

cargo

La rivista svizzera di logistica

2 | 2021

TREMIE 2V1

LE WAGON DOIT
CIRCULER AVEC LES
TAMBOURS EN
POSITION CIRCULATION

TREMIE 2V1

Vetro usato su rotaia

Serbeco trasporta ogni
anno 6000 tonnellate di
vetro usato da riciclare.

Da pagina 20





Sostenibilità al quadrato: la ferrovia per rimettere in circolo metallo di scarto

In collaborazione con Ultra-Brag AG, partner per la logistica, e Stahl Gerlafingen AG, FFS Cargo mette a punto una soluzione ecologica per trasportare rottami a fini di recupero dell'acciaio. Fino a 100.000 tonnellate all'anno di acciaio proveniente dall'estero per Stahl Gerlafingen potranno essere consegnate su richiesta direttamente dai porti renani svizzeri allo stabilimento di Gerlafingen su rotaia, anziché su strada come avveniva finora. Lo stoccaggio temporaneo e il carico saranno affidati a Ultra-Brag AG. In questo modo la circolazione stradale si alleggerisce di circa 4000 autocarri all'anno.

 **Maggiori informazioni sul trasporto di rottami d'acciaio al link: tiny.cc/ferraglia**

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: Infel AG, Zurigo **Redazione:** Alexander Jacobi

Direzione del progetto: Alexander Jacobi **Layout:** 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



Un prodotto con un futuro

La FFS Cargo SA nasce 20 anni fa, ma le FFS trasportano merci da oltre un secolo. Ieri come oggi, la rotaia è un sistema di trasporto sostenibile. In termini di prestazioni, il traffico merci su rotaia produce undici volte meno gas serra rispetto a quello su autocarri.

Non solo FFS Cargo: anche la clientela opera nell'economia circolare. Un esempio? Serbeco, azienda della Svizzera romanda, trasporta da tempo i rifiuti riciclabili su rotaia. Ne parliamo a pagina 20. Energia in treno: da pagina 4 vi raccontiamo di VARO, che organizza i propri trasporti collegando navi e rotaia in collaborazione con ChemOil Logistics, affiliata di FFS Cargo.

Cosa caratterizza FFS Cargo? Cosa desidera il nostro personale? Cosa apprezza in relazione all'azienda? «Al centro di tutto» fornisce spunti e risposte (pagina 24). Nella rubrica «Incontro al vertice» Désirée Baer e due collaboratori si raccontano, tra motivazioni quotidiane, esperienza della pandemia e desideri per il futuro di FFS Cargo (pagina 14).

Vi auguro una buona lettura!

Miriam Wassmer
Responsabile Comunicazione FFS Cargo

4-9 Focus sulla logistica: trasporto di oli minerali

Dal porto di Birsfelden, VARO distribuisce combustibili e carburanti in tutta la Svizzera. Il trasporto su rotaia è affidato a ChemOil Logistics.



10 Frammenti

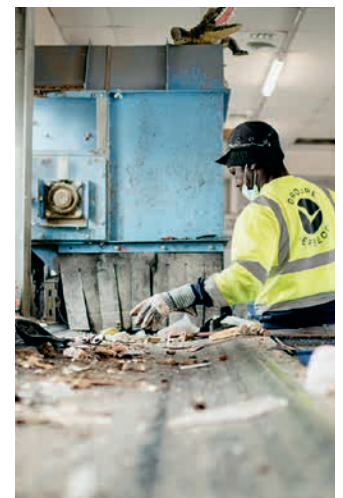
Una vasca in acciaio che agevola il trasbordo su ferrovia di semirimorchi senza punti di sospensione e altre interessanti notizie in breve.

11-13 Colpo d'occhio

Vent'anni della FFS Cargo SA: le tappe fondamentali.

14-18 Incontro al vertice

La CEO Désirée Baer e due collaboratori si raccontano, tra desideri e quotidianità.



20-23 Punto di vista del cliente

Serbeco, impresa specializzata nel trasporto di rifiuti riciclabili, potenzia il trasferimento di vetro usato su rotaia.

19 L'oggetto

Il portaetichette è ormai obsoleto: ora i documenti di trasporto sono digitali.

24-27 Al centro di tutto

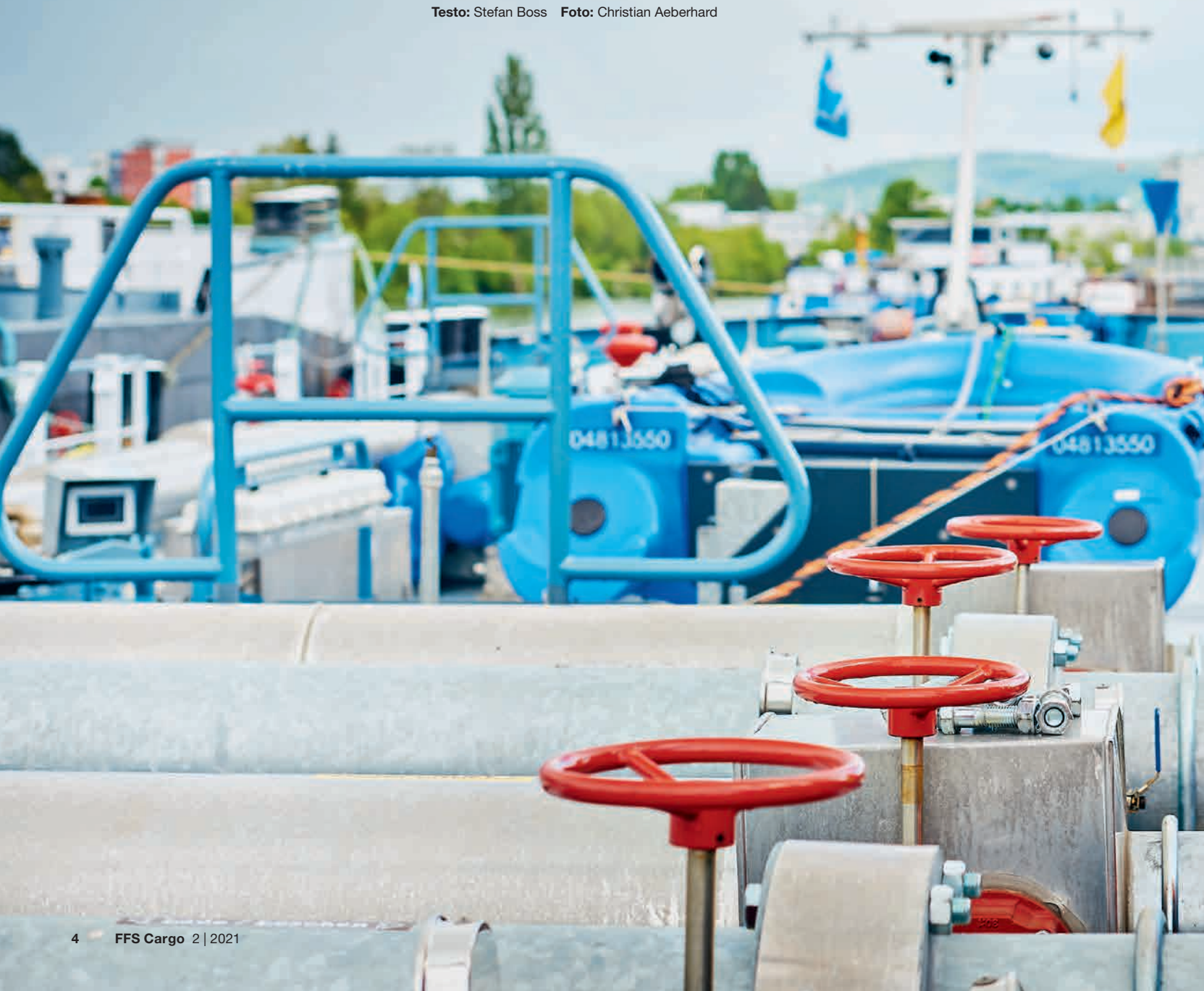
FFS Cargo è diventata un'azienda autonoma: com'è stato vissuto questo passaggio dal personale? Abbiamo raccolto venti pareri.

Energia dalla nave alla ferrovia

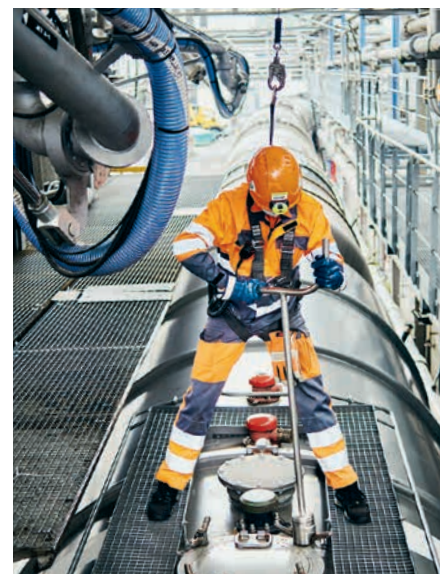
Per l'azienda VARO, il porto di Birsfelden è un importante centro nevralgico per il trasporto dell'olio minerale proveniente dal Nord lungo il Reno.

