

cargo

La rivista svizzera di logistica

3 | 2021

Nuova vita alla carta

**Grazie alla ferrovia,
ricavare carta per giornali
da carta straccia è ancora
più ecologico.**

Da pagina 4



Trasporto merci su rotaia: l'ambiente ringrazia

Sette volte meno energia, undici volte meno gas nocivi e un settimo della superficie occupata: questo è il bilancio del confronto tra il traffico merci su rotaia e su autocarri. Due locomotive Re 484 con un nuovo design diffondono questo messaggio nel Paese e e trasportano merci da A a B in tutta la Svizzera.

Impressum

La rivista di logistica di FFS Cargo viene pubblicata tre volte all'anno in italiano, tedesco e francese.

Redazione FFS Cargo: Peter Imfeld, Stefanie Probst, Martina Riser, Miriam Wassmer

Concetto e realizzazione: Intel AG, Zurigo **Redazione:** Alexander Jacobi

Direzione del progetto: Alexander Jacobi **Layout:** Murielle Drack, Esther Stüdi

Traduzioni: Servizio linguistico FFS

Stampa: Hertig + Co. AG, Lyss

Indirizzo della redazione: FFS Cargo, Redazione rivista di logistica cargo, Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com

Tiratura complessiva: 4400 copie

Il copyright appartiene a FFS Cargo. La riproduzione di singoli articoli è ammessa solo se viene citata la fonte da cui sono tratti. Vi preghiamo di inviare una copia all'indirizzo della redazione.

Abbonatevi gratis alla rivista cartacea registrandovi all'indirizzo sbbcargo.com/it/abbonamento (per residenti in Svizzera) oppure leggete la versione online su sbbcargo.com. Per comunicare un cambio di indirizzo o disdire l'abbonamento, scrivete a: cargomagazin@sbbcargo.com.

Editoriale

Digitalizzazione e automazione

Le feste sono dietro l'angolo: siete ancora alla ricerca di un tipico regalo svizzero, da infilare comodamente nella tasca dei pantaloni o nella borsetta? Da Seewen, frazione di Svitto, i coltelli tascabili rossi di Victorinox fanno il giro del mondo, in treno e lontani dalle code (pagina 22). Non sono solo le difficoltà di approvvigionamento dovute alla pandemia a scompaginare la nostra quotidianità. In Svizzera si è verificata un'improvvisa carenza di carta da giornale dopo l'incendio nella fabbrica Perlen; per i propri trasporti l'azienda ricorre anche alla rotaia. Trovate maggiori dettagli sul ciclo di vita della carta e sul ruolo della ferrovia a partire da pagina 4.

Il 2021 è l'anno della rotaia e dell'automazione. Nel traffico interno combinato, FFS Cargo utilizza da più di due anni l'accoppiamento automatico: in questo numero scoprirete come tale innovazione viene sfruttata in Europa e in Svizzera. Parleremo anche degli sviluppi futuri di FFS Cargo: per la rubrica «Incontro al vertice» abbiamo intervistato Vincent Ducrot, CEO delle FFS, e Désirée Baer, CEO di FFS Cargo.

Vi auguro una piacevole lettura, buone feste e un 2022 ricco di successi.

Miriam Wassmer
Responsabile Comunicazione FFS Cargo

4-9 Focus sulla logistica: produzione di carta

Perlen Papier AG produce carta per giornali e riviste. I fogli di giornale sono costituiti al 90% da carta usata: questa elevata percentuale di riciclo rende la produzione ecosostenibile, e altrettanto fanno i trasporti su rotaia.



10-11 Colpo d'occhio

La rotaia domina il traffico merci transalpino e acquista più rilevanza anche in altri ambiti.



12-15 Incontro al vertice
Vincent Ducrot e Désirée Baer vogliono dare maggiore slancio alla logistica su rotaia.

16-19 Oltre confine

Con l'accoppiamento automatico si mira a rendere il traffico merci su rotaia più competitivo in tutta Europa.

20-21 Al centro di tutto

FFS Cargo ha sviluppato uno strumento IT che rende più affidabile la pianificazione dei trasporti.

22-25 Punto di vista del cliente

Nel nuovo centro di distribuzione europeo di Victorinox si punta anche sul trasporto ferroviario.



26 L'oggetto

L'accoppiamento a vite è ormai obsoleto: il futuro appartiene al suo equivalente automatico.

27 Frammenti

Investimenti nell'impianto di servizio di MuttENZ e altri aggiornamenti dal settore logistico.



La ferrovia rende più «green» la carta da giornale

A Perlen, nel Cantone di Lucerna, ha sede l'unico stabilimento svizzero che produce ancora carta da giornale, attraverso un ciclo di recupero cui contribuisce in misura determinante anche la ferrovia merci.

Testo: Stefan Boss Foto: Daniel Winkler



La produzione di carta da giornale richiede tantissima carta straccia.

Per produrre carta da giornale serve acqua, molta acqua. È per questo che le cartiere sorgevano prevalentemente su fiumi, come l'azienda Perlen Papier AG, fondata quasi 150 anni fa sulle rive della Reuss, nel Cantone di Lucerna. Inoltre occorre energia e soprattutto altra carta, nello specifico carta straccia. Mentre quattro carri ferroviari carichi di container ribaltabili entrano nell'area aziendale, una pala meccanica è pronta a scaricare cumuli di carta straccia in un pozzo, per il successivo trasporto

su nastro all'impianto di trattamento. Davanti a noi sono accatastati metri e metri di giornali e riviste che attendono di ricevere nuova vita.

13 chilometri di binari di lavoro

«Ferrovia e riciclaggio sono l'abbinata perfetta», commenta Alain Probst, responsabile Supply Chain Management della cartiera di Perlen e membro della direzione. L'azienda punta da decenni sulla ferrovia, perché consente di trasportare grandi quantitativi. «E perché

risponde alla nostra etica green.» L'azienda Perlen possiede oltre 13 chilometri di binari e quattro locomotive di manovra. FFS Cargo trasporta i carri alla

«Ferrovia e riciclaggio: l'abbinata perfetta.»

Alain Probst,
responsabile Supply Chain Management,
Perlen Papier AG

stazione di Gisikon-Root e li consegna alla rete industriale. La ferrovia fornisce un contributo importante anche per il trasporto delle bobine pronte, soprattutto nel traffico interno alla Svizzera.

Dopo un infinito succedersi di scale e corridoi, ci ritroviamo al cospetto del vero cuore dell'impianto: la macchina continua, un gigante grigio lungo circa 200 metri e alto 10 metri, preceduto dal separatore a tamburo per il distacco meccanico della plastica dalla carta straccia e da un tino enorme in cui l'impasto grigio viene disinchiostro per mezzo di aria e additivi. Abbiamo scoperto che nella carta straccia si può tranquillamente gettare una busta con finestra (perché la plastica viene eliminata), ma non un sacchetto di carta (perché è trattato chimicamente per evitare che, bagnandosi, possa rompersi).

Nuova carta proveniente al 90% da carta straccia

L'azienda ha acquistato la macchina continua nel 2010 per 500 milioni di franchi. Ai suoi comandi non c'è nessuno, tutto avviene in automatico. All'interno del colosso le fibre della carta straccia, arricchite con un 10% circa di fibre di legno di abete rosso e coadiuvanti, vengono setacciate, pressate ed essiccate con vapore. La carta da giornale prodotta





La macchina continua di Perlen è lunga 200 metri e alta 10 metri e produce carta da giornale. La Perlen Papier AG è l'ultima cartiera rimasta in Svizzera a produrre carta da giornale.

Informazioni su Perlen Papier

La cartiera Perlen – azienda fondata nel 1873 con sede a Perlen (LU) e un organico di 360 persone – appartiene al Gruppo CPH, specializzato in prodotti chimici, carta e imballaggi. Nel comparto degli imballaggi, il gruppo produce blister per l'industria farmaceutica. Non esistono sinergie tra i singoli settori. Dal 2001 le azioni di CPH sono quotate nella Borsa svizzera. Il gruppo ha un forte orientamento internazionale. Nel settore della carta, nel 2020 – a fronte di un fatturato di 210 milioni di franchi – si è registrato un utile al lordo di interessi, imposte e ammortamenti (EBITDA) di 17 milioni di franchi.

