nazionale; con un moderno sistema di produzione si inaugura una nuova era per la ferrovia merci in Europa.

Il nuovo modello aziendale nasce da un orientamento sistematico all'attività principale ed è il risultato di una preparazione pluriennale in cui sono stati effettuati investimenti di circa 500 milioni di franchi svizzeri per l'acquisto di locomotive. In questo contesto è stata sviluppata una strategia incentrata sistematicamente sulla produzione del traffico merci. Dopo aver abbandonato l'obiettivo di creare un'offerta logistica globale, le energie sono state investite pienamente nell'elaborazione di una produzione ferroviaria transfrontaliera, con tutte le responsabilità che questo comporta. Allo stesso tempo la produzione ferroviaria è passata da una concezione commerciale, basata sul singolo treno, ad un'ottica innovativa incentrata su parametri industriali. Nasce così una produzione che da una parte tende ad ottimizzare tutte le risorse impiegate e dall'altra migliora i presupposti necessari a garantire la puntualità e l'affidabilità.

Nell'arco di 18 mesi FFS Cargo ha subito una diminuzione della quota di mercato dal 100 al 70% sulla linea del Gottardo, per cui in passato aveva il monopolio. Le aziende della concorrenza hanno inoltre ampliato la propria offerta sul Sempione. Il 12 dicembre 2004

FFS Cargo ha concluso l'insediamento della propria produzione in Germania e in Italia, registrando una notevole crescita: il numero dei treni si è quadruplicato in Germania e quintuplicato in Italia. Per i treni in transito a sud di Mannheim la quota di mercato di FFS Cargo ammonta già al 34 per cento circa, mentre sui tracciati a sud del confine con l'Italia è del 25 per cento circa.

Parallelamente alle innovazioni sull'asse Nord-Sud, FFS Cargo è riuscita a ad incrementare la produttività sul mercato nazionale svizzero grazie all'introduzione del progetto «Nuovo traffico a Carri Completi» (NWL) e la relativa riduzione dei costi. Sul piano nazionale si è trattato di un anno da record grazie a vari fattori, come l'acquisizione di nuovi clienti, la fervente attività nel settore delle costruzioni (genio civile e gallerie) nonché il boom nell'industria dello zucchero.



Dr. Benedikt Weibel
Presidente del Consiglio di amministrazione

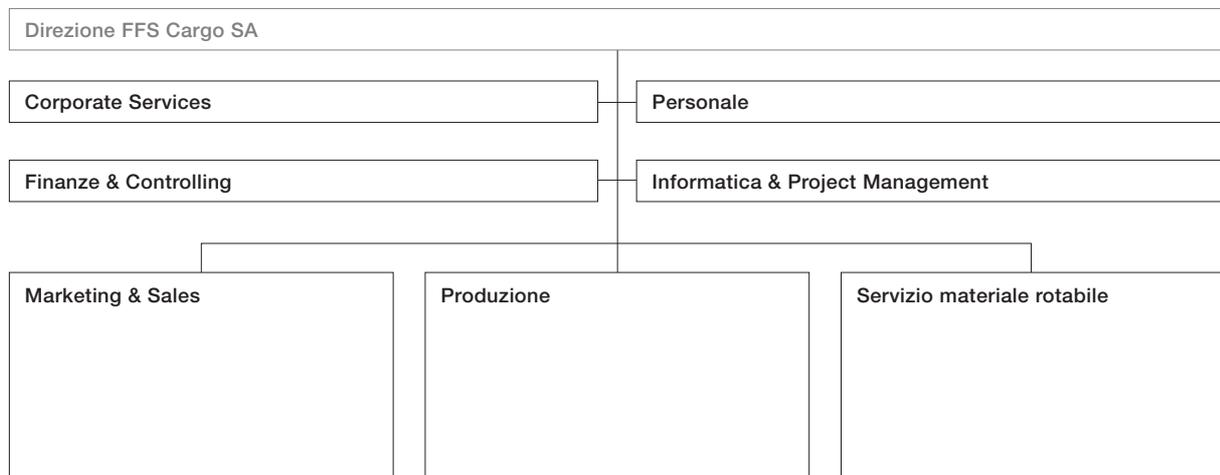
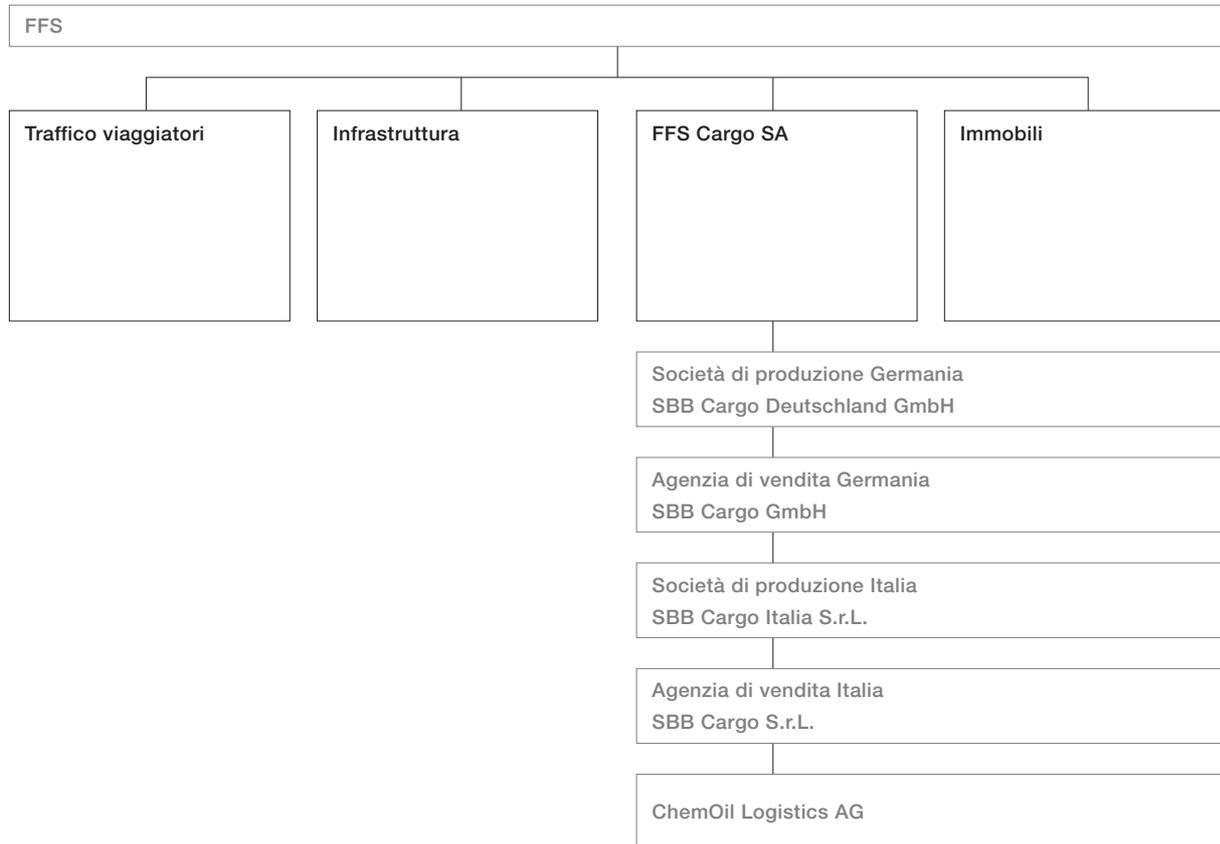
Accanto a questi cambiamenti, FFS Cargo ha conseguito nel 2004 un risultato finanziario che le dovrebbe consentire di chiudere in attivo il 2005. Dopo 25 anni di cifre in passivo, il traffico merci delle FFS potrebbe tornare a generare un utile, il che rappresenta il primo passo per far fruttare interessi sul capitale proprio e finanziare così la crescita preventivata.

