

# cargo

La rivista svizzera di logistica

2 | 2022

## Soluzioni su misura

**Come il trasporto a carri completi contribuisce a diversi settori.**

Da pagina 4





### Materiale per l'enorme città-accampamento

A metà luglio 2022, Goms (VS) sembrava immersa in un'idillica quiete. Ma l'apparenza inganna e poco dopo è cominciato il grande raduno: per due settimane, circa 30000 scout hanno affollato l'ex aerodromo del Vallese. L'organizzazione dell'evento è stata un capolavoro di logistica: sul campo da 120 ettari erano necessarie enormi quantità di materiale, ad esempio teloni, barre per tendoni, coperte di lana, utensili da cucina o attrezzatura sportiva. Il materiale è arrivato su rotaia dal magazzino centrale dell'esercito di Thun fino a Briga, nel Vallese, e da lì a Ulrichen in camion. In totale, FFS Cargo ha trasportato a Briga – e poi riportato indietro al termine del grande evento – 200 tonnellate di attrezzatura.



Per saperne di più:  
[tiny.cc/accampamento](https://tiny.cc/accampamento)

### Impressum

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

**Redazione FFS Cargo:** Stefanie Probst, Martina Riser, Miriam Wassmer  
**Concetto e realizzazione:** Redact Kommunikation AG, Glattbrugg  
**Redazione e direzione del progetto:** Florian Wehrli **Layout:** Jacqueline Müller  
**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:** 4050 copie

Il copyright appartiene a FFS Cargo. La riproduzione di singoli articoli è ammessa solo se viene citata la fonte. Si prega di inviare una copia all'indirizzo della redazione.

Abbonati gratis alla rivista cartacea registrandoti all'indirizzo [sbbcargo.com/it/abbonamento](https://sbbcargo.com/it/abbonamento) (per residenti in Svizzera) oppure leggi la versione online su [ffscargo.com](https://ffscargo.com). Per comunicare un cambio di indirizzo o disdire l'abbonamento, scrivi a: [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com).



**Editoriale**

## L'impegno della ferrovia

Cara lettrice, caro lettore,

il traffico merci su rotaia è sostenibile già di per sé; inoltre, necessita di energia e superficie in quantità molto minori rispetto ai trasporti su strada ed emette anche meno CO<sub>2</sub>: tre punti a suo favore. Per le loro esigenze, molti clienti utilizzano l'offerta di FFS Cargo per il trasporto a carri completi in Svizzera. L'articolo «Focus» (da pagina 4) illustra gli aspetti centrali per i nostri clienti e i motivi della loro scelta di affidarsi a questa modalità di trasporto.

A fine marzo il Consiglio federale ha confermato l'importanza del traffico merci su rotaia per l'approvvigionamento della Svizzera e il rafforzamento della politica ambientale, sostenendo però anche che queste offerte non sono più finanziabili in modo autonomo. Pertanto, ha adottato un rapporto che propone una serie di riforme. Su quali punti chiave si concentrano le FFS per favorire l'ulteriore sviluppo del traffico merci su rotaia? Un approfondimento è disponibile nell'«Incontro al vertice» di FFS Cargo con il presidente del Consiglio d'amministrazione Franz Steiger e la CEO Désirée Baer (a pagina 15 e sul blog Cargo).

Buona lettura!

**Miriam Wassmer**  
**Responsabile Comunicazione FFS Cargo**



**4-9 Focus sulla logistica** Il trasporto a carri completi deve rispondere alle esigenze specifiche dei più svariati settori. Quattro esempi tratti dall'esperienza dei clienti mostrano come FFS Cargo sia in grado di soddisfarle offrendo soluzioni su misura.



**10-14 Al centro di tutto** FFS Cargo offre prospettive di carriera interessanti in oltre 40 categorie professionali.

**15 Incontro al vertice** La CEO Désirée Baer illustra le sfide che riguardano il trasporto a carri completi.

**16-17 Colpo d'occhio** Le stazioni di smistamento di FFS Cargo garantiscono in ogni momento un trasporto a carri completi senza intoppi.

**18-21 Al centro di tutto** Con il potenziamento della manutenzione pesante, l'impianto di servizio di MuttENZ acquisisce tutti i lavori di manutenzione per i carri merci.

**22-23 Punto di vista del cliente** Fenaco è uno dei primi clienti a puntare sulla nuova piattaforma di e-booking.

**24-25 Sostenibilità** Quanto sono già sostenibili i trasporti di FFS Cargo e cosa si può ancora migliorare?

**26 L'oggetto** Ogni locomotiva ha anche una sabbiera.


**27 Frammenti** Nuove locomotive di linea Vectron e due premi per FFS Cargo.



# Carichi singoli per un unico viaggio

Da cereali e bevande ad acciaio e cemento, ogni settore ha esigenze specifiche per il trasporto a carri completi. Gli esempi di quattro clienti mostrano come FFS Cargo offra soluzioni personalizzate in base alle singole necessità di trasporto.

Testo: Stefanie Probst, Miriam Wassmer Foto: FFS Cargo



**A**ndata e ritorno attraverso la Svizzera: il trasporto a carri completi di FFS Cargo è un'offerta regolare e ad alta prestazione con punti di servizio in tutto il Paese. Grazie a soluzioni su misura per i grandi clienti, FFS Cargo soddisfa le singole esigenze di trasporto. Laddove possibile, la ferrovia merci fornisce i clienti direttamente sui loro binari di raccordo. Con l'offerta «Cargo Rail», FFS Cargo trasporta le merci durante il giorno tra stazioni di partenza e di destinazione

a scelta del cliente, in carri singoli o in gruppi. Le merci che devono rispettare tempi di consegna stringenti viaggiano di notte sulla rete dedicata di «Cargo Express». Così, merci commerciali e refrigerate, piccole partite e carichi di vario tipo raggiungono rapidamente punti di servizio selezionati in tutta la Svizzera, con l'ausilio del trasporto stradale a monte o a valle. Nei prossimi esempi mostreremo gli aspetti a cui i clienti di diversi settori attribuiscono maggiore importanza.





## L'esperienza dei nostri clienti



**190 000**

tonnellate di bevande trasportate ogni anno da FFS Cargo per **Feldschlösschen**, anche grazie al cross-docking.

Pagina 6



**687 000**

tonnellate di acciaio prodotte ogni anno da **Stahl Gerlafingen AG** a partire da rottami riciclati, consegnati da FFS Cargo.

Pagina 7



**200 000**

tonnellate di cereali lavorate ogni anno da **Swissmill** a Zurigo, per cui sono indispensabili i trasporti su rotaia.

Pagina 8



**900 000**

tonnellate di cemento prodotte ogni anno da **Ciments Vigier SA**, la metà delle quali trasportate su rotaia.

Pagina 9







## FELDSCHLÖSSCHEN: CROSS-DOCKING E TRASPORTO NOTTURNO

Ferrovia e autocarri insieme: così FFS Cargo e Feldschlösschen gestiscono alcune spedizioni nel trasporto a carri completi. Per far sì che al mattino le scorte di bevande siano presenti sulla rampa, diverse destinazioni vengono servite nella rete Express durante la notte.

Il birrificio Feldschlösschen è da sempre legato alla ferrovia e da più di 130 anni dispone di un raccordo ferroviario diretto. Nel 1876, anno della fondazione, Theophil Roniger costruì di proposito il castello di mattoni che ancora oggi ospita la sede dell'azienda vicino alla stazione di Rheinfelden. Successivamente, Feldschlösschen costruì tutti i suoi depositi di bevande in Svizzera prevedendo un raccordo ferroviario. Il 60% di tutti i trasporti verso grandi clienti e depositi avviene su rotaia. Per la distribuzione capillare, il produttore di bevande si serve di autocarri. Ogni anno, FFS Cargo trasporta un totale di circa 9000 carri merci o 190000 tonnellate dalla sede centrale dell'azienda a Rheinfelden (AG) in tutta la Svizzera.