A sinistra: a causa dell'elevato fabbisogno idrico, anche la Perlen Papier AG – come gran parte delle cartiere del passato – sorge su un fiume.



A destra: Alain Probst, responsabile Supply Chain Management presso la Perlen Papier AG.



La carta straccia viene trattata e riutilizzata per la produzione di carta da giornale. Nella foto, un impianto di depurazione tramite microflottazione.





A sinistra: nonostante le dimensioni, la macchina non richiede molto personale di servizio. Nella foto, la sala di controllo.

A destra: bobine di carta da giornale caricate sul treno.

Quantità trasportate su rotaia ogni anno per Perlen Papier

56 000 t

carta straccia, legno e altre merci

66 000 t

materiali ausiliari

60 000 t

carta nuova

sfreccia sulla macchina a una velocità fino a 120 km/h e viene avvolta in un'enorme bobina, il cosiddetto «tamburo». Il rumore è assordante, così ci trasferiamo nella sala di controllo.

Qui alcuni collaboratori osservano concentrati una serie di schermi. «L'impianto deve essere attentamente monitorato», spiega Probst. Ad esempio,

lo spessore della carta deve essere esattamente di pochi micron, per evitare problemi durante la stampa. Tra i clienti figurano importanti aziende svizzere del settore dei media, come TX Group (Tamedia) o CH-Media. La macchina funziona 24 ore al giorno, 360 giorni all'anno. Il personale lavora su quattro turni. L'impianto produce circa 365 000 tonnellate di carta da giornale all'anno, cui vanno aggiunte altre 200 000 tonnellate di carta da rivista (detta anche «patinata») realizzate con un'altra macchina.

Fino a 40 anni fa in Svizzera esistevano ben 30 tra cartiere e fabbriche di cartoni; oggi Perlen è l'unica azienda rimasta. Ogni anno, al crescente diffondersi della digitalizzazione, il mercato europeo si contrae dell'8% circa; l'anno scorso la produzione di carta a Perlen è addirittura calata del 20%. A causa della pandemia i giornali si sono assottigliati e gli allegati sono diminuiti, e così l'apporto di carta straccia si è ridotto. «La situazione è molto critica», afferma Probst.

Trasporti su rotaia nel contesto di un'etica «green»

Per distinguersi dalla concorrenza estera, Perlen Papier AG punta con coerenza sull'ecologia. Dal 2013 l'azienda ha ridotto le emissioni di CO₂ dell'84%, un

risultato reso possibile dall'utilizzo di vapore acqueo dal vicino inceneritore di rifiuti Renergia per l'essiccazione della carta. Dal 2021 è possibile compensare le emissioni residue di gas serra con progetti all'estero e acquistare la carta con un impatto di CO₂ nullo.

In rapporto al complesso dei trasporti, la quota ferroviaria di Perlen si ferma al 12%, ma il trasporto delle bobine

«Oltre un terzo delle bobine per clienti svizzeri viaggia su rotaia.»

Alain Probst,
responsabile Supply Chain Management,
Perlen Papier AG

bine sul territorio svizzero raggiunge comunque un 36%. C'è però ancora margine. Oltre a mancare raccordi ferroviari presso molti clienti esteri (il mercato ha un orientamento internazionale), in parte la ferrovia è più costosa. «Sentiamo molto la pressione dei costi e dobbiamo puntare fortemente sull'efficienza», spiega Probst. Se non altro, si è riusciti a trasferire su rotaia il trasporto della carta straccia dall'ex cartiera di Utzenstorf (BE), dove l'azienda



Bobine di carta nuova trasportate su rotaia.

gestisce un impianto di smistamento, alla sede principale. Per il futuro, Probst si auspica da parte di FFS Cargo maggiore comprensione per la complessità della gestione logistica dei suoi carichi. D'altra parte, il riciclaggio avviene nel contesto di una collaudata economia circolare. La carta straccia può essere riutilizzata fino a sette volte: questo processo produce fanghi residui, che in buona parte vengono bruciati internamente. Il vapore generato viene poi impiegato direttamente nella cartiera, mentre le ceneri della combustione sono utilizzabili nel settore del cemento e dei laterizi.

Sotto la lente



Marcel Roth, Account Manager di FFS Cargo, assiste Perlen Papier.

«Il trasporto di carta offre ancora potenziale»

Che rilevanza assumono i trasporti di Perlen Papier AG per FFS Cargo?

Sono alquanto importanti. Il cliente opera in un settore impegnativo e siamo molto lieti che scelga i nostri servizi.

Quali sono i vantaggi che la ferrovia può offrire all'azienda?

Oltre all'elevata affidabilità dei nostri trasporti, che in genere avvengono di notte, il cliente ha più tempo per le operazioni di carico e scarico rispetto a quando impiega autocarri. Inoltre, all'azienda sono anche assegnati carri fissi a garanzia di una continua disponibilità e della flessibilità che serve per gestire le operazioni.

Cosa trasporta FFS Cargo per Perlen Papier?

Carta straccia, legno in tronchi, caucciù, perossido d'idrogeno, idrossido di sodio, paste di legno: tutto quello che serve per produrre carta. Sono incluse anche le bobine finite in uscita dallo stabilimento.

L'azienda ha notevolmente ridotto le emissioni di CO₂. FFS Cargo può aiutarla a diminuirle ulteriormente in vista

di una produzione quasi a impatto zero?

Perlen Papier è già a buon punto nell'orientare alla ferrovia processi e procedure, ma il trasporto di carta straccia offre ancora un certo potenziale. Sosteniamo l'azienda nel suo impegno secondo le nostre possibilità, ma sia Perlen che l'intero settore sono molto sensibili al prezzo.

Il traffico merci su rotaia è rispettoso del clima

In Svizzera, il traffico merci su rotaia fornisce un importante contributo alla gestione sostenibile dei flussi di prodotti. La trasformazione del mercato della logistica e l'incremento del traffico merci amplificano ulteriormente la rilevanza del trasporto su rotaia.

Testo: Alexander Jacobi Infografica: Pia Bublies

Il traffico merci su rotaia è particolarmente vantaggioso ...



... sulle lunghe distanze



... per merci pesanti e grandi quantità



... in presenza di elevati requisiti di sicurezza



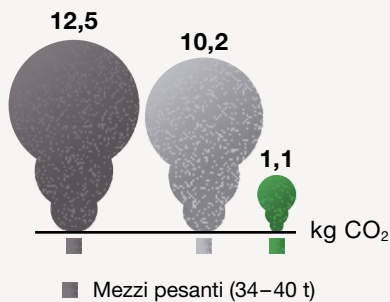
... grazie al trasporto notturno



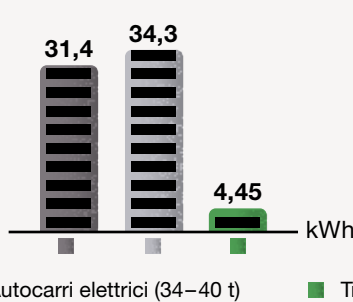
... per la grande affidabilità (assenza di code)