Da qui, olio combustibile, benzina, benzina avio e diesel proseguono su rotaia per tutta la Svizzera grazie a ChemOil Logistics, affiliata di FFS Cargo.

Testo: Stefan Boss Foto: Christian Aeberhard







Da Birsfelden, olio combustibile, benzina, benzina avio e diesel vengono distribuiti su rotaia in tutta la Svizzera da ChemOil Logistics.

Sul porto di Birsfelden ha iniziato a scendere una leggera pioggerellina. Per nostra fortuna saliamo su un imponente ponteggio coperto, con scale strette e grossi tubi. Ai nostri piedi, un operatore di VARO sta riempiendo un treno di carri cisterna con benzina avio, sicuramente destinata a qualche volo verso Istanbul, New York o magari Bangkok. Completato il carico, l'operatore riavvita il grosso coperchio del carro cisterna e vi applica un piombo. «Tutti i prodotti trasbordati qui sono merci pericolose», spiega Thomas Jetzer, Logistics Manager di VARO. «I requisiti di sicurezza applicati sono rigorosi.»

Alle nostre spalle vediamo una distesa di torri grandi e piccole, dalle pareti in metallo grigio. Qui VARO possiede due depositi per un totale di circa 90 serbatoi di volumi diversi, che vanno da 23 a 20000 metri cubi. Birsfelden è molto importante per l'azienda: vi attraccano infatti le navi in arrivo da Rotterdam, Amsterdam e Anversa o dalle raffinerie lungo il Reno. I prodotti petroliferi vengono poi trasbordati nei serbatoi di stoccaggio, quindi su rotaia o autocarro, per una distribuzione capillare nella regione di Basilea.

Fornitura di combustibili e carburanti

VARO, azienda di Cham (ZG) fondata nel 2012 e specializzata nel trasporto di oli minerali, possiede più depositi sparsi in Svizzera, tutti dotati di raccordo ferroviario, per il rifornimento di una clientela eterogenea: dai grandi gestori di stazioni di servizio ai commercianti regionali di combustibili e carburanti, fino ai consumatori finali. L'azienda, che opera a livello internazionale e in particolare in Europa nordoccidentale, possiede raffinerie e pipeline, ma non estrae greggio. Dal 2012 è di proprietà di VARO anche l'unica raffineria di petrolio svizzera, sita a Cressier (NE), che ricava dal greggio un quarto dei prodotti petroliferi consumati in Svizzera, soprattutto benzina, diesel e olio combustibile.

«Tutti i prodotti trasbordati qui sono merci pericolose.»

Thomas Jetzer, Logistics Manager
VARO Energy Marketing AG

«Il deposito di Birsfelden è il nostro punto di riferimento», afferma Jetzer durante la visita in sala controllo. Al momento del nostro incontro, la raffineria di Cressier è oggetto di importanti lavori di revisione, per cui le importazioni si concentrano a Birsfelden. Un ampio schermo mostra i livelli dei singoli serbatoi; sul quadro di comando troviamo un coloratissimo piano di servizio. «Ogni settimana effettuiamo circa 50 trasporti in Svizzera: pianificarli in modo da far arrivare i prodotti nelle sedi giuste con i carri cisterna giusti e al momento giusto è come giocare a Tetris.» Un solo errore nella catena si ripercuote sull'intera pianificazione.

Ferrovia merci per grandi quantità

Perché VARO punta sulla ferrovia? I quantitativi movimentati sono tali da rendere problematica una gestione tramite autocarro, commenta Jetzer. «Inoltre, la ferrovia ha un impatto di CO₂ praticamente nullo», aggiunge. Un treno completo con 20 carri cisterna sostituisce circa 40 viaggi in autocarro. Grazie a questa scelta, nel 2020 l'azienda ha evitato l'emissione di circa 20000 tonnellate di CO₂ in Svizzera.





Thomas Jetzer è Logistics Manager di VARO Energy Marketing AG.



Foto: mad

Dalla raffineria di Cressier (NE), di proprietà di VARO, i prodotti petroliferi vengono trasportati su rotaia.

VARO in cifre

- Numero di collaboratrici e collaboratori: 1260
- Capacità della raffineria di Cressier: 3,3 milioni di tonnellate all'anno
- Capacità della raffineria di Bayernoil (posseduta al 51,4% da VARO): 10 milioni di tonnellate all'anno
- Capacità dei depositi di serbatoi (raffinerie escluse): 2,3 milioni di metri cubi, di cui 960 000 in Svizzera
- Prodotti: benzina, diesel, olio combustibile, benzina avio, asfalto, olio combustibile pesante, biocombustibili, GPL
- Stazioni di servizio di proprietà: 250 (in tutta Europa)

ChemOil in cifre

- Società affiliata di FFS Cargo
- Numero di collaboratrici e collaboratori: 40
- Volume di trasporto: 8 milioni di tonnellate all'anno



A Birsfelden VARO possiede due depositi, per un totale di circa 90 serbatoi.



«Pianificare i trasporti per far arrivare i prodotti nelle sedi giuste con i carri cisterna giusti e al momento giusto è come giocare a Tetris.»

Thomas Jetzer, Logistics Manager
VARO Energy Marketing AG

Per i trasporti su rotaia VARO si affida da sempre a ChemOil, fondata nel 1999 in concomitanza con l'esternalizzazione del traffico merci delle FFS. ChemOil è un'affiliata di FFS Cargo specializzata nel trasporto di sostanze chimiche e derivati del petrolio. VARO è uno dei suoi principali clienti. Oltre alla quasi totalità dei trasporti dalla raffineria di Cressier e dal porto di Birsfelden, ChemOil gestisce per VARO anche i treni che vanno dalla raffineria di Bayernoil (a nord di Monaco di Baviera) alla Svizzera. Per l'olio minerale ChemOil utilizza in genere treni completi, mentre per i prodotti chimici si inserisce nel sistema del traffico svizzero di carri completi.

«Ci lega a VARO un rapporto collaborativo ed equo», ha spiegato al telefono Daniel Huggler, consulente alla clientela ChemOil, che esprime apprezzamento per la cooperazione ormai pluriennale. Un complimento che VARO ricambia. «Ci sentiamo compresi come clienti e siamo anche trattati di conseguenza», sottolinea Jetzer.

Focus su automazione e digitalizzazione

Nel frattempo, abbiamo raggiunto il pontile. Nel Reno è ancorata la «Saskia Reich», proveniente da Amsterdam. Un operatore di VARO e un membro dell'equipaggio preparano le attrezzature per pompare il carico - 2,7 milioni di li-



Un pannello riepilogativo mostra, per ogni serbatoio, livello di riempimento e materiale contenuto.

tri di benzina – nel deposito di VARO. Poco più in là fervono i lavori su una seconda nave.

Sulla via del ritorno, notiamo che il treno carico di benzina avio è ormai pronto per partire alla volta di Zurigo-Kloten. Ha smesso di piovere e qualche solitario raggio di sole squarcia le nubi. Cosa chiede VARO a ChemOil? E cosa si aspetta per il futuro? VARO punta fortemente su automazione e digitalizzazione, quindi l'accoppiamento automatico dei carri cisterna assume molta importanza. Inoltre, auspica un trattamento equo nell'assegnazione delle tracce al traffico merci rispetto al traffico viaggiatori. Per il futuro di VARO, la svolta energetica rappresenta «una grande sfida, che crea al contempo nuove opportunità», dichiara Jetzer. È per questo che l'azienda punta da anni su biocombustibili quali etanolo e biodiesel, con l'obiettivo di assumere un ruolo attivo nel cambiamento energetico che attraversa il territorio europeo.

Sotto la lente



Claus Rütten, direttore di ChemOil Logistics.

«Il livello di sicurezza è estremamente alto»

Claus Rütten, direttore di ChemOil, ritiene che la ferrovia sia particolarmente adatta al trasporto sicuro di merci pericolose. In futuro, vorrebbe estendere l'attività anche a idrogeno e gas serra separati.

Com'è cambiata la logistica da quando è diventato direttore di ChemOil, dieci anni fa?

