

cargo

La rivista svizzera di logistica

2 | 2023



Sostenibilità

**Economia circolare
con raccordo ferroviario
per un approvvigionamento
efficiente.**

Da pagina 16



Manutenzione: offerta ampliata per la clientela

FFS Cargo investe nella manutenzione, potenziando l'impianto di servizio di Muttenz. Oltre agli interventi preventivi, alle piccole riparazioni e alla pulizia dei carri merci (manutenzione leggera), dall'anno scorso FFS Cargo offre anche lavori di manutenzione pesante, in cui il veicolo viene completamente smontato.

A giugno 2022 a Chiasso è iniziata la costruzione della nuova officina FFS Cargo. I lavori prevedono l'installazione di un tornio sottopavimento per la lavorazione delle sale montate. Il nuovo «one stop shop» per il materiale rotabile sarà messo in esercizio da FFS Cargo il prossimo autunno. Entrambe le sedi diventeranno quindi ancora più allettanti per la clientela esterna.



Le prestazioni di manutenzione di FFS Cargo:
tiny.cc/manutenzione-sbbcargo

Impressum

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

Redazione FFS Cargo: Stefanie Probst, Miriam Wassmer
Concetto e realizzazione: Redact Kommunikation AG, Glattbrugg
Redazione e direzione del progetto: Katrin Montiegel **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 (per residenti in Svizzera) oppure leggi la versione online su fscargo.com. Per comunicare un cambio di indirizzo o disdire l'abbonamento, scrivi a: cargomagazin@sbbcargo.com.



Editoriale

Approvvigionamento nazionale su rotaia

Cara lettrice, caro lettore,

sai già come funziona l'approvvigionamento della Svizzera e che ruolo riveste il traffico merci su rotaia, oppure quali sono le scorte d'emergenza raccomandate? Nell'articolo «Ben riforniti» (pagina 4) trovi informazioni interessanti sulle merci trasportate e altre curiosità.

Di per sé il traffico merci su rotaia è rispettoso del clima, perché produce meno CO₂ in confronto ai trasporti su strada e richiede poca energia. Partner irrinunciabile per l'economia circolare, la ferrovia ha un ruolo importante nel riciclaggio così come nell'approvvigionamento e smaltimento in ambito urbano. Leggi l'articolo sull'impianto di betonaggio che a Zurigo trasforma il materiale da demolizione in granulato riciclato che sostituisce la ghiaia (pagina 16).

Dal Vallese al resto del mondo: il nostro cliente Syngenta trasporta prodotti fitosanitari su rotaia in tutta sicurezza. Ti interessa sapere come funziona la collaborazione con ChemOil, affiliata di FFS Cargo? Scopri di più da pagina 24. Per quanto riguarda il traffico merci interno, a giugno le FFS hanno presentato piani concreti. Trovi una breve sintesi delle principali informazioni a pagina 19.

Buona lettura!

Miriam Wassmer
Responsabile Comunicazione FFS Cargo



4-9 Focus sulla logistica Il traffico merci su rotaia è importante per l'approvvigionamento della Svizzera. Un dossier su disponibilità, sistemi di distribuzione e gestione delle scorte.

10-12 Sicurezza Claudia Schneider è incaricata della sicurezza per FFS Cargo. L'abbiamo seguita durante il suo lavoro.

13 L'oggetto Un concentrato di energia e aderenza.

14-15 Gioca e vinci Conosci il traffico a carri completi? Mettiti alla prova e vinci una delle due carte giornaliere FFS in palio.

16-18 Punto di vista del cliente Economia circolare messa in pratica: Spross AG produce calcestruzzo riciclato nel centro di Zurigo.

19 Al centro di tutto La FFS Cargo SA torna a essere un'affiliata interamente controllata dalle FFS.

20-21 Colpo d'occhio Più ferrovia per più merci: le FFS investono in nuovi binari, stazioni e aree di carico e scarico.

22-23 Fatti e cifre I vantaggi garantiti dai giusti partner e da piani logistici intelligenti.



24-26 Punto di vista del cliente
Da Monthey (VS) al resto del mondo: Syngenta si affida alla ferrovia per la logistica. Bilanci e prospettive.