Il traffico merci su rotaia è molto più ecosostenibile

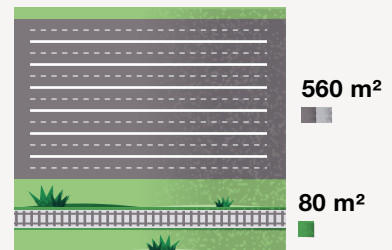
Emissioni di gas serra



Consumo energetico



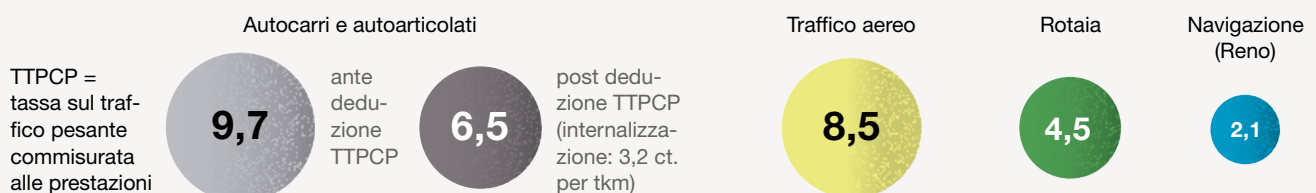
Impiego di superfici



Per un carico utile di 1 tonnellata su una distanza di 100 chilometri

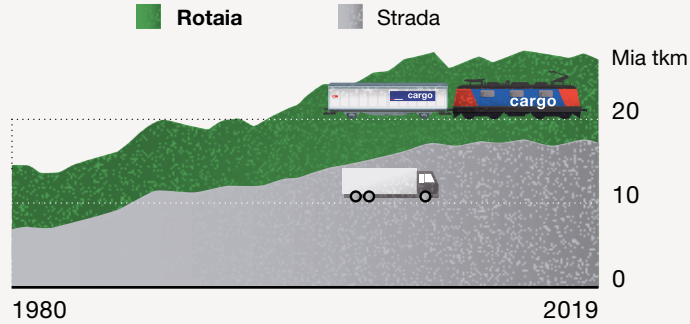
Il traffico merci su rotaia ha costi esterni minori

Costi esterni 2018 (centesimi per tonnellata-chilometro [tkm])



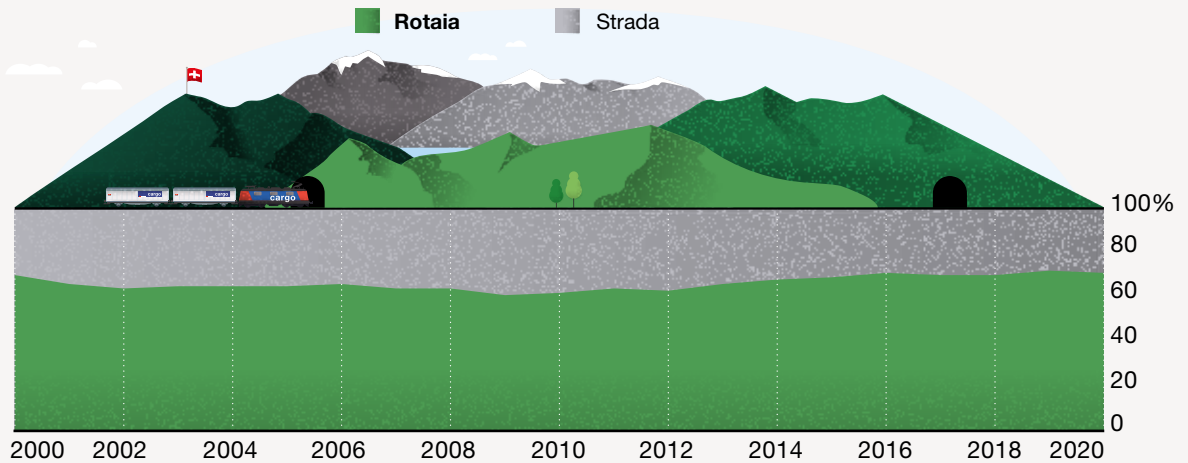
Il trasporto merci ha un grande potenziale per il trasferimento dalla strada alla rotaia

Negli ultimi decenni in Svizzera il trasporto merci è aumentato notevolmente, in particolare quello su gomma: per la rotaia permangono margini di crescita.



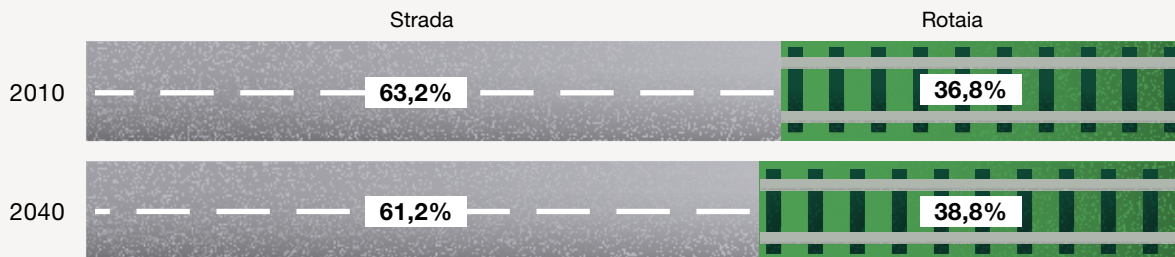
La ferrovia domina il traffico merci transalpino

Quasi tre quarti dei trasporti merci transalpini si svolgono su rotaia: si è registrato un forte incremento grazie a un sistema mirato di incentivazione e alla messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri (2020).



Il traffico merci su rotaia cresce maggiormente

Le prospettive di traffico dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale prevedono un incremento del 37% delle prestazioni del traffico merci da qui al 2040. Tale crescita riguarderà maggiormente i binari rispetto alla strada, a patto che si continui a potenziare il trasporto merci su rotaia. Quello rappresentato è lo «scenario di riferimento», che riprende gli sviluppi fondamentali del passato e tiene conto delle tendenze.



Ripartizione modale (quota sul totale del traffico merci)



«Una ferrovia senza traffico merci non è una vera ferrovia»

Vincent Ducrot, CEO delle FFS, e Désirée Baer, CEO di FFS Cargo, non hanno dubbi: un'offerta interessante e finanze solide sono la chiave per il futuro di FFS Cargo. Nell'intervista ci spiegano che cosa questo significhi esattamente, cosa chiedono al mondo politico e perché le FFS supportano FFS Cargo.

Intervista: Katharina Balande Foto: Daniel Winkler

Lo scorso marzo Vincent Ducrot ha dichiarato: «FFS Cargo continua a subire perdite. La crisi pandemica ha amplificato problemi noti che dobbiamo assolutamente risolvere.» Quali problemi avete risolto finora?

Vincent Ducrot: Abbiamo avviato colloqui con il proprietario delle FFS circa l'orientamento di FFS Cargo: o l'azienda agisce in modo finanziariamente autonomo, oppure assolve un mandato nel quadro di una politica di trasferimento del traffico, ricevendo quindi aiuti. Al momento si procede nella seconda direzione. Il proprietario si aspetta da FFS Cargo agilità ed efficienza, ma sarebbe pronto a contribuire finanziariamente se anche attività inefficienti concorressero a trasferire il traffico su rotaia e a raggiungere gli obiettivi climatici.

Désirée Baer: Fino a quando il proprietario e le istituzioni politiche non avranno chiarito l'orientamento strategico, dovremo contenere il più possibile le perdite. Quest'anno siamo sulla buona strada: nel primo semestre del 2021 la nostra produttività è ulteriormente aumentata, grazie soprattutto a miglioramenti operativi come le ottimizzazioni della rete e la riduzione dei costi strutturali.

A settembre 2021 Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT), ha dichiarato in un'intervista che le FFS devono portare il traffico merci allo stesso livello del traffico viaggiatori. Cosa ne pensate?

Ducrot: La nostra strategia punta a rafforzare il traffico merci. FFS Cargo è una perla ricca di potenziale. Ritengo anche importante che i due settori si sviluppino di pari passo: non è possibile trascurare l'uno o l'altro.

Baer: La parità tra i settori è ancora lontana. Tuttavia è una questione che riguarda non solo le FFS, ma anche le istituzioni politiche, più interessate a una nuova stazione o a una cadenza al quarto d'ora che alla logistica. Le FFS e FFS Cargo devono impegnarsi per raccogliere consenso.

Il settore logistico riceve in generale poca attenzione?

Baer: Sì. Non viene apprezzato, anche se economia e società non possono farne a meno. È un po' come

«FFS Cargo è una perla ricca di potenziale.»