La quota dei trasporti internazionali è molto aumentata. Come in altri settori, gli ordini in genere sono sempre più a breve termine e sono gestiti grazie allo stretto contatto con la clientela e all'uso di processi e strumenti digitali.

ChemOil trasporta soprattutto oli minerali e prodotti chimici. Quali misure di sicurezza adottate?

Il livello di sicurezza è estremamente alto. Naturalmente ci atteniamo alle disposizioni internazionali per il trasporto di merci pericolose su rotaia, anzi in parte andiamo anche oltre. Ad esempio, per il trasporto di cloro gas-

so abbiamo limitato la velocità dei treni a 40 km all'ora.

Quali sono i vantaggi del trasporto di merci pericolose su rotaia, anziché su strada?

Il rischio di sinistri è sicuramente minore. La ridotta frequenza di incidenti è un grosso vantaggio a favore della rotaia: è per questo che oggi gran parte dei trasporti pericolosi avviene tramite ferrovia.

Nel 2020 ChemOil ha visto una contrazione dei trasporti di prodotti chimici e oli minerali dovuta alla pandemia. Quali sono i piani per il futuro dell'azienda?

È diminuito molto soprattutto il volume della benzina avio. Per gli oli minerali si registra comunque un calo generale, indipendente dal coronavirus. Prevediamo invece un'ulteriore crescita internazionale per i prodotti chimici, settore in cui vorremmo assicurare un'offerta ancora più personalizzata. Inoltre, miriamo ad aumentare le cooperazioni internazionali.

Vi aprite a nuovi settori d'attività?

Sì, ad esempio il trasporto di cereali, attirando così in Svizzera treni completi da diversi paesi europei. Anche il cambiamento della mobilità favorisce nuove opportunità, ad esempio il trasporto di idrogeno o di CO₂ separata.



Traveco: potenziamento del traffico combinato strada-rotaia

Da novembre 2020 l'impresa di trasporto Traveco intensifica il proprio impegno nel traffico combinato. Ogni giorno, FFS Cargo trasporta per Traveco semirimorchi da un terminale all'altro sul territorio svizzero. A giugno 2021 un grosso carico di merci alla rinfusa è stato gestito per la prima volta tramite sistema intermodale: ogni settimana 100 tonnellate

di pellet di legno raggiungono in treno dall'Austria il terminale di Renens o di Oensingen di FFS Cargo. L'ultimo miglio viene poi coperto con un autocarro. Per trasportare su rotaia i semirimorchi non attrezzati per il carico tramite gru, Traveco sta testando una vasca che consente il sollevamento del semirimorchio sul carro.

Un albero per ogni risposta

In occasione del sondaggio sulla soddisfazione dei clienti condotto nel 2020, FFS Cargo ha regalato 347 alberi all'Istituto federale di ricerca per la foresta, la neve e il paesaggio (WSL); anche quest'anno l'Istituto riceverà un albero per ogni sondaggio portato a termine. L'Istituto studia per la Svizzera specie arboree resistenti ai cambiamenti climatici (aumento delle temperature, estati più asciutte): un esempio è il sorbo torminale, o ciavardello, una latifoglia decidua che può raggiungere anche i 30 metri di altezza.



Maggiori informazioni nel blog: tiny.cc/albero

Trasporto di sterro su rotaia

La fiorente unità Logistica dei lavori di FFS Cargo offre soluzioni a 360 gradi. Un esempio è il rinnovo della centrale ad accumulazione del Ritom (TI) e il relativo ampliamento in centrale di ripompaggio-turbinaggio: per questi lavori FFS Cargo ha già trasportato 180 000 tonnellate di sterro, cui seguiranno altre

140 000 tonnellate. Un altro esempio è il trasporto di sterro nell'ambito della trasformazione della stazione di Sion. FFS Cargo trasporta ogni giorno a Rümlang o Birsfelden 750 tonnellate di materiale da trattare, per un volume totale pari a 50 000 tonnellate.

sbbcargo.com/it/edilizia



Nuovi eService per i clienti



«FFS Cargo Digital» è la porta di accesso dei clienti a tutte le applicazioni digitali di FFS Cargo, tra cui il nuovo portale di ordinazione «Cargo eBooking». In futuro tutto potrà avvenire attraverso un'unica piattaforma – dalle operazioni di ordinazione, prenotazione e pianificazione fino al trasporto e alla contabilizzazione – migliorando così la facilità d'uso, semplificando il processo di richiesta e agevolando il flusso di informazioni durante il trasporto. Entro la fine del 2021 tutti i

traffici a treni completi saranno migrati sul nuovo portale e indicativamente entro il 2023 anche tutte le prenotazioni per il trasporto a carri completi si svolgeranno attraverso la nuova piattaforma. Un'altra applicazione sarà l'eService «Cargo Storage», che FFS Cargo introdurrà entro la fine di quest'anno. Grazie a un cockpit intelligente, i clienti potranno verificare quali carri sostano sul binario di raccordo e per quanto tempo. sbbcargo.com/digital

