



## FFS Cargo risana la propria attività e rafforza il traffico a carri sistematico tra le aree economiche

**Il traffico merci sta attraversando una fase di profondo cambiamento: se nel 2017 SBB Cargo International ha potuto migliorare il proprio risultato economico, la domanda nel traffico a carri isolati in Svizzera è crollata. Alla luce di questi fatti, la ferrovia merci si riorganizza e rafforza il traffico a carri sistematico per l'approvvigionamento efficiente delle aree economiche. Nel traffico a carri isolati con trasporto di piccole e frammentate quantità, entro il 2023 si verificheranno circa 170 punti di servizio e si passeranno al vaglio le possibili alternative insieme ai clienti. L'obiettivo è tornare a registrare un risultato in pareggio per il 2020, così da risultare appetibili a partner che partecipino alla definizione strategica dell'attività. Questo ulteriore sviluppo renderà purtroppo indispensabile tagliare 330 degli attuali 2 200 posti di lavoro entro il 2020. FFS Cargo sfrutterà attivamente le possibilità offerte dall'automazione e dalla digitalizzazione, prevedendo un lasso di tempo sufficiente. Entro la fine del 2023 FFS Cargo sarà presumibilmente in grado di fornire le proprie prestazioni con circa 800 collaboratori in meno rispetto a oggi. Poiché si prevedono centinaia di pensionamenti, 750 licenziamenti avverranno seguendo le naturali fluttuazioni di personale. In questa fase di profonda trasformazione è fondamentale fornire prospettive ai collaboratori interessati: FFS Cargo è pronta a investire 10 milioni di franchi nella formazione continua del personale. I clienti, i collaboratori e le parti sociali verranno strettamente coinvolti nei lavori.**

Dopo molto tempo, nel 2013, 2014 e 2016 FFS Cargo Svizzera era tornata a realizzare utili. In seguito al completo risanamento dell'attività degli scorsi anni, tuttavia, la ferrovia merci è nuovamente sottoposta a forti pressioni. Nel 2017 SBB Cargo International ha potuto migliorare il proprio risultato economico nonostante l'interruzione della tratta di sette settimane di Rastatt

(G). Per contro il traffico a carri sistematico di FFS Cargo tra i centri economici svizzeri è leggermente calato, con un saldo negativo dello 0,8 per cento, e il trasporto di piccole e frammentate quantità nel traffico a carri isolati è fortemente diminuito, con un saldo negativo del 14,5 per cento. Questa flessione, nonostante fosse prevista nei piani di sviluppo congiunti con i clienti, si è rivelata più rapida del previsto, anche perché la tendenza verso quantitativi di spedizione minori e una maggiore flessibilità sono aumentate e continueranno ad aumentare.

FFS Cargo Svizzera chiuderà quindi il 2017 con una perdita operativa di 37 milioni di franchi e, sulla base delle previsioni di sviluppo delle attività, effettuerà una rettifica di valore pari a 189 milioni di franchi (si veda riquadro). A ciò si aggiungono accantonamenti per 19 milioni di franchi per la fase di ristrutturazione. La rettifica di valore comporta necessariamente un programma di risanamento e ulteriore sviluppo finalizzato a rendere la ferrovia merci in grado di concludere partenariati: FFS Cargo intende trasformarsi in un'azienda snella, orientata alle esigenze dei clienti e ai vantaggi della ferrovia. Un obiettivo ambizioso è quello di affermare il proprio posizionamento nella catena logistica grazie all'automazione e un ulteriore aumento dell'efficienza sul piano amministrativo. Si prevede che entro il 2025 i volumi nel traffico a carri completi caleranno ancora, ma solo leggermente. Si tratta di un'ipotesi ambiziosa dal momento che la ferrovia è minacciata dalla concorrenza dei progressi tecnologici in ambito stradale. Fondamentalmente la messa in atto dello sviluppo futuro sarà costantemente misurata in base allo sviluppo reale del mercato e delle quantità.

### **Focus sul traffico a carri sistematico e collegamenti diretti flessibili**

Attualmente il 90 per cento dei carri transita in circa la metà dei 344 punti di servizio. Le FFS intendono rafforzare ulteriormente questo traffico a carri sistematico nelle aree economiche con elevati volumi di merci e mettere a disposizione dei clienti un'offerta regolare, affidabile e altamente performante. Del resto, è qui che risiedono i punti di forza della ferrovia. Anche di fronte all'aumento dei requisiti, grazie a collegamenti più rapidi e frequenti, tracce riservate e all'automazione, la ferrovia potrà posizionarsi stabilmente nella catena logistica dei clienti. I potenziamenti previsti sull'asse est-ovest con la fase di ampliamento PROSSIF vanno a beneficio del traffico merci e promuovono i miglioramenti.