27 Frammenti Le novità del settore.



Foto: Eric Ingelbre

Ben riforniti

Sono molte le merci sempre disponibili, grazie anche al ruolo fondamentale del traffico merci su rotaia. Un dossier sull'approvvigionamento nazionale in Svizzera e sull'importanza dei trasporti ferroviari.

Testo: Katrin Montiegel Foto: FFS Cargo Grafica: FFS Cargo

La Confederazione assicura l'approvvigionamento del Paese in beni e servizi vitali in caso di minacce d'ordine egemonico o bellico nonché in caso di gravi situazioni di penuria cui l'economia non è in grado di rimediare da sé. Prende misure preventive.

Articolo 102 della Costituzione federale

L'economia provvede ai nostri bisogni, e lo fa bene: è molto raro infatti trovare scaffali vuoti, farmaci esauriti o carenza di foraggi e concimi. La Confederazione interviene solo in caso di criticità nel rifornimento. Le situazioni cui abbiamo assistito durante la pandemia hanno reso evidente quanto l'affidabilità dell'approvvigionamento economico sia ormai diventata un fattore essenziale.

In un rapporto del 2021, l'Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del Paese (UFAE) scrive: «Misure di preparazione mirate [...] aiutano a rafforzare la resilienza dei sistemi di approvvigionamento d'importanza vitale e delle infrastrutture critiche in vista di situazioni di crisi.» Oggi non si tratta tanto di sopravvivere a una crisi di lunga durata, quanto

di ovviare a brevi interruzioni delle forniture. Un approvvigionamento adeguato può tuttavia essere garantito solo se sono disponibili anche i servizi essenziali per i processi di produzione e rifornimento dell'economia: l'alimentazione elettrica, l'informazione, le telecomunicazioni e, non ultima, la logistica.

Opzioni di trasporto individuali

Il traffico merci su rotaia svolge un ruolo fondamentale nei trasporti. Grazie a una rete logistica con opzioni individuali, FFS Cargo assicura che le merci arrivino a destinazione: foraggi, concimi, oli minerali, combustibili, alimentari, elementi in plastica o biscotti militari svizzeri vengono consegnati all'industria della trasformazione o direttamente ai consumatori. La distribuzione si concentra sull'asse nazionale est-ovest, che collega le grandi aree economiche svizzere e sul quale FFS Cargo trasporta ogni giorno circa 126 800 tonnellate di merci (su un totale di 180 000). Per il trasporto e la distribuzione di merci varie su tutto il territorio nazionale, FFS Cargo offre diverse opzioni che assicurano un approvvigionamento duraturo dell'economia e della società svizzera.



Nel **traffico a treni completi (TTC)**, il treno merci raggiunge direttamente il punto di servizio o il binario di raccordo del destinatario. Il TTC è adatto soprattutto per il trasporto periodico di grandi quantitativi: posta, acciaio, materiale da costruzione, olio minerale, semilavorati e lavorati per l'industria, prodotti agricoli o da smaltire/riciclare. Un treno completo può movimentare fino a 1300 tonnellate nette di materiale. Inoltre, la corsa ininterrotta dei treni riduce i tempi di trasporto.



Grazie a **Swiss Split**, FFS Cargo assicura il trasporto di merci internazionali dal terminale di import/export fino al centro di distribuzione più vicino, oppure direttamente ai clienti. Con questo sistema si movimentano ogni anno circa 70 000 container, contribuendo a una riduzione di 4300 tonnellate di CO₂.



Il **traffico combinato (TC)** è essenziale per trasportatori, spedizionieri e caricatori. Rappresenta inoltre uno strumento importante per garantire l'approvvigionamento del Paese. Ogni giorno, e soprattutto di notte, FFS Cargo sposta le unità di carico intermodali dei clienti da un terminale di trasbordo all'altro in tutta la Svizzera con i suoi veloci treni di linea. Il TC consiste in una catena di trasporto articolata che si svolge non solo su rotaia, ma anche su strada e su acqua. Per lo spostamento rapido delle merci da un terminale di trasbordo all'altro si utilizzano treni di linea, mentre la distribuzione capillare avviene in genere su autocarro. FFS Cargo pianifica e organizza la distribuzione a livello macro e micro. Il TC è anche una componente essenziale di «Suisse Cargo Logistics», un nuovo concetto del traffico merci in Svizzera che mira a incrementare di circa il 60% il trasporto di merci su rotaia entro il 2050, sgravando le strade da un milione di corse di autocarri all'anno.