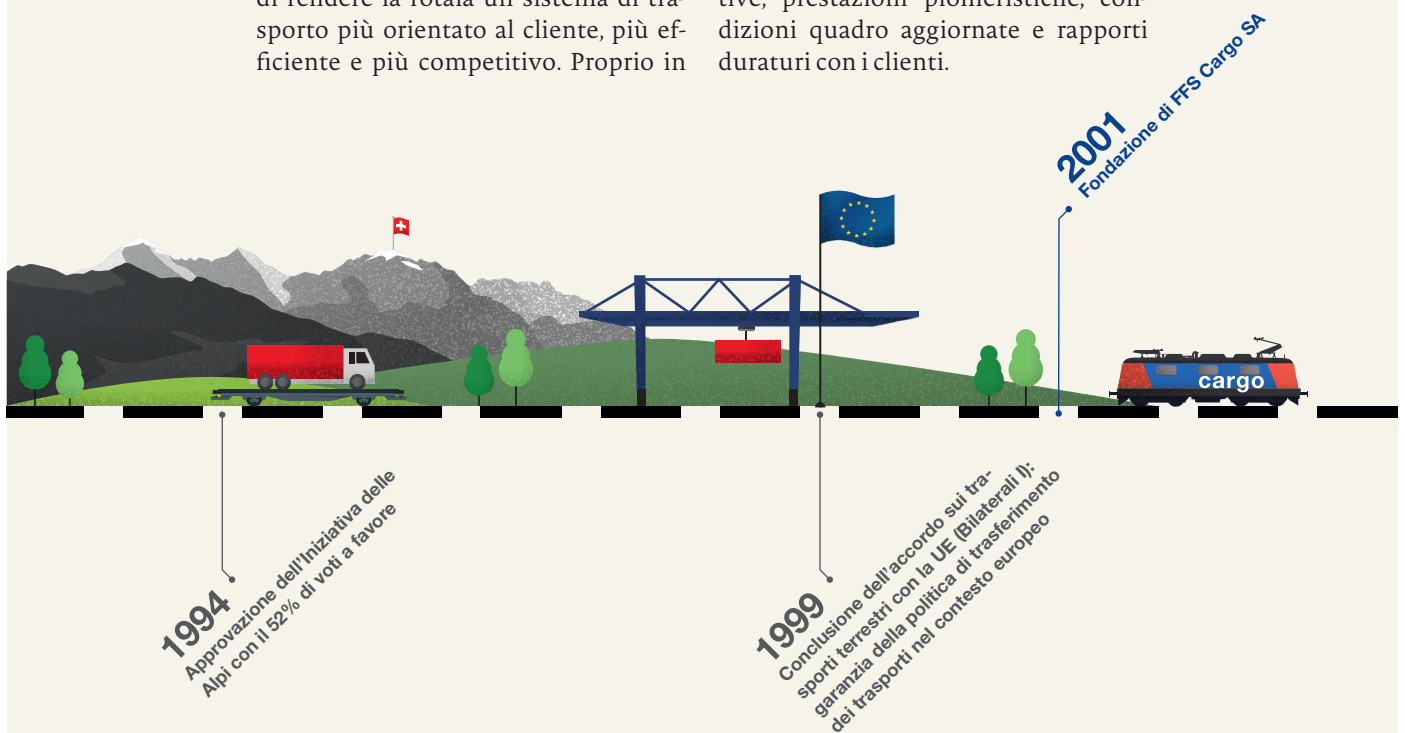
Una storia movimentata

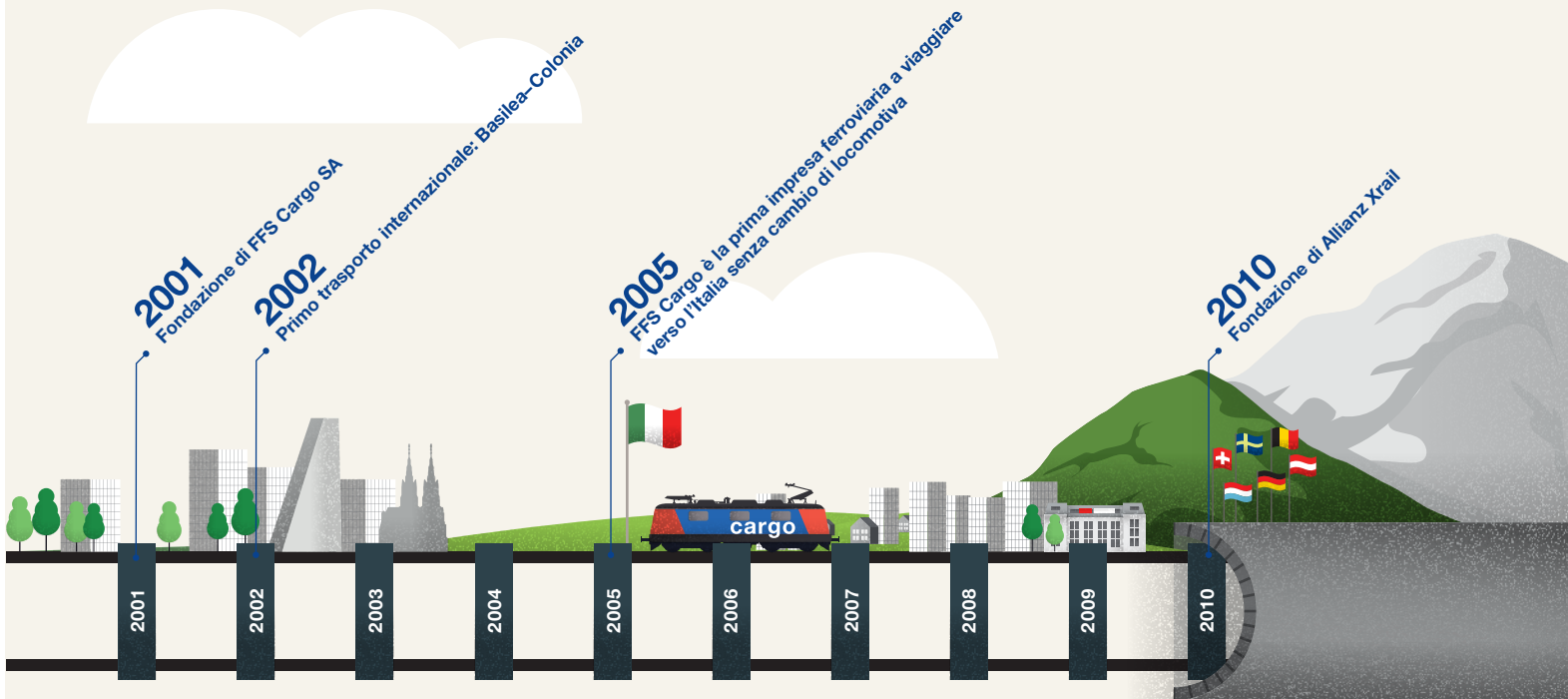
Nel cuore dell'economia svizzera e da 20 anni una società anonima indipendente: diamo uno sguardo ai numerosi avvenimenti degli ultimi anni e alle tappe significative di FFS Cargo SA.

Testo: Stefanie Probst, Miriam Wassmer Infografica: Pia Bublies

Da due decenni FFS Cargo è una società anonima. In precedenza le FFS erano preposte al trasporto merci in qualità di istituto della Confederazione, ma la situazione è cambiata nel 1999, con la riforma delle ferrovie, che fra le altre cose ha comportato la liberalizzazione del traffico merci su rotaia. L'obiettivo della riforma era quello di rendere la rotaia un sistema di trasporto più orientato al cliente, più efficiente e più competitivo. Proprio in

quest'ottica va letta la suddivisione dell'attuale Gruppo di appartenenza FFS nelle tre divisioni indipendenti: Viaggiatori, Traffico merci e Infrastruttura. Ciò ha posto le basi per la fondazione della società anonima e per gli innumerevoli eventi che hanno caratterizzato gli ultimi 20 anni di FFS Cargo SA: innovazioni significative, prestazioni pionieristiche, condizioni quadro aggiornate e rapporti duraturi con i clienti.





2001 Fondazione ufficiale di FFS Cargo SA | Introduzione della **tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni**

2002 Primo trasporto internazionale: Basilea-Colonia | Lancio del prodotto Cargo Domino (trasporto di piccole partite)

2003 Ottimizzazione del traffico a carri completi: due turni al giorno | Introduzione del principio «skilift» per gli assi di transito San Gottardo e Sempione: i treni circolano a intervalli fissi

2004 Incremento della prestazione di trasporto fra Germania e Italia

2005 FFS Cargo è la prima impresa ferroviaria a viaggiare verso l'Italia senza cambio di locomotiva | Ottimizzazione della rete nel traffico a carri completi

2006 Adeguamento dell'organizzazione con nuovi settori: Svizzera, International e Manutenzione

2007 Nicolas Perrin succede al CEO Daniel Nordmann | Decisione in merito all'ammodernamento delle officine di Bellinzona: investimento di 30 milioni di franchi

2008 Perdite operative elevate: le FFS comunicano il risanamento di FFS Cargo. Sciopero nelle officine di Bellinzona (7.3-5.4.2008) a causa delle misure previste

2009 Accorpamento delle officine di Bellinzona alla divisione Viaggiatori | Messa in esercizio delle piattaforme di trasbordo Sion e Renens | Inizio della collaborazione con myclimate

2010 Fondazione di Allianz Xrail con altre ferrovie merci europee; obiettivo: rinforzo del traffico a carri completi internazionale | **Presentazione della mozione del Consiglio degli Stati «Futuro del traffico merci ferroviario sull'intero territorio svizzero»**

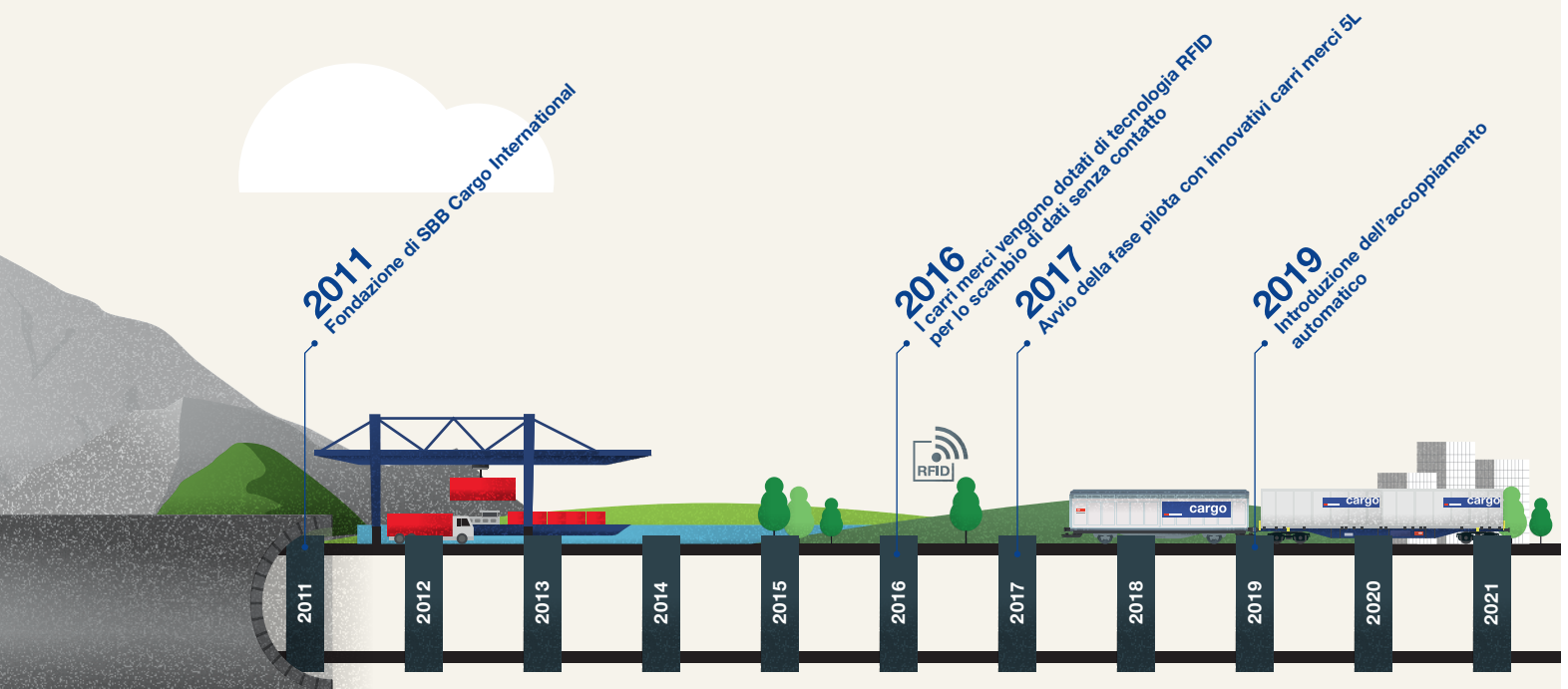
2011 FFS Cargo e i porti renani svizzeri avviano una collaborazione per la progettazione del Gateway