Vincent Ducrot,
CEO FFS SA

gli operatori sanitari, lontani dai riflettori fino all'arrivo del coronavirus. Per la logistica è la stessa cosa: finché le cose vanno bene, è invisibile.

Ducrot: Sì, se ne parla solo quando i porti sono paralizzati o una nave blocca il canale di Suez. È molto preoccupante.

Negli ultimi anni le FFS hanno sostenuto finanziariamente FFS Cargo. Perché questo legame è così forte?

Ducrot: Una ferrovia senza traffico merci non è una vera ferrovia. La crisi sanitaria ne ha dimostrato l'importanza: siamo stati la colonna portante della Svizzera. Mentre i clienti erano a casa, le merci hanno continuato a spostarsi in quantità quasi da record. Si dice sempre che il traffico viaggiatori su rotaia sia un vantaggio strategico per la Svizzera, ma questo vale anche per il trasporto di merci.

Come vedete il futuro di FFS Cargo, in particolare nel traffico merci interno?

Baer: Ci auspichiamo un'offerta interessante e finanziariamente solida, che soddisfi le esigenze della clientela e contribuisca al trasferimento del traffico e alla protezione del clima. Vorrei non dover passare da un risanamento all'altro: dobbiamo puntare solo su attività redditizie, altrimenti le istituzioni politiche devono aiutarci. Non possono essere sempre le FFS a colmare le lacune nel traffico merci.

Ducrot: Concordo.

Come si può migliorare l'attrattiva di FFS Cargo sul mercato?

Baer: Dobbiamo comprendere meglio gli aspetti logistici dei clienti e offrire soluzioni su misura. Inoltre, le aspettative aumentano: commercio al dettaglio, pacchi postali e piccole partite richiedono una puntualità sempre maggiore. Possiamo





Vincent Ducrot e Désirée Baer concordano nell'affermare che FFS Cargo dovrebbe puntare solo su attività redditizie, altrimenti serve il sostegno finanziario della Confederazione.

fornire una risposta solo nel sistema ferroviario globale. Proprio per questo la parità con il traffico viaggiatori è così importante.

Ducrot: Deve essere possibile pianificare le corse a breve termine. Abbiamo bisogno di flessibilità. Inoltre, dobbiamo supportare meglio l'intera catena logistica con l'IT. I clienti chiedono soluzioni end-to-end.

«La flessibilità è molto importante per il traffico merci.»

Désirée Baer,
CEO FFS Cargo SA

Baer: Sono d'accordo: la flessibilità è molto importante per il traffico merci, ma ci scontriamo con la rigidità dell'orario cadenzato nel traffico viaggiatori. Stiamo lavorando a un supporto IT per il processo end-to-end, ma la via è ancora lunga.

Come si può migliorare la flessibilità del sistema ferroviario?

Ducrot: Bisogna intervenire sull'IT, ma soprattutto cambiare i meccanismi: il nostro sistema si basa sull'orario cadenzato e su un piano di utilizzazione della rete elaborato con anni di anticipo. Ci atterremo anche in futuro, ma questo contribuisce alla rigidità del sistema. Stiamo lavorando per migliorare la flessibilità con il coinvolgimento dell'UFT, perché questo sviluppo è anche nel suo interesse.

FFS Cargo è sempre attenta al risparmio. Quanto ancora si può risparmiare per continuare a fornire le prestazioni richieste?

Baer: Semplificare produce effetti positivi, tramite automazione, digitalizzazione e processi più efficienti. Ma si deve agire nel contesto di un miglioramento continuo, non di continui risanamenti, che alla lunga sono dannosi. In passato FFS Cargo è ricorso in parte a tagli e in parte a riserve. Ad esempio, abbiamo una flotta vecchia e nessun accantonamento per acquistarne una nuova.

Nel dettaglio, in cosa FFS Cargo può essere semplificata?

Baer: Nella pianificazione, grazie alla digitalizzazione. Ma anche nell'attività operativa, per esempio nella manovra. La prova manuale dei freni richiede quasi un'ora: nello stesso tempo, un camion va da Basilea a Zurigo.

Ducrot: Cargo ha trascurato a lungo la tecnologia: è fondamentale cambiare approccio a questo riguardo. Sono molto soddisfatto dell'accoppiamento automatico e spero che diventi uno standard europeo. Le prospettive sono buone: a fine settembre 2021, il settore del traffico merci in Svizzera ha firmato una dichiarazione d'intenti per l'accoppiamento automatico, mentre a livello europeo si è raggiunto l'accordo per una testata di accoppiamento uniforme.

Semplificare con l'intenzione di offrire soluzioni su misura: non è un controsenso?

Baer: Sì. Elaborare soluzioni su misura per tutti complica il sistema, quindi lo si può fare solo per grandi clienti.

Come CEO delle FFS e membro del Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo, cosa si aspetta da questa azienda?

Ducrot: Qualità! FFS Cargo deve trasportare merci con puntualità e in sicurezza. Oggi si rilevano troppe irregolarità.

Come CEO di FFS Cargo, cosa si aspetta dalle FFS in qualità di «società madre»?

Baer: Ringrazio le FFS per averci sempre aiutati nei momenti di maggiore difficoltà. Mi rammarico per la poca attenzione prestata al traffico merci. FFS Cargo è uno degli attori principali nella logistica dei trasporti in Svizzera e siamo concorrenziali: i numerosi appalti vinti lo dimostrano. Inoltre, siamo leader nell'innovazione a livello europeo: dovremmo esserne orgogliosi come per il traffico viaggiatori. Di conseguenza FFS Cargo merita considerazione, non solo quando viene pubblicato il risultato annuale.

La flotta di FFS Cargo sta lentamente invecchiando. Quali investimenti sono stati pianificati?

Baer: Nei prossimi anni dobbiamo rinnovare l'intero portafoglio di locomotive, una scelta importante in termini di costi e qualità. Tuttavia, servono investimenti che al momento non possiamo sostenere. A ciò si aggiunge l'incertezza sul piano politico. Di conseguenza, inizieremo noleggiando nuove locomotive.

Ducrot: Una flotta moderna è alla base del successo: assicura flessibilità, qualità e una riduzione dei costi data dalla minore esigenza di manutenzione.

Quali saranno le prime tre cose in programma nel nuovo anno?

Baer: Innanzitutto, in inverno vorrei visitare i collaboratori nell'esercizio e naturalmente iniziare il 2022 incontrando di persona il maggior numero possibile di clienti. Poi mi occuperò del processo politico per definire l'orientamento strategico che miri a un'azienda sana. Infine, dovremo lavorare fin da subito all'efficienza anche nel 2022. Abbiamo obiettivi ambiziosi sia in termini di fatturato che di miglioramento della produttività.

Gli interlocutori



Vincent Ducrot (59 anni) è CEO delle FFS da aprile 2020. In precedenza ha ricoperto varie funzioni per la FFS SA e da ultimo è stato direttore generale dei Trasporti pubblici friburghesi (TPF). Vincent Ducrot ha conseguito il diploma di ingegnere elettrotecnico al Politecnico federale di Losanna e un titolo post-laurea in Technical Business Sciences presso il Politecnico federale di Zurigo.

Désirée Baer (51 anni) è CEO di FFS Cargo da marzo 2020. In precedenza è stata per tre anni a capo di Securitrans e ha fatto parte della direzione di FFS Infrastruttura per sette anni. Si è laureata in economia aziendale presso l'Università di San Gallo.