Nell'altra metà dei punti di servizio con traffico a carri isolati la ferrovia è sempre più sotto pressione. Solo tra il 2011 e il 2017 il volume di trasporto è diminuito di oltre un terzo, fino ad avere una media di soli due carri al giorno (si veda riquadro). Per questo motivo, con grande lungimiranza FFS Cargo sta verificando con i clienti alternative a un servizio quotidiano fisso. Si potrebbero ad esempio raggruppare i trasporti di carri con transito da altre sedi, concentrare i volumi, prevedere treni regionali con servizio circolare e, laddove opportuno, ricorrere alla mobilità combinata con la strada, soluzioni transitorie o finanziamenti alternativi, ad esempio da parte dei Cantoni. A tale proposito, non ci saranno sorprese per i clienti dato che generalmente gli adeguamenti nella catena logistica richiedono tempistiche considerevoli. A partire da questo momento, il traffico a carri sistematico deve essere sviluppato anche nell'ambito della nuova comunità di interesse TCC assieme al settore, ossia con l'Associazione dei trasportatori svizzeri VAP e l'Unione dei trasporti pubblici UTP. L'obiettivo è migliorare l'efficienza e la competitività del traffico a carri completi. In due gruppi di lavoro si valuteranno da un lato l'offerta ferroviaria nella catena logistica con eventuali miglioramenti a livello di processi ed efficienza, dall'altro l'impiego della tecnologia nella catena logistica da attuare in tempi rapidi.

Entro la fine del 2020 saranno esaminati complessivamente 100 punti di servizio poco sfruttati; successivamente, entro la fine del 2023, seguirà la verifica di circa 70 altri punti. Parallelamente alla rete fissa del traffico a carri completi, verrà predisposta un'offerta flessibile con collegamenti da A a B per le spedizioni con specifiche esigenze dei clienti. A tutto ciò si aggiungeranno le offerte nel traffico combinato.

## **L'automazione consente un aumento della produttività**

Rispetto alle altre ferrovie merci europee, FFS Cargo svolge un ruolo decisamente pionieristico in termini di automazione, ma si scontra con la concorrenza dei progressi tecnologici in ambito stradale. La ferrovia merci introdurrà e sfrutterà attivamente le possibilità offerte dall'automazione e dalla digitalizzazione e preparerà accuratamente i collaboratori a questi temi: l'impiego di nuove tecnologie come l'accoppiamento automatico cambierà ad esempio le professioni legate alla manovra, attualmente caratterizzate da un duro lavoro fisico, sia diurno che notturno, rendendole più efficienti e sicure. Oggi il controllore tecnico deve percorrere tutto il treno due volte, mentre in futuro saranno delle videocamere fisse a svolgere questo lavoro. Inoltre, attualmente la prova manuale dei freni di un treno lungo 500 metri richiede fino a 40 minuti, quella automatica solo 10. Per questo motivo FFS Cargo investirà 90 milioni di franchi entro il 2023: oltre all'accoppiamento e alla prova dei freni, l'automazione sarà introdotta anche nei sistemi d'informazione ai clienti, garantendo maggiore trasparenza e maggiori informazioni in tempo reale riguardo le spedizioni. Lo sviluppo tecnologico avviato con Bosch Engineering verrà integrato ed esteso anche ad altre aziende.

## **750 delle 800 riduzioni previste seguiranno le naturali fluttuazioni di personale**

In una prima fase la ferrovia merci semplificherà notevolmente i processi, in modo tale da raggiungere nuovamente un risultato in pareggio al più tardi nel 2020 e tornare quindi a garantire la propria capacità d'investimento. Tutto ciò comporterà una riduzione di 330 posti di lavoro entro la fine del 2020: circa 100 posti nell'amministrazione, circa 80 tra i macchinisti e circa 150 tra il personale di manovra.