## «L'obiettivo di Feldschlösschen: rifornire i clienti con zero emissioni di CO<sub>2</sub>.»

Frank Pfeifer, Distribution/Transportation Manager

Per i suoi trasporti, Feldschlösschen punta sulla sostenibilità e, di conseguenza, sulla ferrovia. Il primo rivenditore di bevande della Svizzera è un pioniere della mobilità elettrica e considera molto importante distribuire i suoi prodotti nel modo più neutrale possibile dal punto di vista delle emissioni di CO<sub>2</sub>. A questo proposito, l'obiettivo a lungo termine è rappresentato dalle emissioni zero di CO<sub>2</sub>. A tal fine, la ferrovia si fa carico del cosiddetto primo miglio, dallo stabilimento di produzione al punto di cross-docking o al deposito, mentre un autocarro si occupa dell'ultimo miglio per la distribuzione capillare alle attività di ristorazione e ai rivenditori al dettaglio. Nel cross-docking, le merci vengono consegnate puntualmente (just-in-time) a uno specifico punto e da lì trasportate direttamente al destinatario senza stoccaggio provvisorio. Il trasbordo della merce viene effettuato a seconda delle esigenze e nel più breve tempo possibile. A differenza dei classici centri di distribuzione, il cross-docking è più economico perché vengono a mancare i costi di magazzino e del personale.

I processi logistici hanno subito una forte accelerazione negli ultimi anni. Ciò significa anche che Feldschlösschen non immagazzina più la merce nei depositi per lunghi periodi. Fino alle 15, il rivenditore di bevande accetta ordini che vengono commissionati alla sede di Rheinfelden entro le 19. La ferrovia riceve le bevande e le distribuisce tramite la rete Express durante la notte, attraverso le stazioni di smistamento, fino ai punti di cross-docking. Su strada, questo non sarebbe possibile a causa del divieto per gli autocarri di circolare la notte. Al mattino, gli autocarri prelevano le palette e le consegnano ai clienti.

Le sfide per FFS Cargo non sono da sottovalutare. Da un lato, la tendenza al cross-docking significa che le ferrovie non possono permettersi ritardi e che devono offrire collegamenti interessanti. La tolleranza agli errori da parte dei clienti è minore rispetto al passato, perché le consegne just-in-time hanno accresciuto i requisiti di affidabilità e puntualità. Dall'altro lato, nella pianificazione si deve sempre tenere conto di fattori come gli sbarramenti di tratta e i lavori di manutenzione, che richiedono una notevole flessibilità.



## **STAHL GERLAFINGEN: TRASPORTO DI ROTTAMI SU ROTAIA VERSO L'ACCIAIERIA**

I rottami, il materiale di base per la produzione di acciaio, rappresentano un'attività volatile. A volte ce ne sono molti, altre pochi, e i prezzi oscillano. Tuttavia, la produzione di acciaio di Stahl Gerlafingen ne richiede quantità costanti, che possano essere trasportate in acciaieria da FFS Cargo su richiesta. In questo sono di aiuto servizi regolari di trasporto e una triangolazione.

---

**«Con questa efficiente modalità di trasporto contribuiamo al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia e all'impiego mirato delle risorse.»**

Alain Creteur, CEO Stahl Gerlafingen

---

I rottami arrivano in Svizzera via nave o via autocarro, quindi in quantità molto variabili. Inoltre, l'acciaieria si rifornisce anche di rottami provenienti dal territorio nazionale. Affinché l'approvvigionamento sia continuo e su richiesta, è necessario un deposito temporaneo in cui i rottami vengono conservati fino al trasporto in acciaieria.



I carri merci carichi passano poi per la stazione di smistamento di Limmattal (RBL), il più grande impianto di smistamento e produzione di FFS Cargo per il traffico merci interno. Per Stahl Gerlafingen, FFS Cargo non si occupa solo del trasporto dal confine svizzero a Birsfelden, ma anche del traffico interno. La ferrovia raccoglie rottami di acciaio dalle varie aree del Paese per riunirli in un traffico a carri isolati. Nella stazione di smistamento di Limmattal, i carri merci vengono smistati e raggruppati. Qui si uniscono inoltre i carri carichi provenienti da Birsfelden. Due volte al giorno, dalla RBL parte un treno in direzione di Gerlafingen, Just-in-time. I trasporti sono programmati con precisione, in modo da coincidere con la produzione dell'acciaieria.

Sulla via del ritorno, due treni viaggiano dall'acciaieria alla RBL, carichi di acciaio di alta qualità, prodotto a partire dal materiale riciclato. Anche in questo caso, i carri merci vengono smistati presso la RBL, per poi essere trasportati verso numerosi clienti in Svizzera o verso il confine, a Basilea, per l'esportazione all'estero.







## SU ROTAIA FINO AL MULINO DI ZURIGO

Da oltre 175 anni Swissmill produce farina e altri prodotti nel distretto 5 di Zurigo. Le merci sfuse come i cereali si prestano perfettamente al trasporto su rotaia e la collaborazione con FFS Cargo è quindi fondamentale per questo storico mulino. L'uso della ferrovia è dettato dalle caratteristiche dell'ambiente urbano, ma anche dalle mutate esigenze logistiche, alle quali Swissmill e FFS Cargo rispondono con il programma per il settore agrario.

Il mulino per cereali Swissmill è una divisione della società cooperativa Coop e occupa sin dal 1843 la sede sul Sihlquai, nel distretto 5 di Zurigo. Swissmill punta già da anni sulla ferrovia per il trasporto dei cereali. Grazie a un concetto di circolazione concordato con la città, i circa 20 carri per cereali di FFS Cargo effettuano ogni giorno diverse consegne. La ferrovia merci attraversa il cuore del quartiere per consegnare diversi tipi di cereali destinati alle lavorazioni successive. Il carico di un solo carro ferroviario può sostituire quello di tre autocarri. Nella sede di Zurigo vengono lavorate ogni anno oltre 200000 tonnellate di cereali, pari a un terzo del fabbisogno totale del nostro Paese. Lo stabilimento di produzione è considerato rilevante per l'approvvigionamento della Svizzera e rifornisce sia l'industria alimentare che rivenditori al dettaglio come Coop, Landi e Volg.

### Grandi quantità di cereali in diverse pezzature

Swissmill movimentata ogni giorno tra 900 e 1000 tonnellate di cereali e prodotti macinati, di cui oltre il 95% viene consegnato su rotaia. Una percentuale considerevole dei cosiddetti sottoprodotti della molitura destinati agli stabilimenti per la produzione di mangimi composti viene trasportata in modo razionale nei carri per cereali. Il mulino lavora cereali per la panificazione come frumento, segale e spelta, grano duro

per la pasta, avena e mais, producendo farine, semole e fiocchi d'avena. Quando non si utilizza il chicco intero, ad esempio nei prodotti integrali, i componenti della crusca vengono utilizzati come sottoprodotti e trasformati in mangimi per animali.

L'80% dei prodotti principali viene caricato in speciali container per merce alla rinfusa e trasportato in autocarri fino ai panifici o ai pastifici. Il restante 20%, confezionato e affidato alla logistica per piccole partite, viaggia per lo più tramite autocarro, ma in parte anche su rotaia, per essere consegnato ad esempio a una centrale di distribuzione del commercio al dettaglio.

---

**«Il mantenimento dell'infrastruttura ferroviaria per il trasporto merci riguarda la politica statale. I cereali sono un classico prodotto alla rinfusa e il modo più sostenibile per trasportarli è la ferrovia.»**

Matthias Staehelin, responsabile acquisti e autorità, Swissmill

---



**Leggi il testo completo sul blog:**  
[tiny.cc/swissmill-i](https://tiny.cc/swissmill-i)







## SU ROTAIA PER VOCAZIONE

Nel cementificio Vigier di Péry (BE) gli impianti funzionano giorno e notte per soddisfare la domanda di circa 900000 tonnellate annue di cemento, destinate a clienti di tutta la Svizzera. La sfida più ardua? Le forniture just-in-time. Per vincerla Vigier si affida al trasporto a carri completi di FFS Cargo.

Con casco e giubbotto catarifrangente giallo, Thierry Gaschen sale sulla sua auto. Prima di partire dà come sempre un'occhiata all'app del meteo: «Se domani dovesse piovere, potremmo dire addio al programma delle consegne», commenta. Ma questo non sembra sconvolgere troppo il responsabile della logistica di Vigier Ciment. «Ogni giorno dobbiamo riprogrammare dal 15 al 20% delle forniture.»