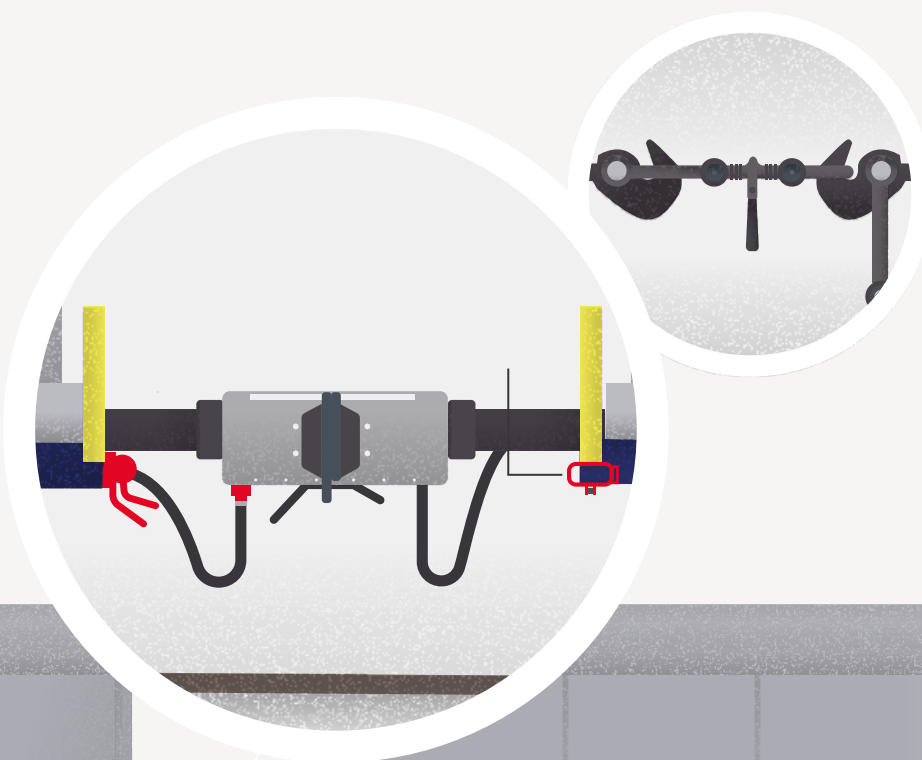
Il traffico merci su rotaia prende slancio

L'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale a livello europeo renderà più competitivo il traffico merci su rotaia. FFS Cargo è in prima linea: la ferrovia merci ha investito molto nella digitalizzazione e impiega questo tipo di accoppiamento da maggio 2019.

Testo: Miriam Wassmer, Stefanie Probst

Accoppiamento automatico

Collegamento meccanico e collegamento pneumatico avvengono automaticamente. Per lo sganciamento bisogna tirare manualmente un cavo. L'accoppiamento automatico digitale prevede inoltre una linea elettrica e una linea dati.



Accoppiamento manuale

I carri tradizionali vengono collegati tramite accoppiamento a vite. Accoppiamento, sganciamento e collegamento pneumatico avvengono manualmente con una procedura lunga e faticosa.

L'accoppiamento automatico semplifica il lavoro e lo rende più sicuro.



Oggi i treni vengono in gran parte accoppiati come 100 anni fa, con un lavoro gravoso che richiede forza e resistenza. La procedura manuale ha ormai fatto il suo tempo, è evidente. Si pensi ad esempio all'impegno fisico che comporta: molte attività manuali vengono infatti eseguite all'aperto, a qualunque ora, anche in condizioni meteo proibitive. Inoltre, FFS Cargo sta per affrontare una grossa ondata di pensionamenti e bisogna pensare al futuro: automazione e digitalizzazione renderanno più sicuri e interessanti i lavori nel settore di manovra. Sta nascendo una nuova figura professionale.

Una ferrovia modernizzata contribuisce agli obiettivi climatici

Il traffico merci su rotaia va modernizzato con urgenza: lo dimostra l'attuale situazione delle imprese ferroviarie come FFS Cargo. Quest'esigenza è resa stringente anche dalle sfide che si affrontano a livello nazionale e internazionale. Ci sono obiettivi climatici da raggiungere, nonostante la crescita del traffico merci.

Le prospettive di traffico 2040 dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale prevedono per la Svizzera un aumento del 37% dei trasporti di merci. Allo stesso tempo, per raggiungere gli obiettivi climatici è necessario ridurre le emissioni di CO₂, taglio cui il traffico merci su rotaia – grazie all'effetto del trasferimento – può contribuire in modo rilevante. E la sua modernizzazione è indispensabile per spostare ulteriormente i trasporti dalla strada alla ferrovia. I cicli di rinnovo e innovazione della

ferrovia rappresentano un grosso ostacolo. Più lunghi rispetto a quelli della strada, rallentano enormemente il percorso della modernizzazione. È quindi il momento di promuovere il traffico merci su rotaia e aumentarne l'attrattiva nel mercato.

Diversi attori e iniziative varie hanno contribuito a creare slancio in un settore carente in termini di innovazione: si pensi ad esempio a Rail Freight Forward, iniziativa dei CEO delle principali ferrovie merci europee che persegue l'obiettivo di modernizzare il trasporto delle merci sui binari in Europa. FFS Cargo fa parte del gruppo di base di Rail Freight Forward e collabora con i partner europei per aumentare la percentuale dei trasporti su rotaia. A tale scopo, un anno fa sono state definite cinque tecnologie «game changer», che i CEO promuoveranno congiuntamente nei prossimi dieci anni. L'accoppiamento automatico digitale (Digital Automatic Coupling, DAC) è una di queste.

Da manuale ad automatico e digitale

L'accoppiamento automatico è uno dei più importanti progetti innovativi in Europa. Assicura diversi vantaggi: elimina il processo manuale, risparmiando tempo nelle procedure di accoppiamento e sganciamento; migliora

la produttività; insieme alla prova automatica dei freni – i collaboratori di manovra non devono più perlustrare il treno prima della partenza – rende molto più efficiente la preparazione dei convogli. Queste due novità creano un primo presupposto per la digitalizzazione e l'automazione del traffico merci su rotaia in Europa.

In breve

1 Rail Freight Forward è una coalizione di 23 imprese europee del traffico merci su rotaia che punta ad aumentare la quota del trasporto ferroviario di merci in Europa dall'attuale 18 al 30% entro il 2030, grazie anche a cinque tecnologie «game changer». L'accoppiamento automatico digitale è una di queste.



A sinistra: per la prova automatica dei freni basta un comodo tablet.

L'accoppiamento Scharfenberg tipo 10 sarà utilizzato in tutta Europa.

L'accoppiamento automatico digitale si basa sul seguente principio: oltre a un collegamento meccanico e un collegamento pneumatico, sono previste anche una linea elettrica e una linea dati. Questo rende possibile la trasmissione dei dati nell'intero convoglio. L'introduzione del DAC è coordinata dallo «European DAC Delivery Programme» (EDDP). Il progetto riceve ampio sostegno; tutti i principali attori del traffico (merci) su rotaia sono rappresentati nel comitato dell'EDDP, anche FFS Cargo.

Collaborazione europea: una decisione storica

L'EDDP promuove lo sviluppo e l'introduzione del DAC a livello europeo. Per un'implementazione efficace del DAC serve infatti una collaborazione aperta, stretta ed efficiente tra diversi attori di importanza decisiva. Tra questi figurano imprese ferroviarie, gestori di infrastrutture e detentori di carri, nonché l'industria dei componenti ferroviari, i servizi competenti per la manutenzione, le organizzazioni settoriali interessate, centri di ricerca ferroviaria e istituzioni politiche nazionali ed europee. A settembre 2021 i partecipanti al programma hanno raggiunto una tappa importante: la decisione a favore della testata di accoppiamento uniforme Scharfenberg, presupposto per una com-

In breve

2 Il progetto DAC4EU (Digital Automatic Coupling for Europe)

verifica l'impiego dell'accoppiamento automatico digitale (DAC). Un consorzio di sette imprese provenienti da Germania, Austria, Svizzera e Francia ha ottenuto l'aggiudicazione per il progetto di ricerca «DAK-Demonstrator für den Schienengüterverkehr» (Progetto di attestazione DAC per il traffico merci su rotaia).

patibilità internazionale del traffico merci. Diversi fabbricanti provvederanno ora allo sviluppo di accoppiamenti adatti. In Europa i carri merci da riattrezzare sono 500 000: un mercato enorme.