FFS Cargo è riuscita a raggiungere questi livelli grazie alla fiducia dei clienti – di lunga data e nuovi – e all'impegno di collaboratori motivati. I clienti hanno saputo cogliere i vantaggi della concorrenza intramodale anche nei trasporti di transito e i collaboratori hanno fornito delle prestazioni sorprendenti, rendendo possibile l'inversione di tendenza. La direzione generale e il Consiglio di amministrazione ringraziano per la fiducia dimostrata dai clienti e il grande impegno profuso dai collaboratori.



Daniel Nordmann
Delegato del Consiglio di amministrazione

Organigramma.



Direzione generale di FFS Cargo SA.



[1]



[2]



[3]



[4]



[5]



[6]



[7]



[8]

[1] Daniel Nordmann (1955, CH)

Direttore di FFS Cargo, psicologo dipl. IPA (Istituto di psicologia applicata). Nelle 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. Nelle 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 Corporate Services, avvocato lic. iur. Presso FFS Cargo dal 2001 come responsabile del Servizio giuridico e responsabile Business Development.

FFS Cargo: in Germania e in Italia volta al successo.

- Il disavanzo d'esercizio si è ridotto a CHF –2,8 mio.
- La prestazione di traffico è aumentata dell'1,8 per cento a 10,12 mia di tonnellate-chilometro nette.
- Risultato record nel traffico interno con 2,72 mia di tonnellate-chilometro nette (+13,2%).
- Al 12 dicembre 2004, data del cambio di orario, la prestazione di traffico in Germania risulta quadruplicata e in Italia quintuplicata.

La tendenza trova conferma: FFS Cargo ha ancora sensibilmente ridotto il disavanzo di bilancio, che ora ammonta a soli CHF 2,8 mio (anno precedente CHF 33,1 mio). Rispetto all'anno precedente i trasporti sono leggermente aumentati (+1,8%), totalizzando 10,12 mia di tonnellate-chilometro nette. Nel traffico interno FFS Cargo ha conseguito un risultato record, aumentando la prestazione a 2,72 mia di tonnellate-chilometro nette (+13,2%). Nel traffico internazionale Nord-Sud, FFS Cargo ha potenziato fortemente la sua posizione e alla data del cambio di orario del 12 dicembre 2004 il numero di treni merci risultava quadruplicato in Germania e quintuplicato in Italia. Con la forte espansione all'estero e l'ottimo risultato nel traffico interno, FFS Cargo ha più che compensato le perdite a favore dei concorrenti nel traffico di transito attraverso la Svizzera. Il reddito da traffico è stato incrementato del 3,9 per cento a CHF 1,10 mia (anno precedente CHF 1,06 mia). Grazie all'andamento del fatturato, agli interventi di ristrutturazione e a una rigorosa gestione dei costi, FFS Cargo ha migliorato il risultato d'esercizio dell'83 per cento a CHF –3,8 mio, con un maggiore reddito d'esercizio di CHF 1,33 mia (+3,9%) e costi d'esercizio di CHF 1,34 mia in proporzione più ridotti.

Prestazioni a raffronto

In mio di tonnellate-chilometro nette	2004	2003	Variazione in %
Interno	2 720	2 403	+13,2
Export	571	557	+2,5
Import	1 286	1 308	-1,7
Transito	4 771	5 017	-4,9
Estero (Germania/Italia)	769	651	+18,1
Totale	10 117	9 936	+1,8

Traffico merci FFS Cargo in sintesi¹

Valori monetari in mio di CHF	2004	2003	2002
Reddito di esercizio	1 333,9	1 283,6	1 293,6
di cui reddito da traffico	1 102,7	1 061,6	1 075,8
Spese di esercizio	1 337,7	1 306,2	1 365,8
Risultato di esercizio	-3,8	-22,6	-72,2
EBIT	-1,4	-19,2	-73,8
Risultato annuo	-2,8	-33,1	-96,1
Investimenti lordi	224,6	198,3	225,7
Collaboratori ²	Numero 4 869	4 898	5 130

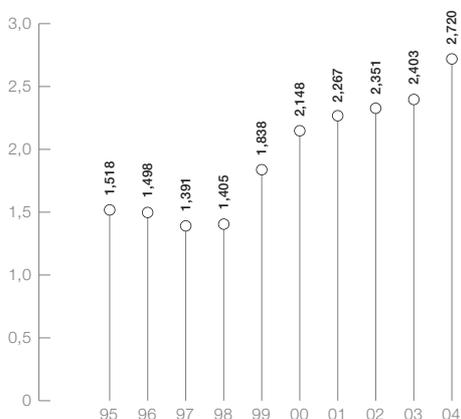
Dati sulla produttività

	2004	2003	2002
Reddito per ogni tonnellata-chilometro netta in centesimi	10,90	10,68	11,05
Distanze medie in km per ogni carro carico	197	193	200

- 1 Conto del segmento. Redditi e spese infragruppo non eliminati.
 2 Impiegati a tempo pieno nella media annua, incluse le società affiliate.

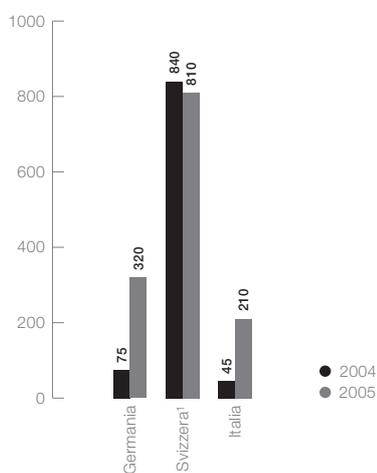
Prestazione da traffico FFS Cargo nel traffico merci interno

Mia di tonnellate-chilometro nette



Treni merci di FFS Cargo sull'asse Nord-Sud¹

Numero di treni per settimana



¹ Traffico transalpino al San Gottardo e al Sempione (senza gli altri traffici svizzeri)

Obiettivi strategici FFS Cargo.

- Moderata crescita con nuovi prodotti e incremento della produttività sul mercato svizzero.
- Forte crescita in Europa sull'asse Nord-Sud a grande traffico tra Benelux/Germania e Italia.