È una delle sfide più ardue per il cementificio di Péry, nel Giura bernese. «Circa l'80% dei nostri clienti è costituito da centrali di betonaggio con una capacità di stoccaggio ridotta. Ci richiedono forniture just-in-time, a volte in tre o quattro consegne parziali al giorno.» Ma può anche accadere che i capricci del meteo o i guasti in un cantiere costringano il cementificio a cancellare all'ultimo minuto diverse consegne. Per Vigier Ciment – un'azienda della Vigier Holding, che dal 2001 appartiene a sua volta al gruppo francese Vicat – la routine è quasi una chimera.

Vigier Ciment produce ogni anno oltre 900000 tonnellate di cemento, utilizzato insieme a ghiaia, sabbia e acqua per produrre il calcestruzzo. Una quantità che rappresenta quasi il 20% del

---

## «La nostra politica di sviluppo sostenibile ci spinge a privilegiare il trasporto su rotaia rispetto a quello su strada.»

Thierry Gaschen, responsabile della logistica di Vigier Ciment

---

fabbisogno complessivo della Svizzera, come spiega Thierry Gaschen. Dallo stabilimento di Péry il cemento viene spedito a clienti in tutto il Paese. La ferrovia è sempre stata importante per Vigier Ciment, la cui consociata Vigier Rail costruisce traversine di calcestruzzo e binari senza massicciata nelle gallerie. Con un aumento di quasi il 50% negli ultimi 15 anni, tuttavia, il traffico ferroviario è addirittura esploso. Attualmente l'azienda, che vanta un organico di 160 collaboratrici e collaboratori, consegna circa la metà della sua produzione su rotaia.

### Cento nuovi carri

In linea con la crescente tendenza alla sostenibilità, sono stati effettuati grandi investimenti nell'infrastruttura ferroviaria e nei carri silo. Cinque anni fa Vigier ha quindi messo in servizio circa 100 nuovi carri. Questi carri per sostanze polverulente trasportano silos in acciaio di 13,5 metri di lunghezza che possono contenere fino a 70 tonnellate di cemento sfuso. L'operazione di riempimento richiede 15 minuti, dopodiché i silos vengono trasportati dalla locomotiva dello stabilimento alla stazione di Reuchenette-Péry. Da qui, attraverso le grandi stazioni di smistamento, il team di FFS Cargo inoltra i carri a una delle quasi 40 destinazioni in tutta la Svizzera. L'ultima parte del trasporto avviene perlopiù su strada.



# Il treno delle opportunità

FFS Cargo offre prospettive di carriera interessanti e incarichi stimolanti in oltre 40 categorie professionali. Da chi ha avuto altre esperienze a chi ha scelto la ferrovia per vocazione, ogni giorno il nostro personale ha opportunità di crescita e dimostra impegno.

Testo: Stefanie Probst, Florian Wehrli Foto: FFS Cargo



**Markus Wassmer**

**Età:** 60

**Funzione:** Capoteam  
RCP porti renani

**A FFS Cargo dal:** 1992  
(alle FFS dal 1978)

**M**arkus Wassmer dirige i due team di Cargo Produzione regionale (RCP) nei porti di Kleinhüningen e Birsfelden. Qui si occupa della gestione del personale, che è composto da 31 collaboratrici e collaboratori. Motiva ciascuno ad ampliare la propria area di responsabilità e a imparare cose nuove: «Faccio del mio meglio affinché ogni persona possa progredire nel suo percorso, questo è il mio credo», spiega. «Tengo particolarmente alla gestione e alla crescita del personale». Oltre ai suoi compiti di capoteam svolge regolarmente i turni di manovra, così resta aggiornato e si avvicina in prima persona alle tematiche di rilievo per il personale. I suoi compiti principali comprendono il monitoraggio della puntualità delle spedizioni e il controllo di turni e periodi di guida. Il sessantenne si occupa inoltre della distribuzione del personale e della pianificazione delle vacanze. A volte interviene anche in caso di incidenti nel settore di manovra: questa attività rientra nei compiti del servizio di picchetto che svolge come manager eventi della regione. Quando gli chiediamo delle numerose sfaccettature del suo lavoro, Wassmer afferma con un sorriso: «Non mi annoio mai».


Cosa faceva Markus Wassmer prima di diventare capoteam? Scoprilò sul nostro blog.



**Leggi qui il ritratto completo:**

[tiny.cc/mwassmer-i](https://tiny.cc/mwassmer-i)





**A**nche dopo oltre vent'anni a FFS Cargo, Jegan Ratnam non si annoia mai: «Nel mio lavoro, ogni giorno è diverso dall'altro.» A 43 anni, oggi Jegan Ratnam è responsabile del centro di competenza Manutenzione locomotive di Dietikon. In qualità di addetti alla manutenzione, Ratnam e il suo team si assicurano che le locomotive di FFS Cargo funzionino in modo ineccepibile. «La sicurezza ha la massima priorità. Una semplice vite allentata può avere conseguenze devastanti», afferma Ratnam. Oltre a gestire il controllo della qualità, l'amministrazione e le decisioni sul personale, a volte l'operatore in automazione qualificato guida anche una locomotiva di manovra: si capisce perché Jegan Ratnam apprezzi così tanto la varietà. Nel piano di lavoro, fa in modo che anche il personale possa occuparsi dei lavori più diversi: «Così tutti si fanno un'idea generale di tutti i tipi di veicolo. Per incarichi più complessi richiediamo però figure specializzate.» Il suo team è così unito anche grazie alla sua lunga esperienza in prima linea: «Il nostro contributo è tangibile e ne siamo orgogliosi.»

Leggi di più su Jegan Ratnam e sul personale di manutenzione nel nostro blog.



Leggi qui l'intervista completa:

[tiny.cc/jratnam-i](https://tiny.cc/jratnam-i)


**Jegan Ratnam**

**Età:** 43

**Funzione:** responsabile del centro di competenza Manutenzione locomotive

**A FFS Cargo dal:** 2001



A woman, Anja Riedle, stands in a factory setting, smiling. She is wearing a white short-sleeved shirt, a bright orange high-visibility safety vest with reflective silver stripes, and dark jeans. She is holding a black folder or tablet under her left arm. In the background, another worker in a similar vest is visible, working on a large piece of machinery. The factory floor is dark and industrial.

**Anja Riedle**

**Età:** 36

**Funzione:** capoprogetto per il potenziamento della manutenzione pesante dei carri merci

**A FFS Cargo dal:** 2021  
(alle FFS dal 2012)

**I**l personale di manutenzione di FFS Cargo che finora svolgeva solo semplici revisioni e riparazioni da quest'anno scompone e ricompono anche interi carri merci. La responsabile dell'allestimento della manutenzione pesante nel centro di competenza di MuttENZ è Anja Riedle. In qualità di capoprogetto generale con un team di 30 persone, è lei a tenere insieme le fila di questo enorme progetto. «È stata un'impresa mettere in piedi tutto in meno di 11 mesi con l'attività in corso, ma ci siamo riusciti!», dice la 36enne. La prossima voce in programma è il potenziamento dell'impianto di servizio. Per Anja Riedle non è un problema essere l'unica donna nel settore, anzi: «Sono felice di poter ispirare altre giovani donne a lanciarsi in un ambito tecnico in prevalenza maschile.» Solo un anno fa ha iniziato a

lavorare da zero nella manutenzione, e oggi conversa di argomenti tecnici con i colleghi come se avesse sempre fatto questo lavoro. La voglia di fare e la grande esperienza nella gestione dei progetti le hanno permesso di crescere nel nuovo ruolo: «Qui posso fare tanto in poco tempo: proprio quello che fa per me!»

Leggi il nostro blog per scoprire gli aspetti del suo lavoro a FFS Cargo che Anja Riedle più apprezza.



**Leggi il testo completo qui:**

[tiny.cc/arietle-i](https://tiny.cc/arietle-i)



**D**enis Laederach è stato conquistato dai grandi carichi e dalle macchine pesanti. «Più tonnellate sono, più mi diverto», dice il macchinista, che trasporta migliaia di tonnellate di materiale in giro per la Svizzera con la potente locomotiva diesel Am 843 da 2000 CV. Già conducente di autocarri, nel 2014 è passato alle rotaie e ha imparato a gestire questa locomotiva da 80 tonnellate. 41 anni, padre di famiglia, oggi conduce l'Am 843 dal deposito di La Praille, a Ginevra, verso destinazioni sempre diverse, ma sempre con la stessa dedizione. Il nuovo accoppiamento ibrido permette anche la condotta, la manovra e l'aggancio con operatore unico. Denis Laederach apprezza questo lavoro così complesso dal punto di vista tecnico anche per la sua varietà: «A volte mi sposto da solo, a volte in team; a volte al mattino presto, altre la sera tardi. Sono sempre in movimento.» Il servizio a turni non gli dispiace: così ha più flessibilità in termini di tempo da dedicare alla famiglia.