Lavoro pionieristico a livello europeo

FFS Cargo ha contribuito considerevolmente a questa decisione storica: negli ultimi anni ha provato e perfezionato la testata di accoppiamento scelta insieme a Voith. FFS Cargo è l'unica impresa di trasporto ferroviario europea ad avere

già impiegato l'accoppiamento Scharfenberg nell'esercizio, senza registrare problemi rilevanti. Il riattrezzaggio dei primi carri è avvenuto nel 2019. L'accoppiamento impiegato nell'esercizio consente un collegamento sia automatico che semiautomatico.

Inoltre, FFS Cargo partecipa al progetto DAC4EU finanziato dal Ministero federale tedesco dei trasporti e dell'infrastruttura digitale. I partecipanti al progetto DAC4EU hanno verificato meticolosamente diverse testate di accoppiamento. I risultati sono confluiti direttamente nell'EDDP per la scelta finale. Nell'ambito degli sforzi europei, FFS Cargo ha in programma di attrezzare i propri accoppiamenti automatici anche con una linea elettrica e una linea dati, grazie all'installazione di un modulo supplementare.

La legge svizzera sul trasporto di merci agevola le innovazioni

La legge sul trasporto di merci entrata in vigore nel 2016 permette alla Confederazione di sostenere finanziariamente progetti di innovazione nel traffico merci su rotaia (LTM, art. 10). Tuttavia, per investimenti consistenti come il riattrezzaggio con l'accoppiamento automatico digitale, il budget per l'innovazione non basta. Con l'approvazione della mozione Dittli da parte del

Parlamento nel 2020, il Consiglio federale ha ricevuto l'incarico di elaborare un concetto per il finanziamento e l'attuazione coordinata di innovazioni tecniche. Ciò dovrebbe avvenire nell'estate del 2022.

A livello europeo e nazionale sono state gettate le basi per la modernizzazione del traffico merci su rotaia; in una fase successiva si passerà alla conversione a livello europeo. Gli attori coinvolti potranno riuscire in un'impresa così titanica grazie a una pianificazione lungimirante, uno stretto coordinamento e condizioni quadro politiche adeguate, affinché a breve si possa abbandonare una pratica risalente a un secolo fa.

In breve

3 Lo European DAC Delivery Programme (EDDP) è stato creato per coordinare le molteplici iniziative di attuazione di un accoppiamento automatico digitale e promuovere l'automazione e la digitalizzazione nel traffico merci su rotaia. La piattaforma riunisce tutti gli attori importanti, con l'obiettivo di un'attuazione efficace e di successo del DAC. Oltre agli organi decisionali, include diversi pacchetti di lavoro per l'analisi degli aspetti tecnici, organizzativi e finanziari dell'automazione.

Sotto la lente



Isabelle Betschart, responsabile Produzione (a sinistra), e Jasmin Bigdon, responsabile Asset Management di FFS Cargo.

«L'accoppiamento automatico funziona perfettamente»

FFS Cargo è stata la prima impresa ferroviaria europea a introdurre l'accoppiamento automatico. Come ci si è arrivati?

Jasmin Bigdon: Noi tutti – non solo il management – abbiamo capito ben presto l'importanza dell'automazione per il futuro del traffico a carri completi, quindi abbiamo cominciato a prepararci già nel 2014. Siamo stati i primi in Europa. Ora l'accoppiamento automatico digitale è diventato un progetto essenziale per ferrovie e detentori di carri europei, oltre che per la politica dei trasporti. Inoltre, possiamo contare su alleati forti. Il nostro team di progetto e i nostri collaboratori nelle sedi dei progetti pilota hanno raccolto preziose esperienze con i componenti dell'automazione. Tutti i partecipanti danno il loro appoggio incondizionato.

Quali sono per FFS Cargo i risultati principali emersi dai progetti di automazione finora svolti?

Isabelle Betschart: La conclusione più importante è che l'accoppia-

mento automatico e la prova automatica dei freni funzionano perfettamente da un punto di vista tecnico. Al contempo, questo cambiamento influisce in vari modi sull'esercizio e porta con sé altri requisiti infrastrutturali. La conversione richiede quindi un'attenzione inter-settoriale che arrivi fino al cliente. Inoltre, considerando la momentanea coesistenza dei due sistemi, i collaboratori devono essere ben preparati e va previsto un accompagnamento in loco. Queste misure sono una garanzia di sicurezza e qualità durante la conversione. Il nostro personale è orgoglioso di prestare un importante contributo a questo progetto pionieristico.



Leggete l'intervista completa pubblicata nel blog: tiny.cc/k8nluz

AL CENTRO DI TUTTO



Pianificazione efficace per trasporti efficienti

Con previsioni sofisticate, FFS Cargo concilia esigenze della clientela e risorse di produzione. Un vantaggio per la ferrovia, e anche per i clienti. Il nuovo strumento per la pianificazione dei trasporti è ora alla prova pratica: ce ne parla Andreas Andresen, che ha contribuito al suo sviluppo.

Testo: Ruedi Eichenberger Foto: Yves Stuber

I clienti del traffico merci spesso prenotano i trasporti a breve termine, la ferrovia pianifica invece per il lungo periodo. Questa è una necessità: le tracce d'orario sono a volte limitate, occorre preparare i piani di rotazione delle locomotive e assegnare macchinisti e personale di manovra. Una contrapposizione insolubile? Non per Andreas Andresen. Insieme a tre colleghi, questo matematico di 37 anni ha rivoluzionato la pianificazione dei trasporti di FFS Cargo. Due anni e mezzo di lavoro con un solo obiettivo: «Conciliare al meglio le esigenze della clientela con le nostre risorse.»

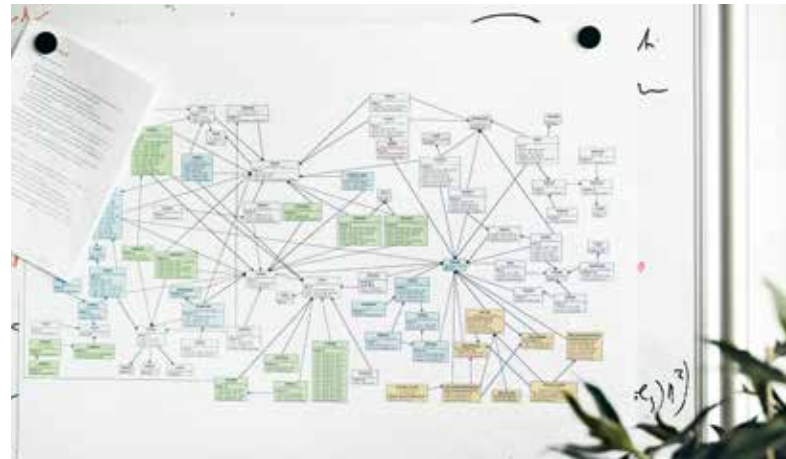
Il progetto aveva già un nome interno quando i quattro componenti del team hanno iniziato a lavorarci: «CargOrakel». Gli oracoli dell'antichità erano rivelazioni divine trasmesse attraverso un medium o un rituale. Andresen ride: «Niente paura, da noi non c'è niente di extrasensoriale. Non sarei nemmeno la persona giusta.»

Produzione in proprio anziché acquisto

Il nuovo modello previsionale non si basa su messaggi divini, ma su solide conoscenze scientifiche in materia e su una parte di intelligenza artificiale. Andresen e i colleghi hanno sviluppato lo strumento espressamente per l'azienda. «Un software standard era escluso, i modelli esistenti non erano adatti al nostro scopo», commenta Andresen. L'unica soluzione era produrlo da soli. Era già successo nel suo impiego precedente, il primo dopo il dottorato a Berlino: un'azienda internazionale di software per cui aveva sviluppato un filtro anti-spam.