Con 10,12 mia di tonnellate-chilometro nette FFS Cargo ha leggermente incrementato le prestazioni rispetto all'anno precedente (9,94 mia) (+1,8%). Nel traffico internazionale Nord-Sud, è riuscito alla FFS Cargo di rafforzare in misura notevole la sua posizione e, per il cambiamento d'orario del 12 dicembre 2004, ha potuto quadruplicare il numero dei treni merci circolanti in Germania e, in Italia, quintuplicarlo. Nel traffico interno svizzero FFS Cargo ha conseguito un risultato record, aumentando le prestazioni a 2,72 mia di tonnellate-chilometro nette (+13,2%). Grazie alla forte espansione fatta registrare all'estero e all'ottimo risultato conseguito nel traffico interno svizzero, FFS Cargo è riuscita a compensare ampiamente le perdite subite per la concorrenza fattale nel traffico di transito attraverso la Svizzera.

Il reddito da traffico è stato incrementato del 3,9 percento a CHF 1,103 mia (anno precedente CHF 1,062 mia). Grazie all'andamento del fatturato, agli interventi di ristrutturazione e a una rigorosa gestione dei costi, FFS Cargo ha migliorato il risultato d'esercizio dell'83 percento pari a CHF -3,8 mio, con un maggiore reddito d'esercizio di CHF 1,334 mia (+3,9%) e costi d'esercizio di CHF 1,338 mia (+2,4%) in proporzione più ridotti. Il risultato al netto di interessi e imposte (EBIT) è migliorato a CHF -1,4 mio e si riflette in un risultato d'esercizio altrettanto decisamente mi-

gliorato. Il disavanzo d'esercizio si è ridotto rispetto all'anno precedente del 92 percento e ammonta ancora a CHF 2,8 mio (anno precedente: CHF 33,1 mio). In questo modo FFS Cargo è stata in grado di porre buone basi per raggiungere nell'esercizio 2005 un risultato che per la prima volta si prevede positivo.

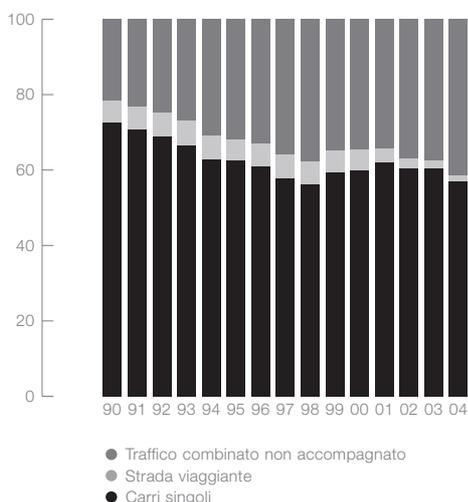
Tendenze di mercato.

Concorrenza nel traffico Nord-Sud. Accedendo al mercato tedesco e italiano, e potenziando ulteriormente la produzione internazionale, FFS Cargo è entrata in competizione per il transito europeo Nord-Sud, proponendosi quale concorrente al cospetto dei clienti del traffico merci su rotaia. La concorrenza nel traffico di merci su rotaia si è nuovamente intensificata. Alla fine del 2004, oltre a FFS Cargo operavano altre quattro ferrovie merci sull'asse Nord-Sud della Svizzera. L'economia dei trasporti dispone in tal modo della scelta auspicata. I grandi clienti hanno iniziato a bandire le gare d'appalto per i loro trasporti. Grazie alle convincenti offerte e alla propria, ininterrotta produzione, FFS Cargo è riuscita ad accaparrarsi la maggior parte di queste gare, rafforzando la posizione acquisita sul mercato tedesco e italiano.

Alla fine dell'anno di riferimento la quota di mercato di FFS Cargo in Germania a sud di Mannheim si attestava a circa il 34 percento e a sud di Friburgo a circa il 43 percento. Sui percorsi italiani, al meridione dei transiti di confine di Chiasso, Luino e Domodossola, la quota di mercato della FFS Cargo ha raggiunto nella media il 25 percento. Sulla tratta del San Gottardo, a suo tempo monopolio delle FFS, FFS Cargo ha dovuto subire una flessione della sua quota di mercato che è passata dal 100 al 70 percento. In una prima fase, la concorrenza nel traffico di merci su rotaia ha comportato alcune redistribuzioni tra i singoli operatori di mercato. Grazie alla concorrenzialità delle offerte e alla responsabilità indivisa nel trasporto internazionale, FFS Cargo è però stata in grado di acquisire un numero crescente di ordini che in precedenza passavano per il trasporto su strada e a fornire pertanto un contributo positivo allo spostamento dei traffici.

Evoluzione delle prestazioni per il traffico merci

Percentuale per tipo di trasporto



Record nel traffico interno. Nel traffico interno in Svizzera, FFS Cargo ha conseguito complessivamente un risultato record, incrementando i trasporti del 13,2 per cento a 2,72 mia di tonnellate-chilometro. I clienti hanno accolto favorevolmente il nuovo concetto di produzione nel traffico a carri completi, dove FFS Cargo ha registrato una crescita leggera. Questo andamento è stato integrato da una soddisfacente crescita del traffico combinato interno e da un netto aumento nel settore dei treni completi, in particolare per le costruzioni. Sono aumentati anche i traffici con il nuovo prodotto Cargo Domino.

Leggero incremento del traffico d'esportazione. Il traffico d'esportazione ha segnato ancora un leggero incremento dovuto agli effetti congiunturali, raggiungendo 0,57 mia di tonnellate-chilometro (+2,5%).

Importazioni in leggero calo. Il traffico d'importazione ha registrato un calo a 1,29 mia di tonnellate-chilometro (-1,7%), dovuto in particolare alla riduzione dei trasporti di oli minerali (alto livello dei prezzi sui mercati spot).

Conseguenze della concorrenza nel transito. Nel traffico di transito attraverso la Svizzera le perdite a favore dei concorrenti hanno comportato un'ulteriore recessione a 4,77 mia di tonnellate-chilometro (-4,9%). In Germania e Italia, invece, FFS Cargo ha potuto aumentare la prestazione di trasporto a 0,77 mia di tonnellate-chilometro (+18,1%).

Aggregando i dati per settori, FFS Cargo registra aumenti nel traffico combinato, nei trasporti di acciaio, carta e materiali per costruzioni (nuovi grandi cantieri) e nel trasporto di prodotti agricoli (buoni raccolti). Le ottimizzazioni interne del cliente hanno contribuito invece a una flessione nei trasporti postali. Per l'altissimo livello dei prezzi sui mercati del greggio sono diminuiti i trasporti di oli minerali.

Alla fine del 2004, oltre a FFS Cargo operavano altre quattro ferrovie merci sull'asse Nord-Sud della Svizzera. L'economia dei trasporti dispone in tal modo della scelta auspicata. I grandi clienti hanno iniziato a bandire le gare d'appalto per i loro trasporti. Grazie alle convincenti offerte e alla propria, ininterrotta produzione, FFS Cargo è riuscita ad accaparrarsi la maggior parte di queste gare, rafforzando la posizione acquisita sul mercato tedesco e italiano.

Traffico transalpino al San Gottardo e al Sempione.