Scopri di più sul lavoro quotidiano del macchinista nel nostro blog.



Leggi qui il ritratto completo:

[tiny.cc/dlaederach-i](https://tiny.cc/dlaederach-i)



**Denis Laederach**

**Età:** 41

**Funzione:** macchinista B100

**A FFS Cargo dal:** 2017  
(alle FFS dal 2014)



**Julia Stokowy**

**Età:** 34

**Funzione:** collaboratrice Amministrazione dei trasporti Confine

**A FFS Cargo dal:** 2014  
(alle FFS dal 2006)

**J**ulia Stokowy è nata in Germania, abita in Francia e lavora in Svizzera. A 34 anni, per lei lavorare nella stazione di smistamento di Basilea al confine tra tre Paesi è l'ideale. Insieme ad altri quattro colleghi e tre colleghe si occupa della gestione dei trasporti al confine: il team lavora su turni per gestire circa 50 treni del trasporto a carri completi internazionale, dal lunedì alla domenica, 24 ore su 24. «Amo la varietà linguistica e culturale nel mio lavoro», afferma Julia Stokowy: grazie al suo plurilinguismo, per lei è facile collaborare intensamente con i colleghi della tedesca DB Cargo e della ferrovia francese SNCF. Come tramite tra la dogana e le ferrovie merci, Julia e i suoi colleghi compilano bollette d'accompagnamento, lettere di vettura e documenti doganali e decidono quale confine attraverserà la merce e con quale ferrovia. Serve un approccio interattivo e lungimirante: «Un aspetto che mi piace particolarmente del mio lavoro è che, oltre alle attività di routine, devo spesso affrontare casi straordinari.»

Leggi l'intervista nel nostro blog per scoprire perché Julia Stokowy compie volentieri un passo in più per i clienti.



Scopri di più nel nostro blog:

[tiny.cc/jstokowy-i](https://tiny.cc/jstokowy-i)





**L**avorare all'aperto, essere sempre in movimento e assumersi responsabilità: sono i lati della professione di capomanovra che Jonathan Kürsteiner apprezza di più. Dopo il tirocinio alle FFS come addetto alla logistica, ha viaggiato e lavorato come assistente di volo, fino ad approdare a FFS Cargo nel 2020. «È un incarico complesso, che richiede molta resistenza», afferma l'appassionato podista. Come in una maratona, dosa le proprie energie e non lascia nulla al caso. Il suo motto è «meglio lavorare più lenti, ma più sicuri»: il capomanovra si assume infatti grande responsabilità per la propria sicurezza e quella dei suoi colleghi, che lo chiamano Johnny. Tra il suo luogo di lavoro a Dietikon e la stazione di smistamento di Limmattal vengono separate e riassemblate le composizioni di treno più svariate. Johnny, che lavora in team ben affiatati insieme al personale di locomotiva, trova molto stimolante il suo incarico. Nell'autunno 2022 inizierà la formazione come macchinista B100: «Mi immagino che un giorno lavorerò come capoteam.»

Leggi nel nostro blog com'è fatta la giornata tipica del capomanovra Jonathan Kürsteiner.



Leggi qui il ritratto completo:

[tiny.cc/jkuersteiner-i](https://tiny.cc/jkuersteiner-i)

**Jonathan Kürsteiner**

**Età:** 23

**Funzione:** capomanovra

**A FFS Cargo dal:** 2020  
(alle FFS dal 2014)



# Qualità e affidabilità sono la nostra ragion d'essere

Le condizioni quadro in cui opera FFS Cargo sono in fase di revisione. Qual è la situazione attuale dell'azienda e come si prospetta il futuro? Désirée Baer, CEO di FFS Cargo, illustra le sfide del trasporto a carri completi. Le risposte sugli sviluppi del traffico merci interno sono disponibili sul blog di FFS Cargo.

Testo: Miriam Wassmer Foto: FFS Cargo

## Il trasporto a carri completi è un'offerta di centrale importanza per i clienti di FFS Cargo. Qual è la sua particolarità?

**Désirée Baer:** Il trasporto a carri completi è una rete che funziona per accorpamento; possiamo utilizzarlo per collegare regioni, rifornire città o agglomerati urbani e operare nella logistica dei lavori. Risponde alle esigenze di diversi settori, che le merci debbano essere trasportate sfuse, in pallet o in bobine, indipendentemente dalle dimensioni e dal peso. Questa varietà è un vantaggio per molti clienti: l'offerta è adatta anche a piccoli volumi. Il trasporto a carri completi rappresenta per noi un importante strumento per il trasferimento modale. Lo svantaggio consiste nel fatto che si svolge secondo un orario fisso, poiché accorpa merci provenienti da clienti diversi, offrendo così poca flessibilità dal punto di vista della clientela. In più, non è interessante in termini economici, in quanto i costi sono superiori al prezzo ottenibile.

## In Europa, in particolare, il trasporto a carri completi non gode di un'ottima reputazione. Come si lavora alla sua evoluzione e si intende garantirne la qualità?

**Désirée Baer:** Tre sono gli indirizzi strategici fondamentali: innanzitutto, dobbiamo investire maggiormente in soluzioni logistiche personalizzate per diventare più flessibili. In secondo luogo, dobbiamo continuare a investire nell'automazione dei processi operativi, nella digitalizzazione dell'interfaccia con il cliente e nei processi di pianificazione e disposizione. Sotto questo aspetto siamo leader in Europa. E in terzo luogo, dobbiamo cercare soluzioni al deficit strutturale insieme al mondo politico. Questo ci consentirà di sviluppare ulteriormente il traffico a carri completi e di allinearli alle future esigenze della clientela. Il trasporto a carri completi contribuisce



Il trasporto a carri completi contribuisce all'approvvigionamento della Svizzera. Désirée Baer, CEO di FFS Cargo.

all'approvvigionamento della Svizzera e supporta gli obiettivi climatici ed energetici. Vale dunque la pena di investire in questa offerta per i nostri clienti, per la società, per la sostenibilità. Qualità e affidabilità non sono solo parole, bensì la nostra ragion d'essere.



Scopri sul blog di FFS Cargo quali sono le priorità per il presidente del Consiglio d'amministrazione Franz Steiger e gli ulteriori sviluppi del traffico merci per le FFS.  
[tiny.cc/fsteiger-i](https://tiny.cc/fsteiger-i)



# Stazioni di smistamento: in servizio 24 ore su 24

Le stazioni di smistamento sono il cuore pulsante del trasporto a carri completi in Svizzera. Il lavoro è distribuito in tre fasi, che coprono le 24 ore tenendo conto degli orari di punta del traffico viaggiatori.

Testo: Stefanie Probst    Illustrazione: Jacqueline Müller



Nelle stazioni di smistamento i carri vengono separati e riorganizzati in nuove composizioni, per proseguire quindi verso la destinazione finale. In tutta la Svizzera, circa **1500 collaboratrici e collaboratori** lavorano 24 ore su 24, 6 giorni su 7, per garantire che i clienti ricevano puntualmente la loro merce.

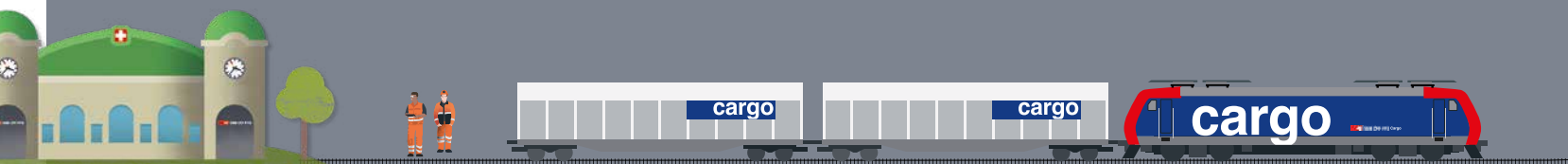
## Lavorazione fluida in tre fasi

Lo smistamento dei carri si svolge in tre fasi strettamente correlate tra loro: nella fase 1 i treni smistati lasciano la stazione per essere distribuiti verso i clienti, quindi ritornano con il carico di merci per la fase 2. Nella fase 2, i carri vengono smistati in modo diverso e il ciclo si ripete. Le singole fasi sono identiche, pertanto si susseguono in rapida sequenza o possono anche sovrapporsi.