FFS Cargo ritiene che entro la fine del 2023 sarà presumibilmente in grado di fornire le proprie prestazioni ai clienti con ben un terzo di personale in meno (1 400 collaboratori anziché circa 2 200) e quindi in modo decisamente più efficiente rispetto a oggi. Parallelamente, contando che l'età media a FFS Cargo è di 48 anni, nei prossimi anni si prevedono centinaia di pensionamenti. Così la riduzione del personale avverrà in modo socialmente sostenibile: 750 delle 800 riduzioni previste seguiranno le naturali fluttuazioni di personale. Ciononostante, FFS Cargo non potrà fare a meno di eliminare anche alcuni posti (geografia, tempo, figura professionale) e, in compenso, reclutare nuovi collaboratori. Il Centro per il mercato del lavoro interno alle FFS affiancherà i collaboratori interessati nella ricerca di un nuovo posto di lavoro; i macchinisti potranno, ad esempio, essere impiegati in altri settori delle FFS. In questa fase di profondo cambiamento è essenziale fornire prospettive ai collaboratori interessati: FFS Cargo è pronta a investire 10 milioni di franchi nella formazione continua del personale e nella rivalutazione delle figure professionali, prevedendo un lasso di tempo sufficiente per il cambiamento.

## **Partenariati logistici: i colloqui partiranno presumibilmente dalla metà del 2018**

Con i partenariati auspicati, le FFS puntano a rafforzare FFS Cargo insieme ad altri operatori del mercato e investitori. A SBB Cargo International questo modello è già stato attuato con successo. Presumibilmente dalla metà del 2018 verranno condotti i colloqui con i possibili partner che intenderanno sostenere e investire in FFS Cargo in qualità di azienda affidabile e finanziariamente sostenibile nonché partecipare alla definizione strategica della sua attività, condividendone rischi e successi. In quest'ottica, a gennaio 2019 il Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo SA sarà completato da almeno una persona esterna. Successivamente, a seconda di come andrà il processo legato ai partenariati, verrà inserita una persona esterna anche nella presidenza. In questo modo le FFS soddisfano quanto richiesto dal Consiglio federale: FFS Cargo si staccherà maggiormente dal Gruppo e da gennaio 2019 verrà gestita come società affiliata.

## **L'andamento del mercato nel traffico a carri completi richiede una rettifica di valore**

Alla luce della valutazione del mercato e delle prospettive per gli anni a venire, FFS Cargo ha rivisto integralmente il proprio modello aziendale. Sulla base dell'adeguamento della pianificazione finanziaria e delle attuali norme contabili, è stato condotto un impairment test. Dalla verifica risulta una rettifica di valore pari a 189 milioni di franchi, con conseguenze negative sul risultato annuale 2017. A titolo complementare, vengono intraprese misure di risanamento del bilancio e viene assicurata la liquidità per il futuro.

Il programma di risanamento e ulteriore sviluppo è inevitabile con la rettifica di valore: in caso di mancata attuazione, FFS Cargo rischia un'eccedenza di debiti (art. 725 cpv. 2 CO). Ciò comporterebbe una rettifica di valore ancora maggiore con ulteriori perdite negli anni a venire e, quindi, una massiccia iniezione di capitale per evitare un potenziale fallimento.

La rettifica di valore a FFS Cargo si riflette sul risultato economico del Gruppo per il 2017. Tuttavia, questa ripercussione finanziaria può essere contenuta grazie al programma di aumento dell'efficienza RailFit20/30. Insieme al programma di risanamento e ulteriore sviluppo, le FFS orientano la propria affiliata per il traffico merci al futuro.

### **Elevato onere per piccoli volumi nel traffico a carri isolati**

Il traffico a carri isolati richiede un onere spropositato in termini di risorse e pianificazione. Se a un punto di servizio viene meno il trasporto di elevati volumi e il servizio non viene adeguato, aumentano i costi unitari per i restanti carri.

Esempio La Chaux-de-Fonds: un cliente trasferisce i propri trasporti su strada facendo perdere tre quarti del volume e del fatturato attuali. Per la consegna dei carri al cliente a La Chaux-de-Fonds, tuttavia, continua a essere necessaria una locomotiva di linea con un macchinista e un addetto alla manovra da Bienne. Così la restante quantità di 1-2 carri al giorno non potrà più essere prodotta in maniera efficiente.

#### Impressum

---

FFS SA  
Comunicazione  
Servizio stampa  
Viale Stazione, 6500 Bellinzona  
Telefono +41 (0)51 220 45 45  
[stampa@ffs.ch](mailto:stampa@ffs.ch) / [www.ffi.ch](http://www.ffi.ch)

Trovate tutti i nostri comunicati stampa su [www.ffi.ch/comunicati](http://www.ffi.ch/comunicati)