Nonostante l'intensificarsi della concorrenza sull'asse Nord-Sud attraverso la Svizzera, nel traffico transalpino FFS Cargo è rimasta complessivamente ai livelli dell'esercizio precedente (si veda la tabella). Nel traffico combinato non accompagnato attraverso le Alpi, FFS Cargo è stata in grado di incrementare i volumi di traffico. La strada viaggiante al San Gottardo ha nuovamente raggiunto i livelli di prima dello sbarramento nel 2003, durato vari mesi, della galleria di Monte Olimpino II, presso Chiasso. Nel traffico a carri completi FFS Cargo ha invece perso altri treni a favore dei concorrenti. Nel complesso le ferrovie merci hanno nettamente aumentato le quantità trasportate nel traffico transalpino, elevando dal 63 al 65 per cento la parte di mercato, riferita a quella svolta dalla strada.

Traffici che attraversano le Alpi a confronto con l'anno precedente

In mio di tonnellate nette	2004	2003	Differenza
Traffico con carri singoli	6,88	7,48	-8,0%
Traffico combinato non accompagnato	11,53	11,07	+4,2%
Strada viaggiante	0,84	0,70	+20%
Totale	19,25	19,25	± 0,0%

Grandi cambiamenti nel traffico Nord-Sud.

Ulteriori progressi sono stati portati a segno nello sviluppo delle due società affiliate SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo Italia, che vedono un costante aumento della produzione e l'assunzione di nuovo personale.

L'azienda ha vissuto per così qualcosa di nuovo nella notte tra il 14 e il 15 gennaio 2004: il primo treno interamente di produzione FFS Cargo è partito dalla Germania (Duisburg) verso l'Italia (Novara). Si trattava di un treno di traffico combinato per l'operatore Hupac. Ulteriori importanti acquisizioni sotto l'esclusiva responsabilità FFS nell'asse Nord-Sud hanno riguardato, dall'aprile del 2004, i trasporti di prodotti lunghi in acciaio per Saarstahl da Saarbrücken verso il comprensorio di Milano e, dal settembre del 2004, i traffici di oli minerali per Esso ed Exxon Mobile rispettivamente da Trecate (vicino a Milano) a Glattbrugg (nei pressi di Zurigo) e a destinazione di Mannheim.

Nel settembre 2004 FFS Cargo ha effettuato trasporti in Italia tramite la piattaforma Desio in Italia settentrionale con il partner Arienti Srl. FFS Cargo ha così integrato la gamma di prodotti con trasporti «porta a porta» dalla Svizzera all'Italia settentrionale e viceversa. FFS Cargo offre ai clienti un servizio completo, costituito da trasporto ferroviario, trasbordo strada-rotaia e trasporto su strada in Italia. La nuova offerta consente così anche ai clienti minori senza binario di raccordo di utilizzare un'alternativa al trasporto su strada.

Quintuplicato il numero di treni. Con il cambio di orario del 12 dicembre 2004, FFS Cargo ha incrementato decisamente i propri trasporti all'estero: in Italia il numero di treni è quintuplicato (210 treni alla settimana rispetto ai precedenti 45), mentre in Germania è quadruplicato (320 treni alla settimana rispetto ai precedenti 75). Questo passo da gigante ha richiesto molte energie all'azienda e, nei primi giorni, si sono registrati forti ritardi.

In Italia, SBB Cargo Italia ha formato prevalentemente da sola il personale necessario nelle due sedi di Gallarate e Ponte Chiasso. Grazie a questa procedura l'azienda è in grado di operare sin dall'inizio con profili professionali moderni e polivalenti (il macchinista per es. è anche verificatore).

In Germania, nelle sedi di Colonia e di Offenburg, FFS Cargo ha iniziato a formare il proprio personale di produzione, che sostituirà gradualmente il personale temporaneo. Anche la sede di Arth-Goldau in Svizzera è collegata a questo sviluppo e da quella sede è possibile utilizzare personale a livello transfrontaliero fino a Offenburg. Arth-Goldau sostituirà pertanto a lungo termine la sede di Erstfeld. Il primo gruppo di macchinisti ha iniziato a metà dicembre i servizi regolari transfrontalieri senza cambio di locomotiva verso Offenburg. In direzione opposta, a partire da metà 2005, i macchinisti tedeschi viaggeranno fino a Arth-Goldau.

«Rete Svizzera»: la pressione sui costi prosegue.

I clienti hanno accolto favorevolmente il nuovo concetto operativo nel traffico dei carri completi. Con l'attuale messa in servizio della potente locomotiva diesel del tipo Am 843 per la produzione Cargo regionale si sono potuti realizzare ulteriori interventi di riorganizzazione. La conseguenza della riduzione dei contributi federali per il traffico dei carri completi nei prossimi anni sarà però il fatto che la pressione sulla «Rete Svizzera» (trasporto merci interno) non si allenterà; essa verrà però leggermente attenuata dalla sorprendente deliberazione decisa a fine anno dalle Camere federali di non effettuare la riduzione in tutta la sua portata, ma in più piccole fasi meglio sopportabili.

Per il cambio di orario di metà dicembre 2004, FFS Cargo ha assunto in piena autonomia il traffico dei carri completi sulla rete del traffico regionale Mittelland (RM), sulla tratta Porrentruy-Bonfol delle Chemins de fer du Jura (CJ) e sul tratto stazione di smistamento Basilea/Muttenz–Basilea St. Johann Rheinhafen (con precedente trazione curata dalla SNCF). Il passaggio all'orario di Ferrovia 2000 si è svolto senza problemi.

Chiari rapporti con le società affiliate.

Dalla fine del 2004 FFS Cargo opera in Germania e in Italia tramite separate società commerciali e di produzione affiliate. Le società di produzione affiliate agiscono come vettori secondari e le società commerciali affiliate come agenzie di vendita. Questo modello societario con vettori secondari e agenzie di intermediazione consente di avere strutture chiare e omogenee e di regolare le responsabilità. Al contempo sono stati separati i rapporti di proprietà. A tal fine, FFS Cargo ha riacquisito le quote della HGK e della Hupac nella FFS Cargo Deutschland. La collaborazione con la HGK verrà ulteriormente approfondita su base di cooperazione. In tal modo tutte le quattro società affiliate estere risultano detenute al 100 per cento da FFS Cargo. La presenza delle affiliate estere è stata standardizzata. Tali società si presentano ora sotto il marchio «SBB Cargo» e utilizzano anche il logo della casa madre. In tal modo si trasmette il concetto di responsabilità unica e indivisa del trasporto.

Anche la ChemOil Logistics AG, società affiliata di FFS Cargo per la logistica delle merci pericolose, grazie all'acquisto delle quote della Transpetrol diventa ora controllata al 100 per cento da FFS Cargo. Il fatturato dei servizi logistici della ChemOil viene pertanto per la prima volta interamente consolidato.

Investimenti in materiale rotabile per CHF 93 mio.

FFS Cargo ha proseguito il rinnovo e l'ammodernamento della flotta di veicoli. FFS Cargo acquista per CHF 14,5 mio cinque nuove locomotive di manovra del tipo Am 843 per la Germania, che verranno equipaggiate anche con i sistemi tedeschi di protezione dei treni. Per 200 carri container FFS Cargo investe CHF 17,6 mio e altri CHF 25,3 mio vengono investiti dall'azienda in 200 carri a pareti scorrevoli a quattro assi. I nuovi veicoli sono dotati di sistemi frenanti a bassa rumorosità. FFS Cargo ammodernata per CHF 35,9 mio le cabine di guida delle sue locomotive di linea più vecchie. Le cabine di guida delle locomotive del tipo Re 420, Re 430 e Re 620 vengono dotate di aria condizionata, mentre sulle Ae 610 verranno montati sedili ergonomici e finestre con maggiore tenuta. Con questi interventi FFS Cargo migliora la qualità del posto di lavoro del proprio personale viaggiante.