La fase principale si svolge di notte tra le 22.00 e le 2.00, quando le stazioni di smistamento lavorano a pieno ritmo per predisporre i trasporti per la cosiddetta rete Express. Concepita per servire un numero selezionato di stazioni, questa rete permette di collegare tra loro i grandi centri logistici. Durante il giorno si trasportano merci di varia natura in tutte le stazioni e di notte si esegue prevalentemente il trasporto di merci commerciali e piccole partite.

## Stazioni di formazione

Il ritiro e la consegna dei carri presso i clienti di tutta la Svizzera avvengono tramite 52 stazioni di formazione. Qui si eseguono manovre locali, si compongono nella fase di raccolta i treni che dovranno proseguire verso le stazioni di smistamento e si ricoverano i carri vuoti.



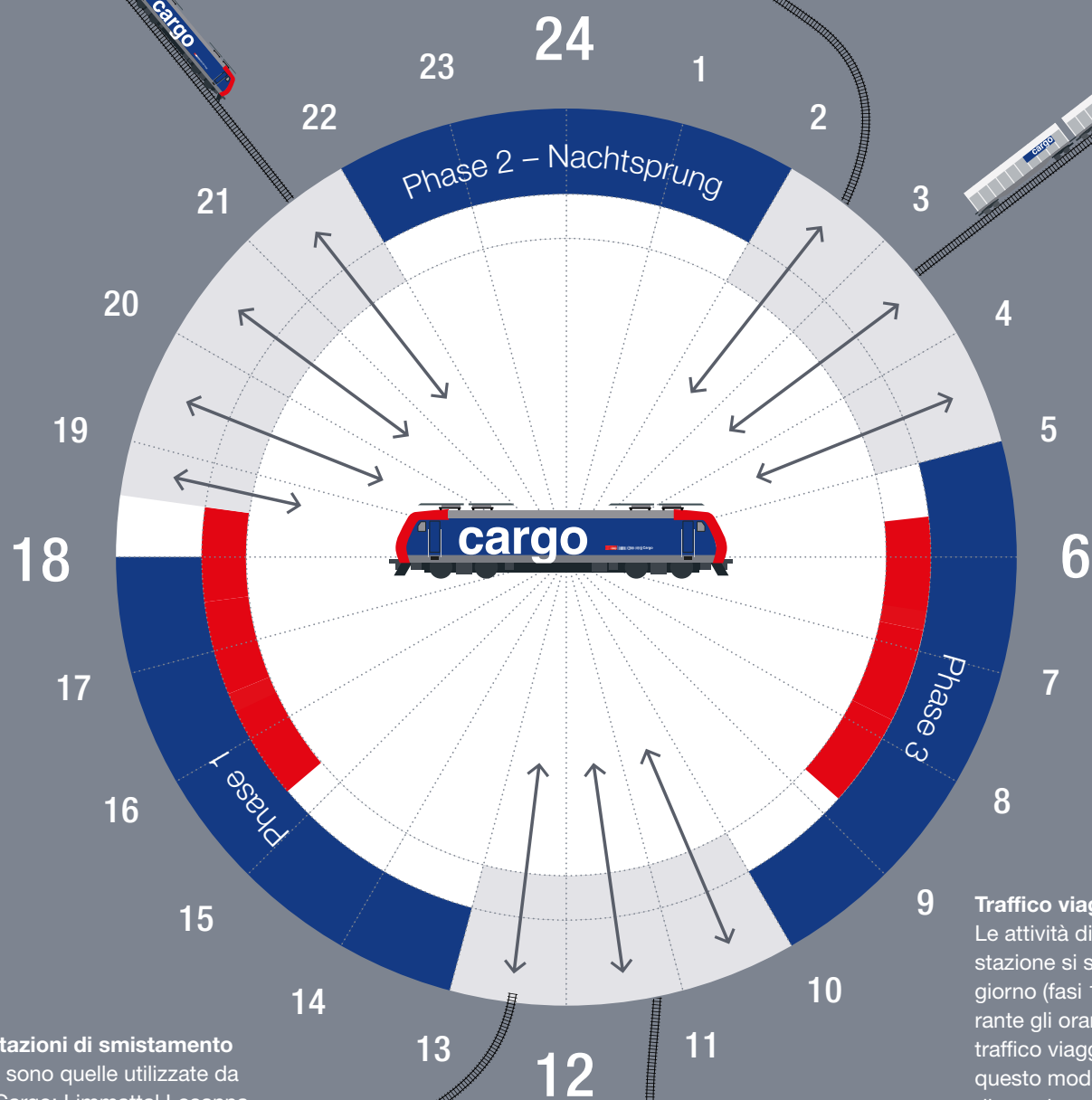


**3000** carri

al giorno: questa la media fatta registrare dal personale di Limmattal, la più grande stazione di smistamento della Svizzera.

**Il traffico di carri completi**

comprende tutti i trasporti convenzionali di carri singoli o gruppi di carri (più piccoli dei treni a pieno carico) su rotaia.



**5** stazioni di smistamento

Tante sono quelle utilizzate da FFS Cargo: Limmattal, Losanna, Basilea, Buchs e Chiasso.

**Traffico viaggiatori**

Le attività di manovra in stazione si svolgono di giorno (fasi 1 e 3), durante gli orari di punta del traffico viaggiatori. In questo modo il trasporto di merci non interferisce con i treni viaggiatori.

**Legenda**

- Nelle stazioni di smistamento vengono assemblate nuove composizioni di treni
- Ore di punta del traffico viaggiatori
- Ritiro e consegna dei carri con orario cadenzato



AL CENTRO DI TUTTO



# Un ospedale per i carri merci

Da quest'anno l'impianto di servizio di MuttENZ è il punto di contatto centralizzato per i lavori di manutenzione sui carri merci di FFS Cargo e FFS Infrastruttura. Questa «clinica dei carri» gestisce emergenze, revisioni programmate, manutenzione preventiva e progetti di trasformazione per il futuro in base a rigide direttive.

Testo: Florian Wehrli Foto: Stefan Bohrer





**A**niché camici bianchi, stetoscopi e bisturi, il personale dell'impianto di servizio di Muttenz indossa giubbotti di sicurezza arancioni e occhiali da saldatore e utilizza strumenti di misurazione Calipri. Con precisione chirurgica, smonta i componenti dei carri merci difettosi e li ripara per poi rimontarli. Ogni intervento viene documentato e segue un rigido protocollo (v. riquadro a pagina 20), proprio come in un ospedale. «La manutenzione dei veicoli ferroviari è soggetta a severissime disposizioni», spiega Martin Schwendimann (40 anni). Come responsabile del centro di competenza Carri merci di Muttenz, è una sorta di direttore ospedaliero. Ad assisterlo nei panni di «direttore sanitario» è il responsabile della produzione Euplio Nuzzo (51 anni).

#### **Una promozione sul campo**

Da poco i due hanno una nuova responsabilità: al team di circa 70 collaboratrici e collaboratori di Muttenz è stata affidata la manutenzione pesante dei 4671 carri merci di FFS Cargo, ai quali seguiranno presto i 1973 di FFS Infrastruttura. «Siamo orgogliosi di essere riusciti a imporci sulla concorrenza», dichiara Euplio Nuzzo. «Ma allo stesso tempo è anche la sfida più ardua che l'impianto di Muttenz abbia affrontato da decenni.» Il tempo per la preparazione è stato poco: le persone coinvolte sono riuscite a mettere in piedi il progetto di ampliamento in meno di 11 mesi (v. pagina 12). «Ora siamo pronti a giocare in una categoria superiore», spiega Martin Schwendimann. «Le nostre competenze ci permettono di eseguire lavori di manutenzione di qualsiasi tipo.»