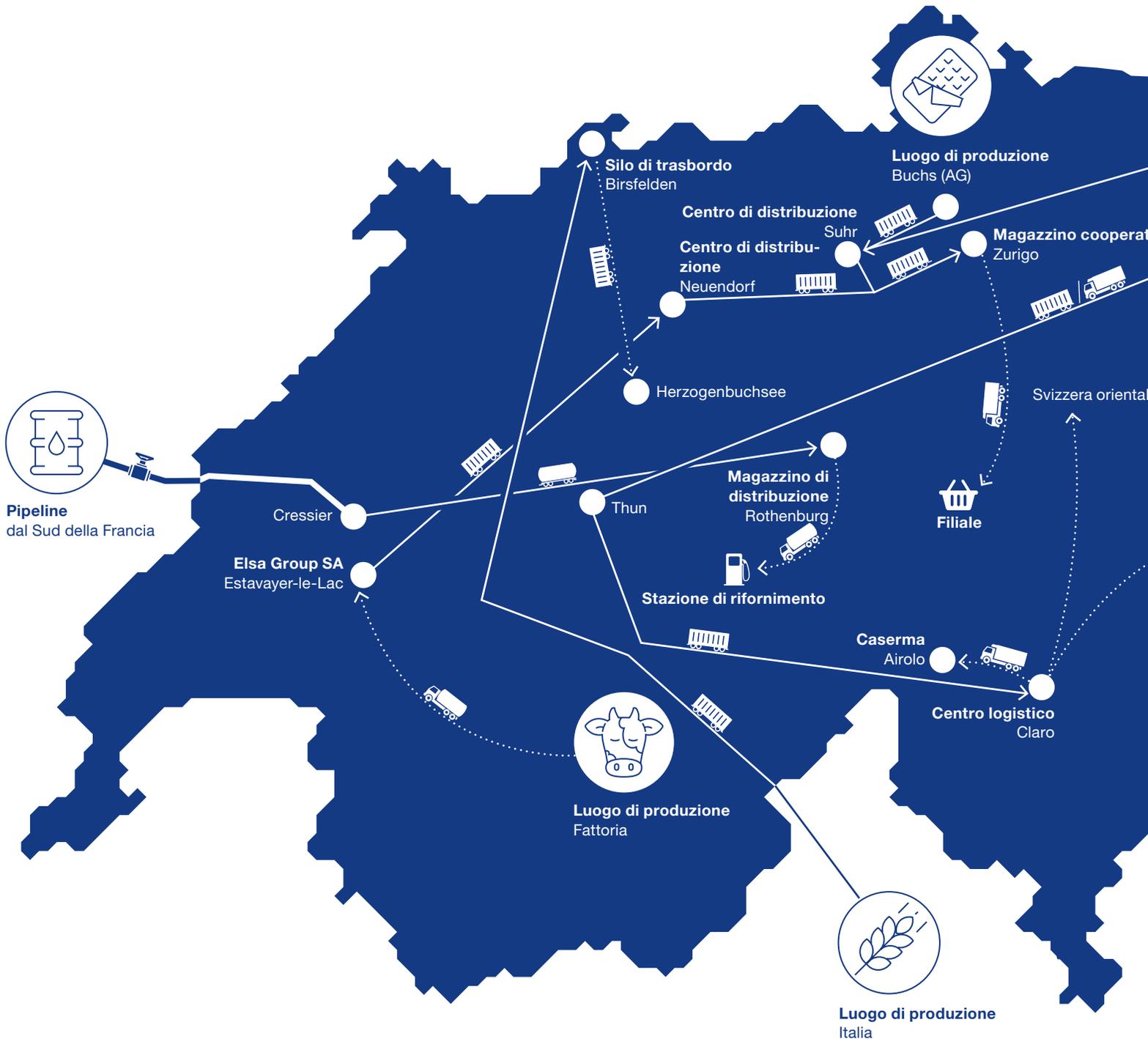
Nel **traffico a carri completi (TCC)**, il treno merci e i carri che lo compongono vengono manovrati una o più volte. I carri raggruppati vengono caricati con la merce sui binari di raccordo negli stabilimenti di produzione e consegnati, sempre tramite binario di raccordo, a un altro stabilimento o a un centro di distribuzione. Il più grande impianto di smistamento e produzione del Paese per il traffico merci interno è la stazione di smistamento di Limmattal. Il TCC è adatto per il trasporto di piccole partite: le costose operazioni logistiche e di tenuta del magazzino rimangono infatti flessibili.