Poco prima della fine dell'anno la locomotiva bicorrente Re 484 di Bombardier ha ottenuto l'omologazione per la Svizzera e l'Italia. Ai primi del 2005 è stata perfezionata l'immatricolazione per l'utilizzo in Italia. Un ritardo si registra nella consegna e nell'omologazione della locomotiva bicorrente Re 474 di Siemens. Per poter far fronte alle maggiori prestazioni in Italia dopo il cambio di orario, è stato inoltre affittato un elevato numero di locomotive.

Complessivamente FFS Cargo ha investito nell'anno in rassegna CHF 93,3 mio in materiale rotabile.

Fari puntati sui clienti.

Soddisfazione della clientela. La soddisfazione della clientela nel traffico interno è scesa sotto il livello dell'anno precedente, raggiungendo nella media 7,21 punti su una scala che ne contempla dieci (l'anno prima eravamo giunti a quota 7,32 punti). È peggiorata soprattutto la valutazione della gestione dei reclami e la fatturazione. Nonostante la riorganizzazione della gestione dei reclami non è stato possibile ancora ottenere un miglioramento sensibile in questo settore. La peggiore valutazione della fatturazione rispecchia il più coerente conteggio di ogni servizio prestato e la minore correttezza nel conteggio di prestazioni supplementari. La soddisfazione della clientela è invece cresciuta rispetto ai servizi del Centro Servizi Clienti (KSC). Sempre più clienti gestiscono i loro ordini tramite il KSC. Particolarmente apprezzati sono stati la cordialità, la raggiungibilità e la disponibilità del team KSC. Una migliore valutazione è stata assegnata anche alla comunicazione con i clienti e alla nuova presenza in Internet di FFS Cargo.

Innovazioni nel Servizio Clienti. L'accorpamento dell'amministrazione di frontiera nel Centro Servizio Clienti (progetto Passaggio) è stato ultimato. Il KSC si è allineato alla strategia di FFS Cargo a livello internazionale. Il Cargo Informations System (CIS) è stato ulteriormente sviluppato per le operazioni internazionali. Con il CIS, FFS Cargo è la prima e finora unica ferrovia merci europea che offre ai suoi clienti un sistema di produzione e informazioni unitario a livello europeo. In dicembre sia SBB Cargo Deutschland che SBB Cargo Italia hanno ottenuto l'autorizzazione dalle autorità doganali per utilizzare la procedura semplificata di spedizione ferroviaria comunitaria, che consente di ridurre notevolmente le spese amministrative per la compilazione dei documenti doganali e il loro trattamento alla frontiera.

Del crescente bisogno di maggiori servizi online si fa carico il nuovo sito Internet di FFS Cargo. Il numero di contratti di trasporto trasmessi per via elettronica sino a fine 2004 è aumentato di circa il 50 per cento.

Puntualità ulteriormente incrementata. La puntualità dei treni merci in Svizzera è stata ancora leggermente incrementata. Complessivamente il 92,17 per cento dei treni merci ha circolato in orario (l'anno precedente sono stati il 90,71%), cioè con un ritardo massimo di 30 minuti. Nel traffico di transito attraverso la Svizzera il 79 per cento dei treni merci ha raggiunto questo obiettivo di qualità. Nel traffico interno, tradizionalmente più puntuale, ben il 95 per cento (l'anno prima il 94%) dei treni merci ha circolato puntualmente.

Organico: espansione nelle società affiliate.

L'effettivo medio del personale in forza a FFS Cargo si è ridotto rispetto all'anno precedente di 29 posti a tempo pieno e ammontava a 4869 posti a tempo pieno in totale comprese le società affiliate. La soppressione dei posti di lavoro in Svizzera è dovuta a vari progetti di incremento della produttività, tra cui il Passaggio (semplificazione delle procedure amministrative al confine), il nuovo traffico dei carri completi (fase II) e la riduzione dei posti non direttamente produttivi nel Servizio Materiale rotabile. Per contro, il personale è aumentato di complessivamente 86 posti nelle società affiliate in Germania (+13 posti) e Italia (+73 posti). Complessivamente i costi del personale sono aumentati di CHF 16 mio nell'anno in rassegna.

Prospettive: per la prima volta sono preventivate cifre positive.

Per il 2005 FFS Cargo prevede non solo la forte crescita del traffico in Germania e Italia, ma per la prima volta nella sua storia anche un bilancio positivo. I caricatori intensificheranno le trattative sul prezzo con la concorrenza e pertanto manterranno alta la pressione sui prezzi. La concorrenza tornerà a intensificarsi ulteriormente. FFS Cargo si è sapientemente preparata da molti anni alla concorrenza e oggi è l'unica ferrovia merci in grado di offrire soluzioni di trasporto ai propri clienti sull'asse Nord-Sud con un'unica indivisa responsabilità. FFS Cargo intende mantenere e ampliare ulteriormente questo vantaggio.

Sia la forte crescita all'estero che l'aumento della produttività nel traffico interno richiederanno il massimo impegno all'azienda e ai suoi collaboratori anche nel nuovo anno.

Per quanto riguarda il traffico interno, le mutate condizioni della politica del traffico rappresentano la sfida maggiore. Sebbene dal 1° gennaio 2005 sia aumentata la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), è aumentato a 40 tonnellate il limite di peso per il traffico stradale pesante anche nel traffico interno. Nel complesso le condizioni quadro risultano migliorate a favore della strada. Allo stesso tempo sono stati ridotti i contributi per i prezzi delle tracce d'orario per agevolare il traffico dei carri completi su rotaia. Anche nel nuovo anno, FFS Cargo dovrà pertanto realizzare interventi per ridurre i costi.

Sia la forte crescita all'estero che l'aumento della produttività nel traffico interno richiederanno il massimo impegno all'azienda e ai suoi collaboratori anche nel nuovo anno.

Cronaca del 2004.

Gennaio

14 gennaio: FFS e BLS trasferiscono ulteriori competenze nel traffico ferroviario alla Commissione d'arbitrato. In questo modo le ferrovie dimostrano di riconoscere l'accesso indiscriminato alla rete ferroviaria svizzera.

15 gennaio: SBB Cargo Italia, l'azienda affiliata di FFS Cargo in Italia, inizia il servizio pilota in Italia settentrionale con il primo treno da Chiasso a Monza-Lecco. Contemporaneamente parte la navetta combinata continuata di FFS Cargo tra Duisburg e Novara via Sempione. FFS Cargo ha la piena responsabilità di questo treno e svolge questo servizio in tutti e tre i paesi anche a livello operativo assumendosi la piena responsabilità.

Febbraio

6 febbraio: Le FFS presentano la prima di 59 locomotive di manovra del tipo Am 843. Queste locomotive diesel sono costruite dalla ditta Vossloh di Kiel e consegnate entro giugno 2005. Speciali filtri per gli scarichi le rendono le locomotive diesel più pulite d'Europa. L'investimento complessivo è pari a 146 milioni di CHF.