FFS Cargo aveva già uno strumento di pianificazione del traffico basato sulle previsioni, ma le stime delle capacità di trasporto necessarie erano troppo imprecise, perché si basavano in gran parte sui dati dell'anno precedente. Le variazioni nell'anno in corso, come collegamenti nuovi o interrotti oppure modifiche delle quantità, venivano registrate in modo incompleto o poco sistematico. «La pianificazione era manuale e i dati non consentivano previsioni esatte

Lo schema sul posto di lavoro di Andreas Andresen mostra quanto sia complessa l'architettura del nuovo database per la pianificazione del traffico.



sul traffico», precisa Andresen. Inoltre, l'orario merci consisteva finora di tanti file Excel separati: nessuna tragedia, ma non più del tutto aggiornati.

Prevedere le fluttuazioni

FFS Cargo si aspetta molto dal nuovo strumento di pianificazione digitale, ma c'è ancora lavoro da fare. Alla fine, tutte le conoscenze sui traffici futuri di cui l'azienda dispone devono convergere, sia da parte dei venditori, sia dei pianificatori: questo richiede una stretta collaborazione. «Tutte le informazioni vengono rese disponibili, nessuna può andare persa», commenta Andresen. La conseguenza? «Lo scambio automatizzato di informazioni consente di rilevare con più precisione le esigenze

«Con CargOrakel la pianificazione dei nostri trasporti sarà più affidabile.»

Andreas Andresen, collaboratore del progetto CargOrakel, FFS Cargo

dei singoli clienti e di accorparle al meglio. È quindi più facile prevedere in modo accurato cosa circolerà sui binari tra quattro mesi. Questo consente di impiegare meglio le risorse.»

Tutto ciò può suonare astratto, ma ha una forte utilità pratica. Se, per esempio, lo stabilimento di un cliente deve subire una revisione e la produzione deve quindi interrompersi per tre settimane, le soppressioni dei treni sono

registrate con un certo anticipo nell'orario. Inoltre, FFS Cargo può reagire meglio ai picchi stagionali. Un semplice esempio: in estate si beve e si trasporta più acqua minerale che in inverno. Nella pianificazione, il tool include anche queste oscillazioni stagionali dei trasporti.

I vantaggi per i clienti

FFS Cargo si aspetta il maggior beneficio nel traffico a carri completi, dove una pianificazione più precisa consente un buon utilizzo dei treni. Diversamente dai treni compatti, nel traffico a carri completi il rischio legato all'effettivo utilizzo ricade interamente sull'azienda. Se circola una locomotiva con solo tre carri merci, le ripercussioni per FFS Cargo sono analoghe a quelle di un treno espresso semivuoto in tempi di pandemia per il traffico viaggiatori.

Migliorare la pianificazione del traffico è in primis una misura di ottimizzazione per FFS Cargo. Indirettamente, ma non solo, il vantaggio ricade però anche sui clienti. Il nuovo strumento rende infatti la ferrovia merci più puntuale e più flessibile in caso di cambiamenti, riducendo il rischio di dover disdire una prenotazione per mancanza di tracce o mezzi di trazione. Andresen conclude: «Migliorare la pianificazione ed evitare criticità a livello di produzione conviene a tutti.»

Victorinox punta sulla ferrovia per il nuovo centro di distribuzione

Victorinox, noto produttore di coltellini tascabili, ha sostituito 17 magazzini in Europa con un nuovo centro di distribuzione avente sede a Seewen, frazione di Svitto. Un raccordo ferroviario agevola la logistica e garantisce trasporti ecocompatibili.

Testo: Alexander Jacobi Foto: Remo Inderbitzin





Il nuovo centro di distribuzione di Victorinox permette a FFS Cargo di trasportare svariate centinaia di container in più all'anno.



«Nel nuovo centro abbiamo investito somme ingenti e grande passione.»

Dennis Haverkate,
Global Supply Chain Manager, Victorinox

riducendo così gli spostamenti dei veicoli industriali.

I collegamenti ai trasporti sono stati fondamentali nella scelta della sede. «Con un buon impiego della capacità produttiva, aspiriamo a spedire ogni anno fino a 40 milioni di prodotti», afferma André Heinrich, responsabile delle catene di fornitura globali. Victorinox possedeva già un terreno adatto con raccordo ferroviario a Seewen: è stato subito evidente che quella sarebbe diventata la sede del nuovo centro di distribuzione. Nella decisione si è tenuto conto anche dell'aspetto ecologico: i trasporti su rotaia sono molto più sostenibili di quelli su strada. Inoltre, l'uso della strada avrebbe comportato un sostanziale aumento del traffico pesante in un'area già sovraccarica.

Il centro di distribuzione è entrato gradualmente in esercizio a partire da settembre 2020. In seguito alla chiusura dei 17 magazzini europei, sono state trasferite a Svitto tra le 15 000 e le 18 000 palette di merci. FFS Cargo ne ha trasportato in Svizzera circa il 30%; dal solo Belgio sono arrivati 130 carri.

Importazioni su rotaia soprattutto dall'Asia

La merce trasportata per Victorinox si suddivide in due tipi di traffico completamente distinti: importazioni ed esportazioni. Le merci che viaggiano su

La conca sinuosa di Svitto è quasi interamente chiusa dalle rive del lago dei Quattro Cantoni e del lago di Zugo, oltre che da imponenti montagne come i celebri Mythen. L'autostrada, le strade cantonali e comunali e la ferrovia sono concentrate in uno spazio ristretto.

L'azienda più importante del Cantone di Svitto è Victorinox AG, con sede a Ibach, nota per gli orologi, la valigeria e i profumi, ma soprattutto per i coltelli professionali e da cucina e i famosi coltellini svizzeri: Victorinox, con la sua sede di Svitto, è infatti la più grande produttrice in Europa di questi utensili. Il nuovo centro di distribuzione con binario di raccordo aperto a Seewen (vicino alla stazione di Svitto) favorisce un'organizzazione più efficiente e sostenibile della logistica, con il vantaggio di ridurre il traffico nella valle.

Un magazzino centralizzato

Prima Victorinox gestiva 17 magazzini in Europa, ma un'analisi dei movimenti condotta nel 2014 ha convinto l'azienda a optare per una centralizzazione. Un unico centro di distribuzione europeo consente infatti di spedire un ordine di diversi gruppi di prodotti in un singolo pacco con una sola fattura. Inoltre, è più conveniente automatizzare la logistica di un unico grande magazzino che non di più sedi minori.

«Sulla sola base dei movimenti di magazzino, l'area di Basilea sarebbe stata la sede ideale», spiega Dennis Haverkate, capoprogetto per la costruzione del nuovo centro di distribuzione di Victorinox. «Tuttavia, abbiamo preferito Svitto per il legame con la sede principale e per tutelare i posti di lavoro locali in ambito logistico.» Il nuovo centro accorpa sei magazzini regionali esterni,



«Il nuovo centro di distribuzione con raccordo ferroviario è una pietra miliare per il nostro futuro.»

André Heinrich,
responsabile Supply Chain Management, Victorinox



Il magazzino per minuteria è completamente automatizzato.

rotaia sono caricate in container lunghi 20 o 40 piedi. Sia le importazioni tramite FFS Cargo che le esportazioni rappresentano nuove attività inaugurate a novembre 2020.

Le importazioni – prevalentemente di valigie fabbricate in Asia per il mercato europeo – arrivano a Basilea, Rotterdam o Anversa per nave, quindi proseguono per la Svizzera in treno. Ogni anno si parla di 200–300 container. Dal confine svizzero è FFS Cargo a occuparsi del trasporto con l'offerta Swiss Split (cfr. riquadro a pag. 25). La ferrovia merci trasporta sullo stesso treno container destinati a clienti diversi. Per una distribuzione capillare è quindi utile che nell'area di Svitto siano presenti più aziende dotate di un binario di raccordo che consenta il trasporto su rotaia. In questo modo, si riducono i tragitti verso i singoli clienti.