#### **Cinque carri alla settimana**

Sul loro tavolo operatorio capitano perlopiù i carri merci a quattro assi di FFS Cargo, che vengono sottoposti a una revisione ogni sei anni. Per questo tipo di manutenzione pesante, il personale separa innanzitutto i carrelli dalla struttura e li smonta completamente. Quindi sottopone i singoli componenti a una scrupolosa verifica in base alla checklist della direttiva di manutenzione corrispondente. Prima di rimontare i carri, pulisce a fondo tutte le parti e sostituisce i componenti difettosi. Il personale dispone di circa 24 ore per la revisione di ogni carro, cui si aggiungono poi gli eventuali danni da riparare. Ogni settimana Martin Schwendimann può quindi dimettere dalla «clinica»



### **«L'ampliamento è stata la sfida più ardua che l'impianto di Muttenz abbia affrontato da decenni.»**

Euplio Nuzzo, responsabile della produzione

4-5 carri completamente revisionati: ai «pazienti» guariti viene infine apposta una nuova dicitura con la data della revisione.

#### **Potenziare ulteriormente la sede di Muttenz**

Oltre a eseguire la manutenzione curativa e preventiva, nella quale si elimina la normale usura, l'impianto di Muttenz si occupa anche di carri incidentati e di guasti insorti durante il viaggio. «Quando un carro rimane in panne, partiamo con la nostra équipe mobile e lo ripariamo sul posto», spiega il responsabile della produzione Euplio Nuzzo. Questo servizio di «pronto intervento» opera a livello capillare in tutta la Svizzera. Il personale di manutenzione di Muttenz si occupa inoltre di progetti speciali, come il riattrezzaggio con l'accoppiamento automatico digitale.

Durante l'ampliamento dell'impianto di servizio, parte della manutenzione leggera è stata spostata nell'officina della stazione di smistamento di Limmattal, dove vengono revisionate anche le locomotive merci. Dopo 130 anni, nell'autunno 2022 le FFS sospendono la manutenzione pesante sui carri merci nella sede di Bellinzona, che potrà così dedicarsi alla manutenzione della flotta Astoro per il traffico viaggiatori. Nei prossimi anni il capannone dell'officina di Muttenz sarà sottoposto ad ampliamenti strutturali. «In questo modo potremo ottimizzare ulteriormente il nostro piano di produzione e crescere di pari passo con la logistica del materiale», afferma Euplio Nuzzo. «Di sicuro non avremo modo di annoiarci.»







**A destra:** nell'impianto di servizio di Muttenez, circa 70 collaboratrici e collaboratori si occupano della manutenzione pesante e leggera.

**A sinistra:** il carrello revisionato viene rimontato con parti di ricambio nuove e rigenerate.

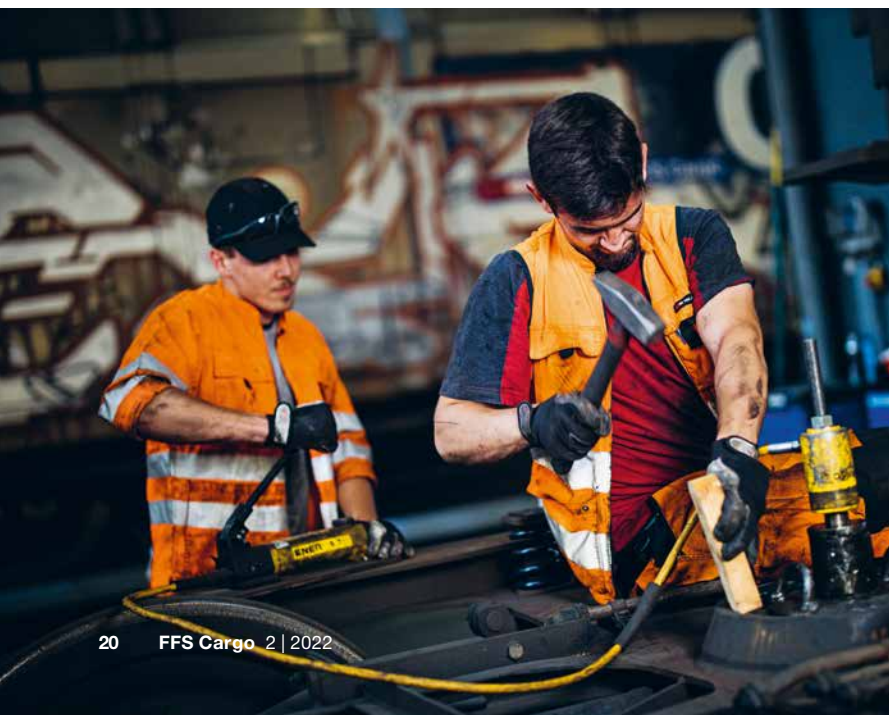
**In basso:** Sergej Klein, manutentore, misura con precisione millimetrica le sale montate con lo strumento Calipri.

**In basso a sinistra:** i collaboratori Jeremy Coenen e Dennis Chluba inseriscono nuovi elementi della ralla nel carrello.



### Certificazioni dell'impianto di servizio di Muttenez

Dopo un'intensa preparazione, a fine aprile 2022 il personale di Muttenez ha superato l'audit VPI per la manutenzione pesante (livello G4.0). La certificazione dell'associazione dei detentori di carri merci in Germania (VPI) conferisce un importante vantaggio competitivo all'impianto di Muttenez. Più di 500 aziende di oltre 20 Paesi utilizzano ora la VPI European Maintenance Guide (VPI-EMG) con struttura modulare. L'impianto di servizio di Muttenez è certificato in base agli standard G4.0 e G4.2 e abilitato alla revisione dei freni BR2. Inoltre, soddisfa le specifiche tecniche di interoperabilità (STI), il livello di manutenzione R3 secondo i regolamenti FFS e le norme ISO 9001 e 14001.







Martin Schwendimann,  
responsabile del centro di competenza Carri merci di Muttenz



### **Manutenzione leggera e pesante**

La manutenzione leggera comprende interventi di manutenzione preventiva, piccole riparazioni e la pulizia dei veicoli. Nella manutenzione pesante si smonta completamente il veicolo nei singoli componenti e si sostituiscono ad esempio i carrelli.

### **Quale compito svolge il centro di competenza Manutenzione di Muttenz?**

Eseguiamo tutti gli interventi di manutenzione sui carri merci, dalla sostituzione delle parti soggette a usura alla revisione completa. Ci proponiamo quindi come unico fornitore per tutte le prestazioni.

### **Chi sono i vostri clienti?**

A luglio 2022 ci siamo assicurati tutti i lavori di manutenzione per i carri merci di FFS Cargo e FFS Infrastruttura. Siamo anche disponibili per incarichi di clienti terzi, come Hupac, VTG o TWA Transwaggon.

### **Quali vantaggi comporta l'ampliamento della sede di Muttenz?**

Una gamma di prodotti estesa è ancora più appetibile per i clienti terzi, che in futuro potranno ottenere tutti i servizi di manutenzione per i carri merci da un unico fornitore. Allo stesso tempo, la maggior quota di lavori di revisione pianificabili aumenterà la produttività di FFS Cargo nell'ambito della revisione. L'incremento del volume di lavoro creerà inoltre nuovi posti di lavoro a Muttenz.

### **In che modo riuscite a garantire la massima disponibilità dei carri merci?**

Poiché attualmente disponiamo solo di quattro binari molto lunghi per effettuare interventi assai diversi tra loro (anche in termini di tempi di esecuzione), lavoriamo da anni per perfezionare il nostro piano di produzione. Con l'acquisizione della manutenzione pesante, anche questo aspetto è stato ed è tuttora oggetto di continui adattamenti. In linea di massima, per le diverse fasi di lavorazione i carri attraversano settori ben definiti. Il nostro piano di produzione ci permette di definire più razionalmente le priorità e garantire così la massima efficienza.



# Prenotazione smart: un test sul campo

La cooperativa agricola fenaco è tra i primi clienti del nuovo servizio di e-booking di FFS Cargo. Attraverso il portale web, i committenti ordinano i treni ed effettuano o completano le prenotazioni.