A destinazione in modo rapido e affidabile

Grazie a sofisticati sistemi di distribuzione e orari armonizzati, FFS Cargo consegna – oltre alle merci vitali – tutti gli altri prodotti di cui la Svizzera ha bisogno. Alcuni esempi di percorsi di trasporto.

Testo: Stefanie Probst Grafica: Jacqueline Müller





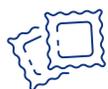
Abbigliamento militare

Prodotto nella valle del Reno e a Herisau, raggiunge il centro logistico di Thun tramite autocarri e su rotaia. Da Thun prosegue mediante ferrovia, ad es. verso il centro logistico di Claro. Tramite crossdocking e autocarri raggiunge quindi i punti d'appoggio, come Airolo.



Cioccolato

Prodotto dalla Migros a Buchs (AG), raggiunge il centro di distribuzione di Suhr tramite ferrovia. Da qui prosegue verso i magazzini cooperativi regionali, in genere su rotaia, per poi raggiungere la filiale via autocarro.



Ravioli

Prodotti da FFB-Group a Bischofszell, vengono trasportati su rotaia a Suhr per poi proseguire verso i magazzini cooperativi Migros. La consegna alla filiale avviene su autocarro.



Latte UHT

Viaggia con l'autocisterna dalla fattoria fino a raggiungere Elsa Group SA. Una volta confezionato, prosegue su rotaia fino al centro di distribuzione di Neuendorf e successivamente ai magazzini cooperativi. La consegna alle filiali Migros avviene su autocarro.



Greggio

Dal Sud della Francia, una pipeline convoglia il greggio alla raffineria VARO di Cressier (NE) per la trasformazione in olio da riscaldamento, benzina e diesel. Buona parte di questi prodotti viene quindi trasportata su rotaia ai magazzini svizzeri, ad esempio a Rothenburg e Niederglatt, per poi raggiungere la stazione di servizio o i consumatori finali tramite autocarro.



Farina di soia

Arriva dall'Italia tramite ferrovia. A Birsfelden avviene il trasbordo per la distribuzione capillare ai clienti finali, oppure il prodotto prosegue verso Fenaco a Herzogenbuchsee per l'ulteriore lavorazione nello stabilimento di mangimi compositi.

Luogo di produzione
Bischofszell

Luogo di produzione
Valle del Reno sangallese

Grigioni

L'approfondimento

Signora Betschart, qual è per FFS Cargo l'ordine di priorità dei trasporti in caso di emergenza?

IB: Dipende dalla merce per la quale sussiste l'emergenza. La massima priorità viene sempre data all'approvvigionamento economico del Paese. La Confederazione sta elaborando una nuova ordinanza in materia di definizione delle priorità e coordinamento del traffico, sulla cui base valutare il percorso adatto per le singole merci nei casi d'emergenza. Del trasporto su rotaia, ad esempio, si occupa l'impresa ferroviaria che ne ha la possibilità.

Come si prepara FFS Cargo a simili evenienze?

IB: All'occorrenza possiamo reagire con flessibilità: durante la pandemia, ad esempio, le tracce non utilizzate per il traffico viaggiatori sono state subito sfruttate per l'approvvigionamento nazionale. Ciò è stato reso possibile dal buon funzionamento della rete del traffico a carri completi (TCC).

Qual è il ruolo della rete TCC?

IB: Il vantaggio è che si tratta di una fitta rete che sostanzialmente copre l'intera Svizzera. Inoltre, abbiamo circa 60 team dislocati in varie sedi. Se si rileva la carenza di un determinato bene, siamo in grado di organizzare tempestivamente un trasporto su rotaia da A a B. E questo per quasi ogni tipo di merce, indipendentemente dal luogo di partenza e di arrivo.