Basel Nord | Fondazione di SBB Cargo International a opera di FFS Cargo (75%) e Hupac (25%) | Da 50 anni FFS Cargo trasporta acqua minerale Aproz | Inizio dell'orientamento strategico al traffico interno

2012 Messa in esercizio della locomotiva ibrida Eem 923 | Lo studio dei terminal conferma il Gateway Basel Nord | Sviluppo di treni di linea per il traffico combinato interno | Apertura del terminal di Cadenazzo | Blocco totale del traffico della linea del San Gottardo a causa del crollo in massa di pareti rocciose | Carri merci 5L del futuro: ferrovie merci, caricatori, industria e scienza uniscono le proprie forze

2013 Risultato positivo per la prima volta dopo 40 anni: risultato annuale di FFS Cargo pari a 14,7 milioni di franchi | Partecipazione alla transport logistic di Monaco di Baviera con SwissMovers | **Presentazione «concetto globale per traffico merci ferroviario sul territorio svizzero»** |

* ECM = Entity in Charge of Maintenance. L'ente ECM responsabile per la manutenzione dei carri merci è soggetto a prescrizioni rigorose e preposto alla relativa attuazione.



Prima certificazione ECM* di un carro merci di FFS Cargo | Conferma della strategia dei terminal di Confederazione e settore

2014 Messaggio per la revisione totale della legge sul trasporto di merci | Decisione per il terminal regionale Limmatl

2015 Fondazione della società Gateway Basel Nord (FFS Cargo, Hupac e Contargo) | Risultato annuale di FFS Cargo: 33 milioni di franchi | **Postulato del Consiglio degli Stati «Valutazione delle possibilità di sviluppo di FFS Cargo»**

2016 Entrata in vigore della nuova legge sul trasporto di merci: soppressione della regolamentazione delle priorità e introduzione del programma e del piano di utilizzazione della rete, introduzione della promozione di investimenti e innovazione | Inaugurazione della galleria di base del San Gottardo | I carri merci vengono dotati di tecnologia RFID per lo scambio di dati senza con-

tatto | Si decide di procedere con il refit delle locomotive di linea Re 620 nelle officine di Bellinzona

2017 Ammodernamento del traffico a carri completi grazie alla produzione a 3 tornate e alla gestione delle prenotazioni | **Rapporto del Consiglio federale per adempiere al postulato «Valutazione delle possibilità di sviluppo di FFS Cargo»** | Avvio della fase pilota di cinque anni con gli innovativi carri merci 5L | Interruzione di sei settimane dell'asse nord-sud a Rastatt, Germania (12.8–2.10.2017)

2018 Introduzione di Caros (sistema di pianificazione per locomotive e personale di locomotiva) | Approvazione di risanamento e ulteriore sviluppo 2018–2023 | **Scadenza delle sovvenzioni al traffico merci ferroviario interno**

2019 FFS Cargo diventa società del Gruppo e inizia la ricerca di partner per il traffico interno | Via libera della Commissione federale della concorrenza alla società che

gestisce il Gateway Basel Nord | Da 100 anni FFS Cargo effettua trasporti per il Circo Knie | Introduzione dell'accoppiamento automatico quale prima ferrovia merci d'Europa

2020 Inaugurazione della galleria di base del Monte Ceneri | Completamento del corridoio di 4 metri | Désirée Baer diventa CEO di FFS Cargo | Swiss Combi acquisisce il 35% di FFS Cargo, SBB Cargo International è direttamente subordinata alle FFS | Crollo nel traffico merci interno del 12% circa a causa della pandemia di coronavirus | **Approvazione delle mozioni del consigliere agli Stati Josef Dittli per trasferimento del traffico e automazione**

2021 Avvio dei chiarimenti sulle condizioni quadro del traffico merci su rotaia | **Presentazione del postulato del Consiglio degli Stati «Il futuro del traffico merci»** | Ampliamento dell'uso dell'accoppiamento automatico | Conclusione refit Re 620 con la locomotiva n° 50

Nota: i testi in grassetto fanno riferimento a eventi politici



«Garantire il meglio alla clientela»

Sono passati 20 anni dalla fondazione di FFS Cargo come società anonima: è tempo di bilanci e prospettive. La CEO Désirée Baer e i due collaboratori Nathanael Wyser e Dominik Buser si raccontano, tra gioie e dolori della quotidianità lavorativa. Cosa desiderano per il futuro? Nuove locomotive e più occasioni di scambio.

Intervista: Stefan Boss Foto: Daniel Winkler e Severin Nowacki

Qual è il vostro compito a FFS Cargo?

Dominik Buser: Sono capofficina per la manutenzione locomotive presso la stazione di smistamento di Muttenz e gestisco nove collaboratori e un apprendista. Ci occupiamo di manutenzione leggera dalle 5 di mattina fino alle 15.20: la nostra attività è paragonabile all'assistenza per un'automobile o un autocarro, ma più complessa. Come ingegnere di sede, inoltre, sono responsabile dello stato tecnico dei veicoli. Insieme ad alcuni colleghi, tre anni e mezzo fa abbiamo allestito la nostra officina in un ex deposito per carri merci: in breve tempo oltre a FFS Cargo si sono aggiunti anche altri clienti, ad esempio importanti imprese di noleggio di locomotive.

Nathanael Wyser: Sono collaboratore di Cargo Produzione regionale a Schwerzenbach e consegno alla clientela i carri in arrivo dalla stazione di smistamento di Dietikon. Generalmente lavoro da solo: sgancio la locomotiva di linea a Schwerzenbach o Hinwil e con la mia locomotiva di manovra trasporto i carri al binario di raccordo, conducendo il convoglio dall'ultimo carro tramite radio. Uno dei nostri clienti più importanti è Migros, che gestisce a Neuendorf un centro di distribuzione di prodotti surgelati e non-food, come divani e televisori. A Volketswil il carico viene trasbordato su autocarro e l'ultimo miglio si conclude su strada, con la consegna a domicilio alla clientela Migros. Lavoro a FFS Cargo fin dalla sua fondazione, quindi è anche il mio ventesimo anniversario.

Désirée, hai recentemente festeggiato il tuo primo anno a FFS Cargo. Ti vedi più come principale responsabile decisionale, risanatrice o motivatrice?

Désirée Baer: La mia posizione mi impone di prendere decisioni. Anche motivare il personale è importante, ma si sta rivelando complicato a causa delle misure di lotta alla pandemia, che riducono molto i contatti, e delle difficoltà finanziarie di quest'ultimo anno. Non mi considero invece una risanatrice, quanto piuttosto promotrice della sostenibilità di FFS Cargo nel cuore dell'economia svizzera.

Cosa vi piace del vostro lavoro? Cosa invece vi entusiasma meno?

Dominik Buser: Mi piace il clima di unione e sostegno vicendevole che si respira nel mio team. Ogni giorno vedo il frutto del mio lavoro: sono soddisfatto quando, la sera, cinque locomotive su sette che al mattino erano in officina possono riprendere a circolare e trainare treni. Mi trasmette energia anche il contatto con la clientela e le persone: è una cosa che gli ingegneri spesso non hanno. Tra gli aspetti critici, l'attuale situazione economica è



Nathanael Wyser,
Cargo Produzione
regionale,
Schwerzenbach.

generalmente complessa. Nonostante il buon lavoro del team, l'azienda è in difficoltà finanziarie a causa della ridotta circolazione imposta dalla pandemia nell'ultimo anno. Non è affatto facile spiegarlo ai miei collaboratori.

«Mi considero promotrice della sostenibilità di FFS Cargo nel cuore dell'economia svizzera.»

Désirée Baer,
CEO FFS Cargo SA

Nathanael Wyser: Da un lato amo assumermi responsabilità e lavorare in autonomia. Quando al mattino arriva un treno con 25 carri devo organizzarmi bene per indirizzarli nel posto giusto al momento giusto. Nel mio lavoro mi impegno a garantire il meglio alla clientela, e direi di saperci fare. Non mi piace molto, invece, che in determinati servizi ci siano pochi contatti con altro personale di manovra o con la clientela. A volte mi sento un guerriero solitario.