Testo: Florian Wehrli Foto: FFS Cargo

**U**n treno completo proveniente dalla Francia arriva al posto di frontiera di Basilea. I 21 carri trasportano circa 1300 tonnellate di grano, per metà destinate agli stabilimenti di mangimi compositi di UFA AG (affiliata fenaco) a Herzogenbuchsee e Sursee. Da questo punto in poi, è FFS Cargo a occuparsi del trasporto. Il coordinamento dell'ordine è affidato a Swiss Granagroup (un'altra affiliata fenaco), che opera tramite il nuovo portale web «Cargo eBooking». L'unità GOF di fenaco, specializzata in cereali, semi oleosi e foraggi, è tra le prime clienti del nuovo portale di ordinazione, che utilizza da dicembre 2021. In una prima fase, gli specialisti di logistica utilizzano la piattaforma digitale per prenotare i treni completi transfrontalieri. «In questo modo possiamo coordinare con meno clic il trasporto ai luoghi di ricevimento e il ritorno dei carri vuoti alla loro destinazione», spiega Sarah Rust, responsabile del comparto Logistica Svizzera per fenaco GOF (v. riquadro).

## Un programma affinato per il settore agrario

Già al primo sguardo è chiaro che – solo a livello nazionale – il traffico di cereali, semi oleosi e foraggio commissionato da fenaco è di parecchie centinaia di migliaia di tonnellate all'anno. Se le condizioni lo consentono, i trasporti avvengono su rotaia. A seconda della natura della merce si utilizzano diversi tipi di carri, che devono essere disponibili in tutta la Svizzera con la massima flessibilità. «Eseguire un'elevata percentuale dei trasporti su rotaia è un obiettivo importante per fenaco GOF», afferma Sarah Rust. Perché le cose rimangano così, è necessario gestire in modo red- ditizio anche i punti di servizio più piccoli nelle regioni rurali: per questo nel 2020 fenaco GOF e

FFS Cargo hanno sviluppato e implementato un programma per il settore agrario dinamico con un servizio combinato. Proprio nelle regioni rurali della Svizzera, in cui l'offerta ferroviaria prevede un numero limitato di carri per ciascun trasporto, fenaco GOF è in grado di pianificare e prenotare un modulo di trasporto in pochi giorni lavorativi.

---

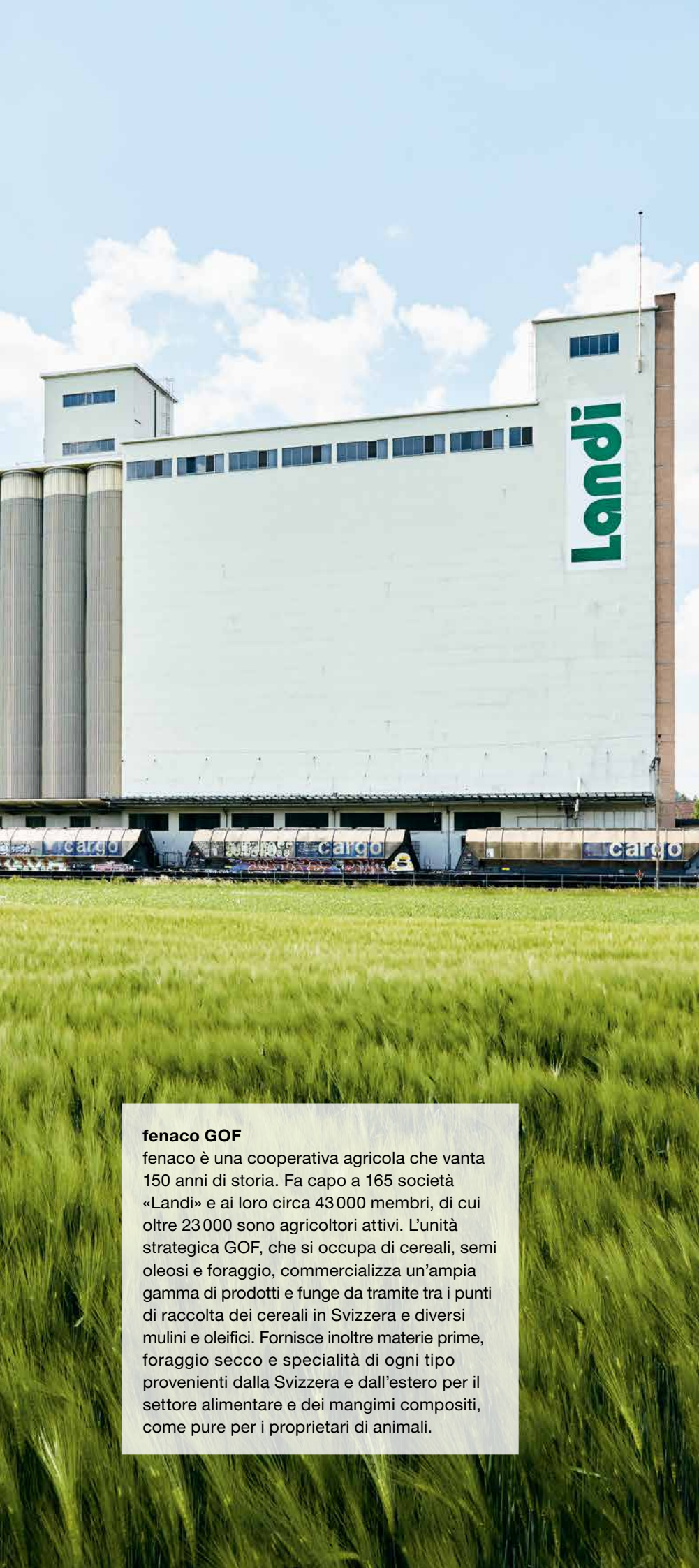
**«Eseguire un'elevata percentuale  
dei trasporti su rotaia è  
un obiettivo importante per  
fenaco GOF.»**

Sarah Rust, responsabile Logistica Svizzera, fenaco GOF

---

Ove possibile, fenaco GOF programma i mandati di carico per i punti di raccolta dei cereali con 5–10 giorni di anticipo: in questo modo i responsabili dei punti di raccolta sanno esattamente quando i carri giungeranno al silo e quanto tempo avranno per il carico. Con i suoi ritmi frenetici, il periodo del raccolto richiede tuttavia maggiore flessibilità e una pianificazione a breve termine. «In questo periodo non c'è tempo a sufficienza per il preavviso normalmente in uso nella logistica ferroviaria», spiega Sarah Rust. «Per noi è quindi fondamentale poter contare sulla massima flessibilità. La digitalizzazione totale nel traffico a treni completi rappresenta quindi una tappa fondamentale.» Dal 2023 anche il trasporto a carri completi passerà progressivamente alla nuova piattaforma di prenotazione.





#### **fenaco GOF**

fenaco è una cooperativa agricola che vanta 150 anni di storia. Fa capo a 165 società «Landi» e ai loro circa 43.000 membri, di cui oltre 23.000 sono agricoltori attivi. L'unità strategica GOF, che si occupa di cereali, semi oleosi e foraggio, commercializza un'ampia gamma di prodotti e funge da tramite tra i punti di raccolta dei cereali in Svizzera e diversi mulini e oleifici. Fornisce inoltre materie prime, foraggio secco e specialità di ogni tipo provenienti dalla Svizzera e dall'estero per il settore alimentare e dei mangimi composti, come pure per i proprietari di animali.



Laura Gander, Product Owner Cargo Digital

#### **Quali vantaggi offre ai clienti il passaggio a Cargo Digital?**

Cargo Digital diventerà l'accesso digitale centralizzato per tutte le esigenze dei clienti, dalla prenotazione del trasporto alla sua contabilizzazione. Il sistema è molto intuitivo, semplifica la procedura di ordinazione e migliora l'informazione in tempo reale durante il trasporto.

#### **Come procede il passaggio al nuovo sistema?**

Entro la fine del 2022 intendiamo concludere la migrazione del traffico a treni completi. A fine gennaio 2023 sarà il momento del trasporto a carri completi, con una transizione in diverse tappe e per singoli cluster settoriali. Ciò comprende anche la sostituzione dell'interfaccia EDI tramite Cargo API. In questo modo potremo fornire tempestivamente informazioni trasparenti sull'ordinazione, il trasporto e i movimenti dei carri.

#### **In quale direzione si svilupperà il portale di ordinazione?**

Saranno i nostri clienti a deciderlo. Raccoglieremo le esigenze, le aspettative e i desideri che vorranno esprimere e ne terremo conto nella nostra strategia. Stiamo lavorando a pieno ritmo alla sostituzione del sistema, perfezionando insieme ai clienti le funzioni di base. I primi riscontri sono positivi e dimostrano che siamo sulla strada giusta.