Isabelle Betschart, responsabile Produzione, FFS Cargo

Gateway Basel Nord: un terminale di trasbordo nazionale per la rotaia, il Reno e la strada

Chi

A giugno 2015 le tre aziende svizzere di trasporto e logistica Contargo, Hupac e FFS Cargo hanno fondato Gateway Basel Nord AG. Così composta, la società vanta ampie competenze in ambito di reti logistiche, trasporto fluviale, costruzione e gestione di terminali e trasporto merci su rotaia, che fungono da base per la pianificazione e realizzazione del terminale di trasbordo per il traffico import / export in stretta collaborazione con i porti renani svizzeri.

Come

Nel Gateway Basel Nord convergono carichi da ogni direzione. I container, una volta smistati, proseguono quindi il loro viaggio nel rispetto delle risorse. Un'infrastruttura moderna e ottimale e un controllo intelligente (digitalizzazione) garantiscono procedure rapide, tempi di attesa ridotti e una gestione affidabile dei treni merci con una lunghezza fino a 750 metri.

Trasbordo da

- rotaia: collegamento all'asse principale Rotterdam-Basilea-Genova attraverso le gallerie di base del Lötschberg e del San Gottardo (Nuova ferrovia transalpina (NFTA));
- battello: collegamento alla navigazione sul Reno grazie alla nuova darsena 3;
- strada: collegamenti diretti all'autostrada A2 a nord e a sud.

Cosa

Un gateway efficiente e all'avanguardia sul confine svizzero per il traffico import/export. Con il progetto Gateway Basel Nord, la Svizzera getta basi importanti per un collegamento efficace al commercio internazionale di merci.



Per maggiori informazioni sulle fasi in programma:

gateway-basel nord.com



«Sapevi che...»

1920

... è l'anno d'introduzione delle prime scorte strategiche per le emergenze nazionali?

247 rotoli

... è la quantità media pro capite di carta igienica consumata in Svizzera nel 2022?

30 giorni

... è il periodo di tempo in cui è possibile resistere senza cibo, ma che si può sopravvivere senza bere solo per tre giorni?

118 metri

... è l'altezza della torre Swis-smill, il granaio in funzione più alto del mondo?

4 giorni

... è la durata dell'approvvigionamento idrico in caso d'emergenza, trascorsi i quali le aziende idriche svizzere devono approntare una quantità minima di acqua potabile?

180 000 tonnellate

... è la quantità di merci che FFS Cargo trasporta ogni giorno?

Scorte d'emergenza raccomandate dalla Confederazione



Bevande

- 9 litri d'acqua a persona
- Altre bevande



Generi alimentari per circa una settimana

- Riso
- Pasta
- Olio
- Piatti pronti
- Sale
- Zucchero
- Caffè
- Tè
- Frutta secca
- Cereali
- Fette biscottate
- Cioccolato
- Latte UHT
- Formaggio a pasta dura
- Carne secca
- Cibi in scatola



Beni di consumo

- Radio a batteria
- Torcia
- Batterie di riserva
- Candele
- Fiammiferi/accendini
- Fornello da campeggio

E ancora:

- Medicinali e articoli per l'igiene personale utilizzati regolarmente
- Contanti
- Cibo per gli animali domestici

«Sono una consulente, non un'agente di polizia»

Come fa un'incaricata della sicurezza regionale a garantire che il personale di FFS Cargo lavori in modo sicuro e preservando la salute? Abbiamo seguito Claudia Schneider durante l'audit a Hüntwangen-Wil.

Testo: Elie Peter Foto: SBB Cargo

«Lavorate normalmente, non c'è motivo di agitarsi.» Claudia Schneider (55 anni, titolo ufficiale: partner/consulente per Sicurezza, qualità e ambiente, Regione Est) osserva il macchinista Enver Veseli e il capomanovra Mohamed Benaaid. Accanto a lei c'è il capoteam Hans Gerber, che la affiancherà durante l'audit. È una fresca mattina primaverile a Hüntwangen-Wil, nel Cantone di Zurigo, vicino al confine con la Germania. Qui, FFS Cargo produce da 4 a 9 treni da 16 a 20 carri al giorno. Il tema del giorno è l'estrazione di ghiaia, i clienti sono Holcim e Hastag. Ed ecco che si parte: Enver Veseli sale sulla sua locomotiva diesel Am 843 e Claudia Schneider lo segue, mentre Hans Gerber accompagna Mohamed Benaaid.