In che modo la pandemia ha cambiato la vostra quotidianità lavorativa?

Nathanael Wyser: Nel lavoro di tutti i giorni non ce ne siamo quasi accorti, salvo all'inizio, quando abbiamo ricevuto un grosso flacone di disinfettante. (ride) Ho apprezzato il fatto di non dover lavorare da casa e poter uscire ogni giorno; essendo da solo,

Dominik Buser,
capofficina per la
manutenzione loco-
motive FFS Cargo,
e Désirée Baer,
CEO FFS Cargo.



La quotidianità di Nathanael Wyser non ha risentito in modo particolare della pandemia. Per Désirée Baer, invece, è stato difficile conoscere i clienti.

non ho nemmeno dovuto indossare la mascherina. Data la forte richiesta di consegne a domicilio per Migros, il numero di carri è addirittura aumentato. **Désirée Baer:** Per me è stato difficile conoscere personalmente la clientela: in alcuni casi ho potuto contare solo sui canali digitali. Trovo invece positivo che la pandemia ci abbia avvicinati, e mi riferisco a tutti i livelli gerarchici. Non solo all'interno dell'azienda, ma anche alle FFS in generale e con i nostri partner.

«La puntualità è fondamentale per la manutenzione delle locomotive.»

Dominik Buser,
capofficina per la manutenzione locomotive FFS Cargo

Dove avviene il contatto quotidiano con i clienti?

Nathanael Wyser: Presso la rampa del centro di distribuzione di Volketswil. C'è un team per i carri in arrivo e uno per quelli in partenza, e manteniamo uno scambio attivo con entrambi.

Dominik Buser: I nostri clienti lasciano ricoverate le locomotive da riparare, quindi è raro che li incontri personalmente. Il mio cliente principale è SBB Cargo International, affiliata delle FFS, che circola sull'asse nord-sud e per la manutenzione si rivolge

a Muttenz o Chiasso. I contatti avvengono perlopiù al telefono o via e-mail. Quando c'è da sostituire un tergicristalli a volte vado io in auto dal macchinista, per evitare che debba portare il mezzo in officina. Nel pieno dell'emergenza sanitaria è stato un vero piacere poter incontrare di nuovo gente.

Sono passati 20 anni dalla fondazione di FFS Cargo come società anonima. Che piani avete per celebrare l'anniversario?

Désirée Baer: Vorremmo festeggiare organizzando feste per il personale, che a causa della situazione attuale dobbiamo rimandare al prossimo anno. Inoltre, verrà apposto un logo celebrativo su due locomotive in circolazione su tutto il territorio svizzero.

Cosa significa per voi questo anniversario?

Dominik Buser: Il passato è importante: non bisogna dimenticare cosa si è fatto e ciò che è stato. Con quali obiettivi è nata la FFS Cargo SA vent'anni fa? Sono stati raggiunti? Qual è la nostra visione attuale? A noi addetti alle locomotive piace molto l'idea del logo celebrativo. E sì, parteciperò ai festeggiamenti.

Nathanael Wyser: Per quanto sia felice della ricorrenza, ritengo che, nonostante i cambiamenti, le formule siano sempre quelle di vent'anni fa. Si pensi alla trasformazione delle nostre sedi ORS (gestione operativa RCP) o ai nuovi interlocutori assegnati ai team di Cargo Produzione regionale. Il nostro

Gli interlocutori



Nathanael Wyser (40 anni) è collaboratore presso Cargo Produzione regionale a Schwerzenbach (ZH) e si occupa di consegnare i carri alla clientela sul binario di raccordo o nell'impianto di carico e scarico con la locomotiva di manovra. Lavora a FFS Cargo da 20 anni e ha svolto il suo tirocinio presso le FFS.



Dominik Buser (42 anni) è capofficina per la manutenzione locomotive presso la stazione di smistamento di Muttenz (BL). Lavora all'80% ed è collaboratore di FFS Cargo da sei anni, dopo quattro anni trascorsi come capoprogetto presso FFS Infrastruttura. Prima di formarsi alla scuola tecnica di Muttenz come ingegnere elettrotecnico, ha svolto un tirocinio professionale come tecnico radiotelevisivo.



Désirée Baer (51 anni) è CEO di FFS Cargo da marzo 2020. Dall'inizio del 2017 è stata a capo di Securitrans, che con quasi 1000 collaboratori garantisce la sicurezza nelle stazioni e nei cantieri. In precedenza ha fatto parte della direzione di FFS Infrastruttura per sette anni. Si è laureata in economia aziendale presso l'Università di San Gallo.

si trova attualmente a Niederglatt. Questi cambiamenti creano confusione tra di noi e nella clientela.

E tu cosa ne pensi dell'anniversario, Désirée?

Désirée Baer: Il presupposto per la fondazione di una società anonima è stata la liberalizzazione del traffico merci in Svizzera nel 1999. Ma le FFS trasportano merci da molto più tempo, circa un secolo. Quindi si parla di una lunga tradizione.

Dominik Buser: Vorrei riallacciarmi al discorso dei bilanci: abbiamo costruito la Nuova ferrovia transalpina, con le gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri, perché fosse destinata al traffico merci. Oggi però vengono utilizzate soprattutto per il traffico viaggiatori. Trovo che questo sia un peccato.

La puntualità dei treni è molto importante per FFS Cargo. Cosa potreste fare per migliorarla?

Nathanael Wyser: Lavorare ogni giorno con sollecitudine. Inoltre, essere riposato ed evitare errori: per fare un esempio, uno sviamento causa notevoli ritardi.

Dominik Buser: Posso contribuire soprattutto con previsioni il più possibile affidabili sui tempi di disponibilità operativa di una locomotiva. Se non riesco a rispettare la mia previsione, un treno completo non può circolare. La precisione è molto importante in quest'ambito, dal momento che la pianificazione è continua. Se necessario, lavoriamo magari mezz'ora in più per portare a termine una riparazione.

Qual è la situazione di FFS Cargo in termini di puntualità?

Désirée Baer: L'anno scorso siamo stati molto puntuali, quest'anno un po' meno. Per questo motivo, di recente abbiamo dedicato un'intera settimana a questo tema. La puntualità dipende da noi per un buon 50%. È qui che dobbiamo sforzarci tutti di migliorare, mentre su eventi come una grande nevicata o la caduta di linee di contatto non abbiamo alcun controllo. La clientela chiede comunque informazioni rapide e trasparenti sulle perturbazioni, un altro ambito in cui possiamo fare meglio.

Anche la sicurezza è una priorità assoluta di FFS Cargo. Come vivete la quotidianità alla luce delle prescrizioni in materia?

Nathanael Wyser: Quando devo alzarmi all'1 per il turno di notte a volte diventa difficile dormire a sufficienza, anche se vado a letto alle 20 come i miei figli.

Dominik Buser: Le problematiche della sicurezza ci impegnano sotto molti aspetti. Penso innanzitutto alla normativa internazionale ECM, che definisce il nostro ruolo di manutentori di locomotive e consente una tracciabilità dei singoli componenti





Désirée Baer desidera offrire alla clientela prodotti innovativi e sostenibili.

dei mezzi. In officina dobbiamo eliminare i guasti al sistema di protezione di una locomotiva, che controlla la corsa dei treni in funzione della velocità massima ammessa. Non da ultimo, il nostro personale deve indossare i dispositivi di protezione individuale e sapere come gestire le sostanze pericolose.

Se poteste esprimere un desiderio per FFS Cargo, cosa augurereste all'azienda per i prossimi 20 anni?

Dominik Buser: Vorrei che le FFS ci trattassero meglio, nel nostro ruolo di ferrovia merci, e che il personale conservasse sempre lo slancio per far progredire l'azienda. Inoltre, trovo che le nostre locomotive più datate – le «BoBo» (Re 420) e le

Nathanael Wyser: Vorrei che tra il personale si ristabilisse un forte senso di vicinanza. Oggi siamo spesso in viaggio da soli, mentre prima si lavorava di più in coppia. Per questo il confronto è così importante. Tra l'altro, la pandemia ha eliminato anche gli eventi per i team.

Désirée Baer: Per motivi finanziari non possiamo permetterci due persone su un treno merci quando una è sufficiente, ma concordo sull'importanza del confronto e degli eventi per i team. Per quanto concerne le nuove locomotive di linea, l'acquisto di mezzi può richiedere fino a quattro anni ed è per questo che abbiamo già iniziato a discuterne. Per quel che mi riguarda, mi auguro che l'azienda recuperi una solida base finanziaria per offrire alla nostra clientela prodotti sostenibili e innovativi.