8 febbraio: Il popolo svizzero rifiuta la controproposta all'iniziativa Avanti. Il modello avrebbe consentito un secondo traforo stradale attraverso il San Gottardo.

Marzo

10 marzo: Il personale FFS Cargo è più soddisfatto dell'azienda. Il valore del sondaggio sale da 53 a 57 punti. Per la prima volta il sondaggio è condotto su un campione rappresentativo.

Aprile

23 aprile: FFS Cargo unifica la presenza delle proprie affiliate estere: ora si chiamano SBB Cargo Italia e SBB Cargo Deutschland e si presentano con il logo della casa madre. In questo modo esse incarnano il concetto di un'offerta continuata proveniente da un unico fornitore.

Maggio

6 maggio: In Germania, FFS Cargo realizza due nuovi depositi a Colonia e a Offenburg. In Svizzera, Arth-Goldau sostituirà a lungo termine la sede di Erstfeld. In questo modo FFS Cargo riesce a ottimizzare l'utilizzo di locomotive e personale sull'asse Nord-Sud a livello transfrontaliero.

18 maggio: Un treno di FFS Cargo circola per la prima volta per conto della Saarstahl AG in modo continuato tra la Saar e l'Italia settentrionale.

26 maggio: FFS Cargo e le relative associazioni del personale si accordano su un nuovo contratto collettivo di lavoro che porta innovazioni sostanziali nel sistema dei salari e nel tempo di lavoro. Vengono mantenute la protezione dal licenziamento e l'obbligo di mantenere la pace del lavoro. Il CCL entra in vigore il 1° gennaio 2005 per un periodo di due anni.

Luglio

5 luglio: Nel più grande bando relativo al traffico di merci su rotaia a livello europeo FFS Cargo si aggiudica un'elevata percentuale dei trasporti internazionali di Hupac, il più importante operatore nel campo del traffico combinato sull'asse Nord-Sud. FFS Cargo perde prestazioni ferroviarie nel traffico di transito attraverso la Svizzera, ma ne guadagna in compenso così tante in Germania e in Italia che dal bilancio complessivo – misurato in tonnellate-chilometri – risulta un aumento del 55 per cento.

Agosto

1° agosto: Per la ristrutturazione della Piazza Federale a Berna FFS Cargo trasporta con Cargo Domino le lastre di pietra naturale dalla cava di pietra nei Grigioni fino al cantiere di fronte al Palazzo Federale.

31 agosto: Dopo un bando pubblico, FFS Cargo si aggiudica dalla Posta Svizzera tutte le prestazioni ferroviarie della Svizzera e continua a gestire i treni di PostMail (posta-lettere) e PostaPacchi, vale a dire circa 90 treni completi al giorno.

Ottobre

6 ottobre: FFS Cargo comincia a trasportare con la piena responsabilità combustibili e carburanti per l'azienda petrolifera Esso da Trecate (Italia) alla Svizzera. Già dall'inizio di settembre FFS Cargo trasporta per Exxon Mobile, sempre con responsabilità continuata, due treni alla settimana contenenti benzene da Trecate a Mannheim (Germania). In questo modo FFS Cargo diventa una delle poche aziende ferroviarie straniere che trasportano merci pericolose in Italia.

19 ottobre: Il sito Internet di FFS Cargo (www.sbbcargo.com) si presenta in una nuova veste. Oltre ai consueti dati sui prodotti e i servizi, adesso si possono ottenere anche informazioni in merito alle società nazionali in Italia e in Germania.

21/23 ottobre: Con una cerimonia ufficiale e un'intera giornata di festeggiamenti a Olten, Soletta e a Berna le FFS inaugurano il nuovo tracciato. Circa 70 000 persone visitano i luoghi dell'esposizione, di cui 25 000 sfruttano la possibilità di fare il primo viaggio sul nuovo tracciato.

29 ottobre: Ad Affoltern am Albis arriva tramite la ferrovia la 500'000^a tonnellata di materiale di scavo dalla galleria di base del San Gottardo. In questa occasione una moderna locomotiva merci di FFS Cargo viene battezzata con il nome della Comunità di lavoro «ökotrans».

Dicembre

1° dicembre: FFS Cargo gestisce un'offerta porta a porta per i trasporti tra la Svizzera e l'Italia settentrionale. In questo modo i clienti italiani privi di binario di raccordo possono disporre per la prima volta di una vera alternativa al trasporto su strada. FFS Cargo garantisce l'orario del recapito come per un servizio di linea.

9 dicembre: Nelle trattative salariali le parti sociali si accordano su un provvedimento straordinario: le FFS a partire dal 2005 si assumono l'intero contributo per il risanamento della Cassa pensioni. Da luglio 2003 l'azienda e il personale avevano pagato ognuno l'1,5 per cento del salario.

13 dicembre: FFS Cargo aumenta in modo massiccio le proprie prestazioni di trasporti all'estero. Dal giorno del cambio di orario FFS Cargo fa circolare con il proprio personale e locomotive proprie ogni settimana oltre 320 treni in Germania (in precedenza erano 75). Sulla linea tedesca lungo il Reno a sud di Mannheim ora circa un terzo dei treni merci circolano sotto la gestione di FFS Cargo. In Italia si tratta di oltre 210 treni alla settimana (in precedenza erano 45) per i tre passaggi del confine di Chiasso, Luino e Domodossola.

13 dicembre: Con il bando di concorso per più di 50 treni settimanali fra il Belgio e l'Italia, promosso da Intercontainer-Interfrigo, FFS Cargo si aggiudica l'intero pacchetto. FFS Cargo si assicura pure il mandato di RAlpin per gestire, sul tratto Friburgo in Brisgovia-Basilea, la strada viaggiante Friburgo in Brisgovia-Novara. Ecco così ancora 50 treni da convogliare ogni settimana. Con il cambio di orario FFS Cargo si assume il traffico merci sulla rete del traffico regionale Mittelland (RM). Sul tratto Porrentruy-Bonfol delle Chemins de fer du Jura (CJ) FFS Cargo recapita ora i carri merci in open access.

Informazioni sul segmento Traffico merci FFS.

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

Milioni CHF	Traffico merci	
	2004	2003
Reddito di esercizio		
Redditi da traffico	1 102,7	1 061,6
Indennizzi	13,0	18,7
Redditi locativi immobili	3,2	3,0
Redditi complementari	131,0	136,8
Altri redditi	8,9	14,2
Prestazioni proprie	67,4	80,3
Diminuzioni del reddito	7,6	-31,0
Totale Reddito di esercizio	1 333,9	1 283,6
Spese di esercizio		
Spese per il materiale	-124,2	-135,6
Spese per il personale	-536,5	-520,5
Altre spese di esercizio	-578,5	-529,4
Ammortamenti su immobilizzazioni materiali, finanziarie, immateriali	-77,5	-91,4
Investimenti non attivabili	-1,5	-8,3
Contributo Settori centrali	-19,5	-21,0
Totale Spese di esercizio	-1 337,7	-1 306,2
Risultato di esercizio	-3,8	-22,6
Risultato vendita attivo fisso	2,4	2,3
Reddito straordinario	0,0	1,1
Spesa straordinaria	0,0	0,0
EBIT	-1,4	-19,2
Reddito finanziario	5,9	2,7
Oneri finanziari	-2,2	-1,8
Contributo Settori centrali	-5,2	-14,6
Utile al lordo delle imposte e dei pagamenti compensativi	-2,9	-32,9
Imposte	-0,5	-1,1
Quote di minoranza	0,6	0,9
Utile	-2,8	-33,1

Informazioni sul segmento Traffico merci FFS. Bilancio.