# In orario per la sostenibilità

Come azienda rilevante per il sistema, il Gruppo FFS dà un contributo importante agli obiettivi climatici della Svizzera. I dati più recenti mostrano che il calendario delle misure a favore dell'ambiente è rispettato. Chiediamo quale ruolo riveste il traffico merci in questo ambito a Christina Meier, responsabile Sostenibilità FFS.

Testo: Florian Wehrli Visualizzazione: FFS Cargo

**E**ntro il 2030 le FFS vogliono raggiungere l'impatto zero: un obiettivo ambizioso. Infatti, anche se la ferrovia è già il mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente, continua comunque a generare emissioni dirette di gas serra. Queste sono dovute soprattutto alle locomotive diesel, ai riscaldamenti e ai veicoli stradali per la manutenzione e i cantieri. I veicoli ferroviari di FFS Cargo sono responsabili di circa un sesto delle 80000 tonnellate di CO<sub>2</sub> equivalente generate dal Gruppo nel 2021. «Il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia permette invece di evitare circa 5 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub> all'anno», sostiene Christina Meier, responsabile Sostenibilità delle FFS.



**«Il trasporto delle merci su rotaia  
consuma sette volte meno  
energia rispetto alla strada.»**

Christina Meier, responsabile Sostenibilità FFS



Lo studio commissionato dall'Ufficio federale dei trasporti nel 2017 sul contributo del traffico merci al raggiungimento degli obiettivi climatici della Svizzera parte da un presupposto: senza le misure di trasferimento, le emissioni di CO<sub>2</sub> del traffico merci svizzero sarebbero superiori di almeno il 30%. «Il trasporto delle merci su rotaia consuma 7 volte meno energia rispetto alla strada», continua Christina Meier. «Per di più, produce 10 volte meno gas serra e richiede 5 volte meno superficie della rete stradale.» Inoltre, la ferrovia merci ha dato un contributo importante all'economia circolare con i trasporti nel settore Logistica dei lavori e riciclaggio.

### **Ridurre i consumi e aumentare l'efficienza**

Ora che il terreno per la neutralità climatica è stato preparato, dove risiedono gli ulteriori margini di risparmio di CO<sub>2</sub> della ferrovia? Già oggi i treni delle FFS sono alimentati per il 90% con energia rinnovabile, in larga parte idroelettrica. Nel 2025 la corrente ferroviaria dovrà essere interamente rinnovabile. Entro il 2030 le FFS intendono incrementare l'efficienza energetica del 30% rispetto al 2010: «Questo valore corrisponde a circa 850 GWh di energia o al consumo annuo di elettricità di 210000 nuclei familiari», calcola Christina Meier. Alla fine del 2021, le FFS avevano già risparmiato 500GWh. Un contributo fondamentale proviene dalla guida adattiva (ADL), introdotta da FFS Cargo nel 2014. Questo sistema informatico evita le fermate non necessarie e quindi il

dispendio di energia necessario alla ripartenza dei treni. In questo modo, il consumo di energia delle FFS si riduce di quasi 200000 chilowattora al giorno.

Per dimezzare le emissioni di gas serra entro il 2030 e ridurle di un buon 92% entro il 2040, le FFS puntano anche su carburanti alternativi come l'olio vegetale idrotreatato (HVO). «A partire dal 2023, la prevista introduzione della miscela di questo biodiesel porterà a una notevole riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>», afferma convinta Christina Meier. Inoltre, entro il 2023 Cargo elaborerà una strategia per sostituire la locomotiva di linea Am 843 alimentata a diesel. Dal 2024, 35 locomotive Vectron in locazione permetteranno di risparmiare ulteriore energia e CO<sub>2</sub>. Tuttavia, come ricorda Christina Meier, il successo di queste ulteriori misure nel traffico merci dipenderà dalle condizioni quadro economiche. «Più FFS Cargo sarà in grado di servire anche l'asse est-ovest in Svizzera con efficacia sotto il profilo dei costi, più i clienti passeranno alla rotaia e si ridurranno i volumi sulla strada attualmente sovraccarica, a tutto beneficio dell'ambiente.»



**Per saperne di più, leggi il Rapporto di sostenibilità 2021 delle FFS:**

[tiny.cc/sostenibile](https://tiny.cc/sostenibile)







Ogni locomotiva dispone di una sabbiera. Per quale motivo? La sabbia accresce l'attrito tra ruota e rotaia: in caso di binari bagnati o di forti pendenze, ad esempio, fa sì che le ruote non slittino. All'occorrenza, il personale di locomotiva può spargere sabbia davanti alle ruote con un pulsante: i granelli escono quindi dal serbatoio di riserva, cioè la sabbiera, attraversano un tubo e finiscono sui binari. La sabbiera può essere facilmente riempita dall'apertura laterale sulla locomotiva (v. immagine). La sua capacità è di circa 30 chilogrammi.



**Le locomotive di FFS  
Cargo si possono anche  
noleggiare:**

[tiny.cc/noleggiare](https://tiny.cc/noleggiare)

---



## Logistica sostenibile per calcestruzzo e materiali edili misti

Dal 2017, FFS Cargo e Spross Transport & Recycling sono impegnate insieme a favore dell'economia circolare. A tale scopo, le due aziende gestiscono una piattaforma di trasbordo nel cuore di Zurigo, dove i rifiuti urbani e commerciali vengono presi in consegna e smistati.

### Secondo posto allo Swiss Logistics Award 2022

La scorsa estate, le due aziende partner hanno aggiunto alla piattaforma un impianto per il calcestruzzo riciclato. Grazie a questo ampliamento, ora è possibile rigenerare

direttamente sul posto i materiali dalle demolizioni che si svolgono nella città e riutilizzarli nell'impianto di betonaggio: si ottiene così calcestruzzo riciclato per nuove costruzioni. Per la città, questa rappresenta una soluzione logistica rispettosa dell'ambiente e orientata al riciclaggio. Ogni anno vengono trasbordate 60 000 tonnellate, corrispondenti a circa 1000 carri ferroviari. Questa primavera, il progetto ha meritato l'attenzione della giuria specialistica del GS1 Swiss Logistics Award 2022. FFS Cargo e Spross si sono piazzate al secondo posto del prestigioso concorso svizzero.

# 35

Nuove locomotive di linea Vectron, prodotte da Siemens Mobility, che FFS Cargo noleggerà dal 2024 per garantire un traffico merci interno di alta qualità.



[tiny.cc/vectron-i](https://tiny.cc/vectron-i)



## Global Supplier Award di Novelis

Novelis, fornitore di punta di soluzioni sostenibili in alluminio e leader mondiale nel settore della laminazione e del riciclaggio di alluminio, lavora nel proprio stabilimento di Sierre (VS) oltre 250 000 tonnellate di alluminio all'anno. Ogni giorno, FFS Cargo trasporta gran parte di questo materiale da e verso gli stabilimenti tedeschi di Novelis. Durante il secondo lockdown, FFS Cargo ha adattato le prestazioni di trasporto in maniera affidabile e flessibile alle esigenze di Novelis, così da garantire costantemente gli spostamenti per questo cliente. Questo servizio è valso a FFS Cargo il Global Supplier Award di Novelis: «FFS Cargo ha reagito con grande flessibilità alle nostre esigenze di trasporto, fornendoci un supporto eccezionale in questo periodo», afferma Emilio Braghi, presidente di Novelis Europa. «Tutte le aziende che hanno ottenuto il Global Supplier Award rappresentano un esempio in termini di qualità e servizio: la loro collaborazione ci consente di produrre soluzioni in alluminio innovative e sostenibili per la nostra clientela.» Al Global Supplier Alliance Award erano candidati migliaia di fornitori.





SBB CFF FFS Cargo

## I tuoi carri merci in ottime mani.

Il centro di competenza di MuttENZ offre un'ampia gamma di prestazioni per i carri merci: da semplici riparazioni a interventi di manutenzione pesante, tutto da un unico fornitore e nel rispetto degli standard di sicurezza internazionali.

Richiedi un'offerta qui:  
[www.sbbcargo.com/offerta](http://www.sbbcargo.com/offerta)