«Amo assumermi responsabilità e lavorare in autonomia.»

Nathanael Wyser,
Cargo Produzione regionale, Schwerzenbach

Re 620 – siano ormai piuttosto obsolete: non appena si ripara qualcosa, si rompe qualcos'altro. Sarebbe l'ora di pensare all'acquisto di nuove locomotive di linea.

Dietro la griglia



Fino al 2011, ogni carro merci era dotato di un portaetichette destinato a contenere fogli A5 recanti dati quali numero del carro, stazione di partenza e di destinazione, mittente e destinatario, tipo di merce e peso. Dietro la griglia trovavano posto anche documenti doganali e di natura analoga. Oggi il portaetichette è obsoleto nel traffico interno: i clienti di FFS Cargo registrano tutti i dati dei carri online al PC o direttamente sul posto tramite smartphone. I dati vengono quindi trasmessi a FFS Cargo tramite l'eService CIS-online per l'elaborazione da parte del personale. Tutto avviene in digitale: dalla prenotazione al monitoraggio del trasporto fino alla fatturazione.



Manovrando la pinza del suo escavatore, un collaboratore di Serbeco trasferisce nel carro di FFS Cargo il vetro accumulato sulla piattaforma di riciclaggio dell'Espace «R» Praille.

Oltre 40 anni di esperienza nel trasporto ecologico del vetro

Fin dalla sua creazione nel 1977, Serbeco trasporta il vetro riciclabile su rotaia. In collaborazione con FFS Cargo e altre aziende ginevrine, questa PMI specializzata nella gestione dei rifiuti pensa alla creazione di una nuova piattaforma comune di selezione e trattamento collegata alla ferrovia.

Testo: Patricia Michaud Foto: Fred Merz

Stazione di Ginevra-La-Praille, un giorno soleggiato di maggio. Malgrado l'ora mattutina, Paulo è già in T-shirt ai comandi del suo escavatore. Davanti a lui si erge una montagna multicolore di bottiglie e bicchieri di vetro vuoti, che inizia ad ammassare in un cumulo compatto. Poi, manovrando la pinza, li sposta verso il carro rosso che si trova giusto a fianco. Tre volte la settimana, FFS Cargo invia questo carro alla piattaforma di riciclaggio dell'Espace «R» Praille di Serbeco, che carica su di esso il vetro raccolto in tutto il Cantone di Ginevra. Questo materiale riciclabile viene successivamente trasferito a St-Prex (VD) nella sede di Vetropack, l'ultima vetreria industriale della Svizzera, dove viene frantumato e poi fuso per produrre nuovi contenitori. Ogni anno, 6000 tonnellate di vetro compiono questo tragitto fino alla vetreria di St-Prex.

Una visione e un prezzo

Il concetto di trasporto del vetro su rotaia non è una novità per Serbeco, PMI a conduzione familiare specializzata nella gestione dei rifiuti che applica questo processo fin dalla sua fondazione nel 1977. «È un materiale particolarmente pratico da spostare sui carri, perché non si rischia di perderlo ed è facile

da caricare», commenta Bernard Girod, amministratore della società che ha sede a Satigny (GE). Girod è subentrato in azienda nel 1991, quando c'erano solo

«La sostenibilità è nel DNA di Serbeco.»

Bertrand Girod,
direttore generale di Serbeco

tre collaboratori e due autocarri. Da allora e per vent'anni, ha continuato a farla crescere e ha spinto per adottare un modello più sostenibile di raccolta e selezione, diventando uno dei pionieri svizzeri del riciclaggio dei rifiuti.

Ad oggi il gruppo Serbeco – che dal 2012 è diretto dal primogenito di Bernard, Bertrand Girod – ha più di 150 collaboratori e una flotta di una cinquantina di veicoli. Grazie all'elevato tasso di valorizzazione dei rifiuti trattati, pari al 76%, la società assicura ogni anno ai suoi clienti un risparmio di 74 000 tonnellate di CO₂ equivalente, mentre le sue emissioni sono di appena 4500 tonnellate. Un impegno riconosciuto nel 2019, quando Serbeco, che trasporta ogni anno 80 000 tonnellate di rifiuti e ne

tratta più di 60 000, ha ricevuto il «Prix de l'économie genevoise» assegnato dalla Camera di commercio, industria e servizi di Ginevra.

La sostenibilità nel DNA

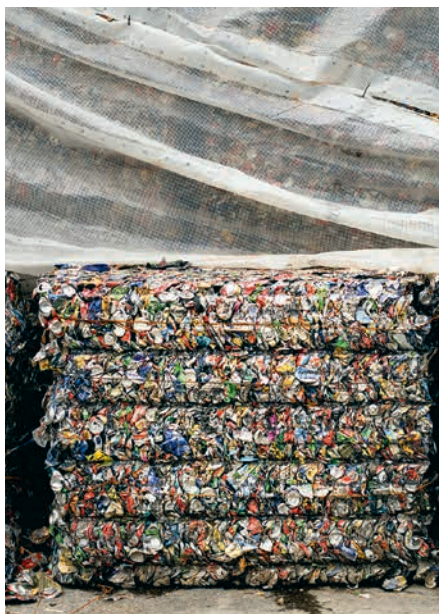
La sede principale dell'azienda, situata nell'area industriale del Bois-de-Bay, ricorda un formicaio. Mentre i collaboratori in uniforme catarifrangente si adoperano ai comandi di escavatori, gru e altri macchinari attorno a impressionanti cumuli di rifiuti di ogni genere, veicoli di varie dimensioni – dal furgoncino all'autocarro cassonato fino al semirimorchio – entrano ed escono incessantemente dall'area di lavoro. Sono carichi di rifiuti recuperati in tutto il territorio cantonale, in particolare nei cantieri o nei punti di raccolta.

Satigny non è collegata alla ferrovia, perciò il trasporto alle infrastrutture di Serbeco per la selezione e il trattamento dei rifiuti e la spedizione dei materiali valorizzati verso la loro destinazione finale avvengono essenzialmente su strada. «La sostenibilità è nel nostro DNA e facciamo tutto il possibile per limitare l'impatto ambientale della nostra flotta», osserva Bertrand Girod. L'azienda utilizza numerosi veicoli elettrici o a biodiesel. —————>

Tre fatti



1 Il gruppo Serbeco, che ha oltre 150 collaboratori e una flotta di una cinquantina di veicoli, trasporta 80000 tonnellate di rifiuti all'anno e ne tratta più di 60000.



2 Grazie all'elevato tasso di valorizzazione dei rifiuti trattati, pari al 76%, Serbeco assicura ogni anno ai suoi clienti un risparmio di 74000 tonnellate di CO₂ equivalente, mentre le sue emissioni sono di appena 4500 tonnellate.



3 Dalla sua fondazione nel 1977, Serbeco trasporta il vetro su rotaia; ogni anno, 6000 tonnellate di vetro compiono il tragitto tra Ginevra-La-Praille e la vetreria di St-Prex.



La società Serbeco è uno dei principali protagonisti della gestione dei rifiuti nel Cantone di Ginevra.



Il CEO Bertrand Girod, suo padre Bernard e in secondo piano gli altri fratelli.

Il trasporto del futuro

Ma Serbeco vuole andare oltre. Convinta dei vantaggi del trasporto dei rifiuti su rotaia, la società – in collaborazione con FFS Cargo e altre PMI ginevrine attive in vari settori – punta sulla creazione di una piattaforma comune collegata alla ferrovia, dove effettuare direttamente la selezione e il tratta-

«Grazie alla collaborazione con FFS Cargo, ci stiamo preparando al trasporto del futuro.»

Bertrand Girod,
direttore generale di Serbeco

mento di vari tipi di materiali secondo un approccio centralizzato, prima di inviarli ai destinatari finali in container ecocompatibili. Va sottolineato che FFS Cargo, attraverso la nuova business unit Logistica dei lavori e riciclaggio, prevede di implementare progetti simili in diversi altri agglomerati urbani del paese.

Non sorprende che una delle sfide principali nella regione ginevrina sia quella di trovare una superficie adeguata in prossimità della linea ferroviaria. «È importante sviluppare parallelamente tecnologie di selezione e trattamento dei rifiuti che richiedano meno spazio e siano quindi più efficienti», dichiara Bernard Girod. E questo cade a proposito: proprio come la sostenibilità, «anche l'innovazione è nel nostro DNA», sottolinea il figlio Bertrand. I due imprenditori ne sono convinti: grazie alla collaborazione con FFS Cargo, si stanno preparando al trasporto del futuro.