Attivi

Milioni CHF	Traffico merci	
	31.12.2004	31.12.2003
Attivo circolante		
Liquidità	26,4	24,6
Crediti da forniture e servizi	290,7	206,1
Altri crediti	174,1	132,7
Scorte di merci e lavori iniziati	39,5	35,9
Ratei e risconti attivi	56,0	57,8
Totale Attivo circolante	586,7	457,1
Attivo fisso		
Immobilizzazioni finanziarie	12,2	10,1
Immobilizzazioni materiali	605,6	686,7
Impianti in costruzione	261,6	127,3
Immobilizzazioni immateriali	21,0	25,2
Totale Attivo fisso	900,4	849,2
Totale Attivi	1 487,1	1 306,3

Passivi

Milioni CHF	Traffico merci	
	31.12.2004	31.12.2003
Capitale di terzi		
Debiti finanziari a breve termine	269,6	185,9
Debiti da forniture e servizi	149,4	146,6
Altri debiti a breve termine	23,3	22,2
Ratei e risconti passivi	115,3	59,2
Accantonamenti a breve termine	42,7	52,4
Totale capitale di terzi a breve termine	600,3	466,2
Debiti finanziari a lungo termine	0,5	0,5
Altri debiti finanziari a lungo termine	146,7	39,6
Accantonamenti a lungo termine	15,9	74,2
Imposte latenti ¹	0,0	0,0
Totale capitale di terzi a lungo termine	163,0	114,3
Totale Capitale di terzi	763,3	580,5
Capitale proprio		
Capitale sociale	723,0	670,0
Riserve di capitale	2,2	2,2
Riserve da utili	1,4	87,1
Utile del gruppo	-2,8	-33,1
Capitale proprio escl. quote di minoranza	723,8	726,2
Quote di minoranza	0,0	-0,4
Totale Capitale proprio	723,8	725,8
Totale Passivi	1 487,1	1 306,3

¹ Con l'entrata in vigore della norma Swiss GAAP RPC 23 le imposte latenti sono state riclassificate negli accantonamenti a lungo termine.

Elenco delle partecipazioni Traffico merci FFS.

Nome dell'azienda		Capitale sociale in milioni	Partecipazione FFS in milioni	Partecipazione FFS % 31.12.2004	Partecipazione FFS % 31.12.2003	
SBB Cargo Deutschland GmbH, Colonia	EUR	1,50	1,50	100,00	51,00	V
SBB Cargo GmbH, Singen	EUR	0,25	0,25	100,00	75,00	V
SBB Cargo Italia S.r.L., Gallarate	EUR	13,00	13,00	100,00	100,00	V
SBB Cargo S.r.L., Gallarate	EUR	0,05	0,05	100,00	100,00	V
ChemOil Logistics AG, Basilea	CHF	1,00	1,00	100,00	51,00	V
RAlpin 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

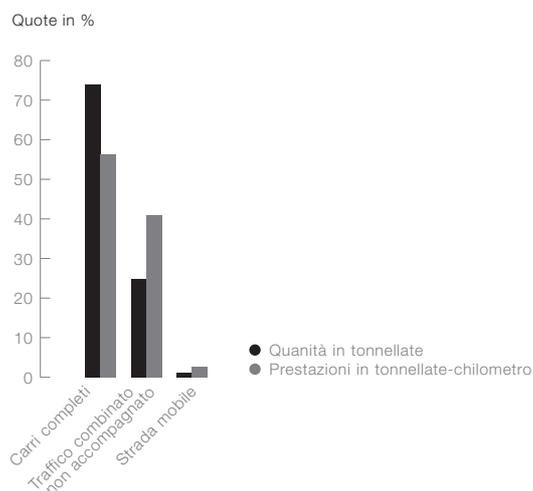
Legenda

V = Completamente consolidata

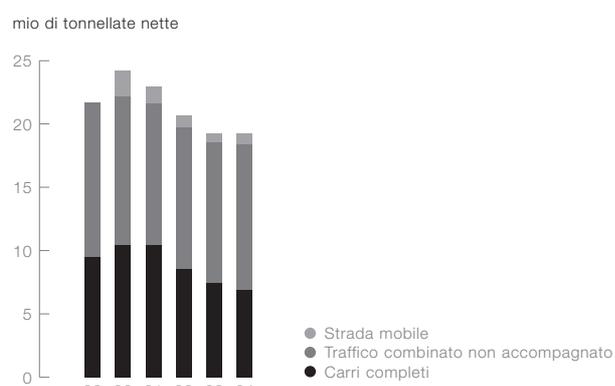
E = Registrata secondo il metodo dell'equivalenza

Cifre salienti FFS Cargo.

Struttura del traffico merci



Traffico FFS Cargo attraverso le Alpi



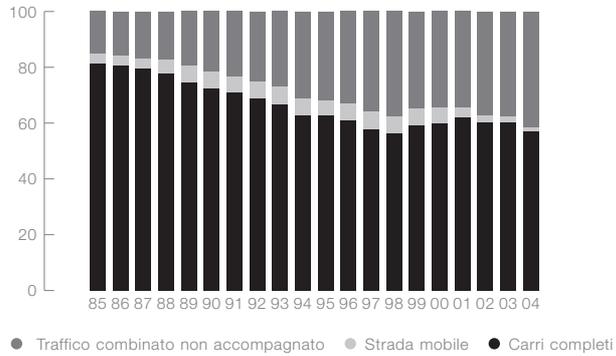
Traffico FFS Cargo attraverso le Alpi

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

	2002	2003	2004	04-03 ± %
San Gottardo mio t	17,38	17,21	17,47	1,6
Carri completi	5,97	5,62	5,42	-3,5
Traffico combinato non accompagnato	10,55	10,88	11,22	3,1
Strada mobile	0,87	0,70	0,84	18,9
Sempione	3,29	2,04	1,77	-13,1
Carri completi	2,64	1,86	1,46	-21,6
Traffico combinato non accompagnato	0,64	0,18	0,32	72,5
Totale	20,67	19,25	19,25	0,0
Carri completi	8,61	7,48	6,88	-8,0
Traffico combinato non accompagnato	11,19	11,07	11,53	4,2
Strada mobile	0,87	0,70	0,84	18,9