A Svitto arrivano anche materie prime come nastri d'acciaio e granulato plastico. Ogni anno Victorinox utilizza circa 2200 tonnellate di acciaio per i

coltelli e 700 tonnellate di plastica per custodie e impugnature. La fornitura dell'acciaio avviene ancora tramite autocarro, ma l'azienda intende passare alla rotaia anche in quest'ambito. Sono molti infatti i fornitori dotati di binario di raccordo, in quanto la ferrovia si presta meglio al trasporto di un materiale così pesante.

Elevata automatizzazione del magazzino

Le esportazioni riguardano oltre 120 Paesi. Ogni anno circa 100 container trasportati da FFS Cargo partono da Svitto diretti in Giappone, Australia, Sudafrica, Messico, Brasile e negli Stati Uniti. Prima della spedizione è necessario procedere alla preparazione: i prodotti vengono prelevati dal magazzino per minuteria completamente automatizzato o dal magazzino a scaffalature verticali semi-automatizzato e confezionati dagli addetti, che allegano la fattura. Ogni anno si gestiscono circa 1,2 milioni di posizioni di ordini.

Il centro di distribuzione in cifre

- 3 piani
- 38 500 contenitori nel magazzino per minuteria completamente automatizzato
- 10 000 spazi per palette nel magazzino a scaffalature verticali semi-automatizzato
- 3500 tonnellate di acciaio e 650 tonnellate di granulato nel magazzino per materie prime
- 50 milioni di franchi svizzeri di investimenti
- 50 collaboratrici e collaboratori in ambito logistico



L'impianto fotovoltaico produce più corrente di quanta ne serva all'azienda.



«Il magazzino altamente automatizzato è garanzia di grande efficienza.»

Edgar Flecklin,
responsabile Centro di distribuzione, Victorinox

Swiss Split: trasporto diretto dei container ai clienti

L'offerta Swiss Split di FFS Cargo mira a trasportare quanto più possibile su rotaia le merci in partenza da Basilea. I container giunti al terminale intermodale basilese su rotaia o per nave vengono suddivisi – in inglese «split» – e caricati sulla ferrovia.



Se il cliente è dotato di un proprio binario di raccordo (come Victorinox), la merce viene consegnata direttamente su rotaia. In assenza di collegamento ferroviario, la merce viene trasportata in un terminale regionale del traffico combinato, da cui prosegue su autocarro.

Impianto fotovoltaico sul tetto

Concentrandosi sul trasporto ferroviario e alleggerendo il traffico stradale, il nuovo centro contribuisce alla sostenibilità. Testimoniano questo approccio anche i 9000 metri quadrati di pannelli solari installati sul tetto, che forniscono una potenza di picco di 850 kilowatt. La corrente così prodotta copre il fabbisogno dell'intera costruzione, mentre l'eccedenza viene immessa nella rete pubblica. La sede dispone anche di stazioni di ricarica per auto elettriche, un segno della consapevolezza ambientale di Victorinox e del suo impegno per la sostenibilità.

Concorso



In palio un coltellino tascabile Ranger Wood 55 del valore di 89 franchi!

Quale affermazione è corretta?

- A** Nel magazzino a scaffalature verticali di Victorinox a Seewen si trovano circa 38 500 contenitori.
- B** Ogni anno Victorinox esporta in Messico e negli Stati Uniti, su rotaia, 200–300 palette di coltellini tascabili.
- C** Ogni anno Victorinox importa dall'Asia, su rotaia, 200–300 container di valigie.

È possibile partecipare fino al 31 gennaio 2022 al link sbbcargo.com/concorso.

Bullone di ancoraggio



Fino alla metà del XIX secolo i carri erano accoppiati con catene, ma all'aumentare del peso si è reso necessario un cambiamento. Fu così introdotto l'accoppiamento a vite con bulloni come quello raffigurato, che assicurano un collegamento stabile. Ma per quanto l'accoppiamento a vite sia solido e affidabile, la procedura manuale è lunga e laboriosa. La soluzione? L'accoppiamento automatico, che rende il traffico merci su rotaia più efficiente, puntuale e competitivo (cfr. pagina 16).

90%

Quota di corrente di origine idroelettrica per l'alimentazione dei treni delle FFS.

Entro il 2025 le FFS puntano a ricavare tutta la corrente ferroviaria da fonti rinnovabili.

 **Maggiori informazioni nel blog: tiny.cc/novanta**



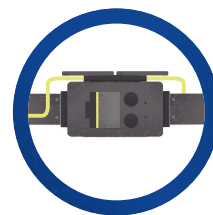
Accesso più semplice alla ferrovia

Le scorie dell'inceneritore dei Services Industriels de Genève devono essere trasportate a Boécourt (JU), a 200 km di distanza. Ma mancano raccordi ferroviari sia alla partenza che all'arrivo, e il Cantone di Ginevra prescrive l'utilizzo di treni per i trasporti con distanza superiore ai 60 km. Abroll-Container-Transport-Service (ACTS) AG adotta una soluzione che consente un trasbordo rapido e semplice delle casse mobili dalla strada alla ferrovia e viceversa. Non occorrono gru o rampe: l'autocarro necessita solo di un dispositivo

convenzionale a catena o a gancio, simile a un braccio riposto sull'autocarro. ACTS ha incaricato FFS Cargo del trasporto. Ogni giorno per ciascun autocarro arrivano alla stazione di Vernier-Meyrin dalle sei alle otto casse, che il conducente sposta facilmente sulla rotaia con un sistema di container mobili. FFS Cargo trasporta quindi le scorie a Delémont, a circa 200 km di distanza, dove si trova un altro autocarro già pronto per coprire l'«ultimo miglio».

 **Maggiori informazioni nel blog: tiny.cc/scorie**

L'automazione migliora la competitività



In occasione dell'arrivo del treno speciale europeo «Connecting Europe Express» a Basilea il 29 settembre 2021, l'Ufficio federale dei trasporti e i rappresentanti del traffico merci su rotaia hanno presentato una dichiarazione d'intenti per l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale in Svizzera. L'elemento centrale affinché il traffico merci su rotaia superi la prova del futuro è l'automazione, in particolare l'accoppiamento automatico digitale, che rende possibili procedure più rapide e sicure nella

preparazione e nella composizione dei treni, nonché consegne più veloci e convenienti. In questo modo il traffico merci su rotaia diventa più competitivo, a tutto vantaggio di una maggiore protezione del clima. La stretta collaborazione tra gli attori del settore, il coordinamento a livello europeo e il notevole impegno da parte di FFS Cargo contribuiscono in maniera importante a questo successo.

 **Maggiori informazioni nel blog: tiny.cc/leggit**



Ampliamento dell'impianto di servizio di Muttenz

A Muttenz FFS Cargo effettua soprattutto riparazioni, lavori di manutenzione preventiva vicina all'esercizio e interventi di revisione di base su carri merci. Almeno per il momento. A partire dall'autunno 2022, le FFS sospenderanno la manutenzione pesante di carri merci a Bellinzona. FFS Cargo ne approfitta per ampliare il proprio portafoglio di servizi di manutenzione, investendo nella sede di Muttenz

per affiancare ai lavori di manutenzione leggera anche gli interventi pesanti. A Muttenz sorgerà quindi un cosiddetto One Stop Shop: tutti i lavori di manutenzione su carri merci potranno essere eseguiti nello stesso luogo. Un portafoglio prodotti ampliato è interessante anche per la clientela esterna, che in questo modo riceverà tutte le prestazioni di manutenzione da un'unica fonte.



SBB CFF FFS Cargo

Le nuove locomotive ibride Prima: eccezionali per l'ambiente.

Operazioni di manovra silenziose e nel rispetto dell'ambiente? Ora sono realtà con le nuove locomotive di manovra Prima H3, che grazie alla propulsione ibrida producono fino al 50% di CO₂ in meno rispetto ai modelli tradizionali. Con la nuova flotta, FFS Cargo può risparmiare ogni anno fino a 2400 tonnellate di CO₂: un altro passo in avanti verso il raggiungimento degli obiettivi climatici delle FFS.

www.sbbcargo.com