Sotto la lente



Claudia Schwab, Senior Project Manager della business unit Logistica dei lavori e smaltimento di FFS Cargo.

Soluzioni per il trasporto dei rifiuti su rotaia

Qual è il ruolo della nuova business unit Logistica dei lavori e smaltimento di FFS Cargo?

Sviluppiamo soluzioni su rotaia che favoriscono l'economia circolare. A causa della carenza di spazio, negli agglomerati urbani il trasporto dei rifiuti è una sfida. Creando altre piattaforme, ci auguriamo di migliorare il trasporto dei materiali sui carri merci e di contribuire alla catena di valore.

Come giudica la collaborazione con Serbeco?

Serbeco dispone di una solida rete nella regione ginevrina ed è un'azienda che ha a cuore tanto la sostenibilità quanto l'innovazione. È un piacere poter collaborare con un cliente di lunga data per elaborare soluzioni di trasporto sostenibili e orientate al futuro: questo ci permette di dare insieme il nostro contributo all'economia circolare.

Autonomi da 20 anni al servizio della logistica

Il trasporto merci su rotaia esiste ormai da più di 100 anni, ma la FFS Cargo SA è stata fondata solo 20 anni fa come società giuridicamente autonoma. Prima c'era stata la ripartizione delle FFS nelle tre divisioni indipendenti: Viaggiatori, Traffico merci e Infrastruttura. Come ha reagito il personale a questo cambiamento? Cosa apprezza di FFS Cargo? 20 collaboratrici e collaboratori si raccontano.

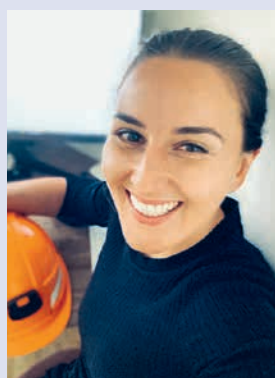


Lo scambio con i clienti è molto importante per me per capire le loro esigenze. FFS Cargo mi offre un lavoro entusiasmante, unico e a contatto con i clienti.

Thomas Schweiger

Responsabile Vendita,
a FFS Cargo dal 2021

Cosa mi piace? Lavorare in modo creativo con i colleghi, anche quando ho la testa già in fumo. Venire accolta con calore nelle regioni, anche se non ci si conosce. Costruire ponti, anche se non tutti vogliono attraversarli. Ridere insieme, anche se non è sempre divertente.



Nina Ayer

Product Owner
Minerva,
a FFS Cargo dal 2007



Quando FFS Cargo è stata fondata e mi sono candidata per questa nuova divisione, mi hanno chiesto se fossi pazza. Eppure non mi sono mai pentita della scelta.

Claudia Marti

Business Partner Human Resources,
a FFS Cargo dal 1999



Con le colleghe e i colleghi parliamo apertamente di difficoltà e sfide e di solito troviamo buone soluzioni.

Marco Matafora

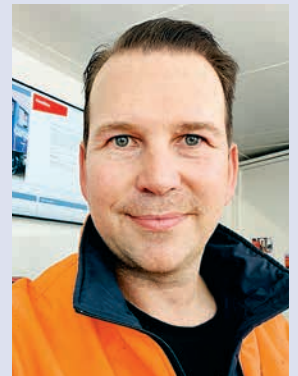
Capoteam Sistemi e valutazioni
Pianificazione dei trasporti,
a FFS Cargo dal 2019



Ho contribuito in prima persona al passaggio da un'azienda statica a una flessibile e orientata al cliente. Quello che ci anima sono il servizio alla clientela, l'autonomia e l'attenzione alla redditività.

Andy Willimann

Manager di prodotto
alle FFS/a FFS Cargo dal 1989



Mi piace il contatto con i clienti alla rampa di carico e il coordinamento in loco. Apprezzo che il lavoro sia ripartito in modo chiaro con i livelli gerarchici corrispondenti.

Christoph Unternährer

Capoturno Cargo Produzione regionale,
a FFS Cargo dal 2000



Ho conosciuto le FFS di prima e quelle di adesso. Dopo alcune fasi di difficoltà, l'azienda si è sviluppata bene. Mi piacerebbe vedere ancora altri progressi.

Urs Weidmann

Pianificatore della manutenzione delle locomotive,
alle FFS/a FFS Cargo dal 1993



L'evoluzione di FFS Cargo è stata piuttosto turbolenta, ma ha sempre avuto punti fermi. Apprezzo le attività interessanti e i responsabili, che sono sempre al nostro fianco.

Delfina Baumgartner

Specialista After Sales,
a FFS Cargo dal 2007

Posso muovermi liberamente all'interno dei limiti fissati e sfruttare con responsabilità il mio margine di manovra. Questo mi permette di organizzare in modo flessibile il mio lavoro quotidiano.

Kilian Pascual

Capoteam Pianificazione concettuale in Design del trasporto, a FFS Cargo dal 2004



Come giocatore di rugby so lavorare in squadra, gestire lo stress e fissare priorità. Questo mi aiuta quando a FFS Cargo l'andirivieni diventa frenetico.



Mendy Prospère

Capoturno Cargo Produzione regionale, a FFS Cargo dal 2016

Con i miei collaboratori, ho contribuito fin dall'inizio di FFS Cargo allo sviluppo e alla professionalizzazione del settore dei trasporti e mi sono sempre allineato alle esigenze dei clienti.



Olivier Rey

Capoteam Cargo Produzione regionale, a FFS Cargo dal 2000

Del mio lavoro amo poter seguire ogni cosa dall'inizio alla fine. Se ci sono difficoltà, convergiamo tutti verso lo stesso obiettivo.

Melanie Ringger

Preparatrice dei trasporti, a FFS Cargo dal 2015



Di FFS Cargo apprezzo la comunicazione aperta e le molteplici opportunità di crescita. Possiamo contribuire allo sviluppo di FFS Cargo anche oltre i confini del Gruppo FFS.

Euplio Nuzzo

Pianificatore della produzione Manutenzione, a FFS Cargo dal 2001



Amo la varietà del mio lavoro: ogni giorno mi aspettano nuovi incarichi e nuove sfide. La giornata trascorre velocissima. In più, mi piace avere a che fare con le persone.

Bojan Trajilovic

Capoteam Cargo Produzione regionale, alle FFS/a FFS Cargo dal 1996



Rappresentare sul mercato un'azienda come FFS Cargo significa impegnarsi per la qualità, la stabilità e la puntualità. Raccolgo sempre molto volentieri questa sfida.

Knuth Rüegg

Sales Manager Vendita, traffico combinato, alle FFS / a FFS Cargo dal 1987



Quando sono entrata nel 2011 FFS Cargo si trovava in un momento di forte pressione. Negli ultimi anni, però, si è trasformata ai miei occhi in una vera gemma, con trasporti importanti per il sistema e un contributo positivo alla sostenibilità.



Anita Bühler

Senior Manager Attività di progetto, Logistica dei lavori e smaltimento, a FFS Cargo dal 2011



Anche all'interno di FFS Cargo si può cambiare professionalmente. Finora ho rivestito funzioni direttive nei settori dedicati alla pianificazione degli impianti, ai progetti dei clienti, alle vendite e agli acquisti.

Marc Falconnier

Responsabile Transport Management Office FFS, a FFS Cargo dal 2003



Apprezzo FFS Cargo perché è un'azienda ben radicata, in grado di crescere continuamente e di assumere anche un ruolo di apripista in molti temi del settore.

Claudia Ryser

Responsabile Management della sicurezza e dei rischi, a FFS Cargo dal 2014

Ogni giorno porta con sé nuove sfide e il lavoro nella Disposizione è sempre interessante. È fantastico avere questa responsabilità e coordinare treni in tutta la Svizzera.



Amtul Khaliq

Supervisora delle spedizioni, disponente del personale, a FFS Cargo dal 2011

Noi di FFS Cargo siamo partner aperti e paritari. Ascoltiamo e consideriamo l'opinione di chiunque per risolvere insieme tutti i problemi.



Attilio Albertini

Consulente sicurezza, qualità e ambiente, a FFS Cargo dal 2001



SBB CFF FFS Cargo



Grazie per la fiducia!

Dal 2001, noi di FFS Cargo SA garantiamo tonnellate di trasporti e collegamenti efficienti. Siamo lieti di celebrare questo anniversario con una promessa. Rimaniamo in pista come motore trainante dell'economia svizzera.

www.sbbcargo.com



```
766641203 459033 8033  
452248 20167 53 020  
125 256 5729 4066  
0074037003 43337830233  
433407022430482402403  
12790 432430 1240  
12042 4624303 437023 0  
70642330  
43340330243030 4024
```