Evoluzione delle prestazioni nel traffico merci

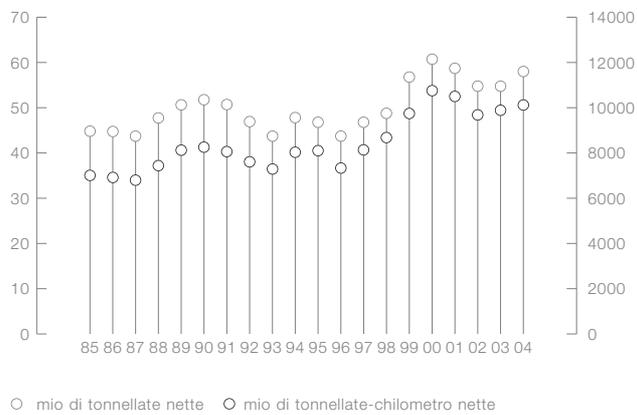
Quote in % per genere di trasporto



Volume del traffico merci e prestazioni

mio di tonnellate nette

mio di tonnellate-chilometro nette



Entità delle prestazioni e del traffico

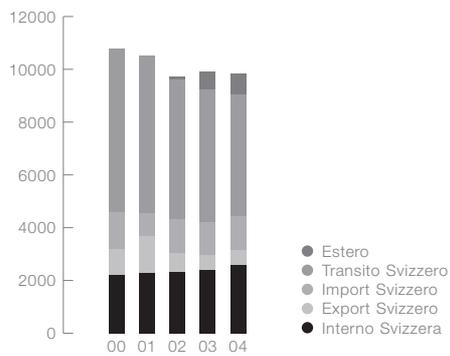
		2002	2003	2004	04-03 ± %
Prestazioni di trasporto	mio tkm	9 732	9 936	10 117	1,8
Carri completi		5 827	5 567	5 484	-1,5
– all'interno		2 261	2 321	2 457	5,9
– in importazione		1 062	1 118	1 125	0,6
– in esportazione		417	369	397	7,7
– in transito		2 087	1 759	1 505	-14,4
Traffico combinato non accompagnato		3 534	3 509	3 591	2,3
– all'interno		66	76	156	106,6
– in importazione		203	156	134	-13,9
– in esportazione		271	183	158	-13,5
– in transito		2 994	3 094	3 142	1,5
Traffico combinato accompagnato		257	210	273	30,0
– all'interno		23	7	107	1 425,7
– in importazione		31	34	27	-19,9
– in esportazione		22	5	15	207,1
– in transito		181	164	124	-24,6
Prestazioni di trasporto all'estero		113	651	769	18,2
Volume dei traffici	mio t	54,93	54,78	57,95	5,8
Carri completi		40,55	40,42	42,68	5,6
– all'interno		22,26	22,58	25,38	12,4
– in importazione		8,59	9,52	9,56	0,5
– in esportazione		2,59	2,37	2,54	7,3
– in transito		7,11	5,95	5,19	-12,8
Traffico combinato non accompagnato		13,51	13,65	14,34	5,1
– all'interno		0,39	0,43	1,00	133,5
– in importazione		1,38	1,40	1,36	-3,0
– in esportazione		1,56	1,39	1,20	-13,6
– in transito		10,19	10,43	10,79	3,4
Traffico combinato accompagnato		0,87	0,70	0,93	31,6
– all'interno		0,09	0,02	0,34	1 535,3
– in importazione		0,10	0,12	0,09	-20,3
– in esportazione		0,08	0,02	0,05	172,2
– in transito		0,61	0,55	0,44	-20,1
Carri carichi	quantità in 1000	1 934	1 968	2 034	3,4

Prestazioni d'esercizio

		2002	2003	2004	04-03 ± %
Prestazioni dei treni	mio km	26,8	26,7	28,1	5,4
– traffico a carri completi		20,6	20,1	20,3	1,0
– traffico combinato		6,2	6,6	7,8	18,8

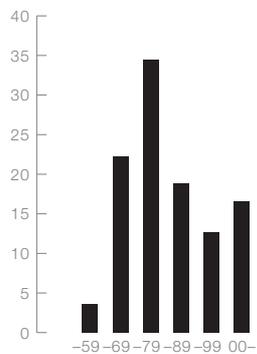
Prestazione secondo il genere di traffico

mio di tonnellate-chilometro



Invecchiamento dei carri merci

Quote in % secondo gli anni di costruzione



Effettivi

	2002	2003	2004	04-03 ± %
Personale				
Totale (consolidato)	quantità ¹ 5 130	4 898	4 869	-0,6
FFS Cargo SA	5 107	4 851	4 739	-2,3
Centrale	204	149	173	16,1
Vendita	502	446	338	-24,2
Produzione	3 276	3 161	3 100	-1,9
– personale per i locomotori di tratta	953	916	838	-8,5
– personale per i locomotori di manovra	200	215	154	-28,4
Manutenzione (materiale rotabile)	957	979	935	-4,5
Altro	168	116	193	66,4
Società affiliate	23	47	130	176,6
	2002	2003	2004	prestaz. kW/veic.
Veicoli, stato al 31.12.				
Veicoli motori	801	776	748	2 961
Locomotori di tratta	458	463	447	5 066
– a trazione diesel			3	2 240
– idonei a circolare all'estero	13	57	70	4 618
Locomotive di manovra	132	128	141	478
– a trazione diesel	70	74	93	473
Trattori di manovra	211	185	160	237
– a trazione diesel	93	86	73	188
				portata t/carro
Carri merci				
Propri	12 793	12 171	11 315	42,84
– a 4 assi	4 589	4 709	4 589	65,00
– carri aperti	2 799	2 745	2 618	49,55
– carri coperti	4 659	4 204	3 886	26,30
– carri pianali, a 2 assi	1 247	1 114	1 010	27,95
– carri pianali, a 4 assi	2 302	2 328	2 295	66,49
– carri con tetto scorrevole o ribaltabile	1 390	1 399	1 127	32,72
– carri speciali	396	381	379	35,60
Carri merci privati nel parco FFS	7 429	7 139	7 458	58,27
				04-03 ± %
Rumore				
Carri merci poco rumorosi	quantità 504	534	1016	95,9
– quota dell'effettivo totale	% 3,9	4,4	9,2	

¹ Organico nella media annua, occupato a tempo pieno.



[1]



[2]



[3]



[4]

[1]

FFS Cargo gestisce in Svizzera un'estesa rete di servizi. Si tratta della rete più fitta in Europa e un pilastro portante dell'economia svizzera. Presso Suhr, la locomotiva Am 843 consegna merce utilizzando il più moderno materiale rotabile.

[2] [3]

FFS Cargo è la prima ferrovia per il traffico merci a offrire una produzione integrata e ininterrotta dalla Germania in Italia. Ciò è possibile solo grazie al locale know-how delle società affiliate, in Italia e in Germania. Con velocità elevata questo treno transita da Castelvecana (It), carico di container del traffico intermodale.

[4]

FFS Cargo è uno dei maggiori offerenti, per l'asse Nord-Sud, di treni completi carichi di prodotti chimici e di oli minerali. FFS Cargo produce da sola, assumendosene l'intera responsabilità, oltrepassando i confini nazionali. Questo locomotore Re 482, a doppio sistema, traina un convoglio nell'area della BASF a Ludwigs-hafen.

L'estratto del rapporto di gestione 2004 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

külliing partner identity, Zurigo

Layout

Satzart AG, Berna

Foto

Maya Torgler, Lucerna

Stampa

Gassmann W. AG, Bienne

FFS Cargo SA
Comunicazione
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basilea
Svizzera
Telefono +41 512 29 06 59
Telefax +41 512 29 06 66
www.sbbcargo.com
gkom@sbb.ch