Per Claudia Schneider si tratta di uno dei circa 30 audit che effettua ogni anno. Ricopre questa posizione da 16 anni. In precedenza aveva già lavorato per le FFS per 21 anni, anche come capoteam a Hüntwangen e Dietikon. «Ormai qui mi conoscono tutti come la «zia della sicurezza», sorride. «Però mi prendono molto sul serio. Percepiscono immediatamente che conosco bene il loro lavoro.» Nel frattempo, Claudia Schneider si trova nella locomotiva in movimento, con un foglio di carta davanti a sé, e prende diligentemente appunti.

Pietre pericolose

Arriviamo al binario di raccordo di Holcim: qui abbiamo 16 carri vuoti, che prendiamo per prepararli al proseguimento della corsa verso St. Margrethen. Lì vengono caricati con il materiale di scavo, che a sua volta riempirà le cave di ghiaia di Hüntwangen. Prima, però, la locomotiva di manovra si ferma. Enver Veseli e Claudia

Schneider scendono, lui aggancia la locomotiva ai carri. «Ora vado a fare il controllo del carico dei carri», spiega. Lentamente, i due scendono dal treno e iniziano a esaminare i condotti e le chiusure. Parlano di numeri di treni e di carichi. Entrambi puliscono i carri dalle pietre rimaste sui bordi: «Una pietra del genere può cadere durante una curva e, nel peggiore dei casi, ferire qualcuno», spiega Claudia Schneider.

«L'attenzione è fondamentale per la sicurezza.»

Claudia Schneider, partner/consulente di sicurezza, qualità e ambiente, Regione Est

Dopo un giro attento intorno al treno proseguiamo, questa volta con i carri a rimorchio, che vengono manovrati in un binario secondario della stazione di Hüntwangen-Wil. Durante il viaggio, Enver Veseli è in contatto con il suo capomanovra Mohamed Benaaid tramite il dispositivo LISA, riceve le sue istruzioni di guida e le esegue. Claudia Schneider, nel frattempo, guarda con attenzione il macchinista e prende appunti.

«Non perdetevi la concentrazione!»

Dopo un'altra manovra torniamo nel locale per il personale: è il momento del debriefing. Anche





Claudia Schneider e il macchinista Enver Veseli ispezionano un treno.



Discussione finale con tutti i partecipanti.

Hans Gerber e Mohamed Benaaid hanno preso posto intorno al tavolo. Claudia Schneider si rivolge a Enver Veseli: «Il tuo stile di guida prudente mi è piaciuto molto: hai sempre guardato dove si trovavano Hans e Mohamed, e questo è fondamentale per la sicurezza.» Aveva inoltre eseguito un controllo perfetto del carico dei carri. «Grazie per il tuo attento lavoro!», conclude. A questo punto subentra il capoteam Hans Gerber: «Hai effettuato una prova dei freni molto accurata», si complimenta con Mohamed Benaaid. «Durante le manovre, hai sempre prestato attenzione alla sicurezza.» Cita come esempi la staffa d'arresto e il freno a mano. «Inoltre, hai sempre quietanzato correttamente. Una comunicazione chiara è fondamentale per lavorare in sicurezza.»

Tutto bene, quindi? «Oggi sì», conferma Claudia Schneider, aggiungendo: «Continuate così e non perdetevi la concentrazione!» La distrazione è infatti il principale rischio per la sicurezza: ecco che si apre una discussione a riguardo. Tutti sono d'accordo: persino se è il proprio responsabile a chiamare, non si risponde mai quando si è alla guida. Si richiama più tardi. La violazione, anche parziale, delle disposizioni costituisce un altro problema, e secondo Claudia Schneider rappresenta il secondo fattore di rischio più grave. «È importante che agiate sempre in maniera corretta, siete dei modelli di riferimento per i giovani!», dice rivolgendosi ai suoi colleghi.

L'atteggiamento è fondamentale

La mattinata sta volgendo al termine, così come l'audit: mancano solo due domande. La prima: mantieni un atteggiamento costruttivo anche



Claudia Schneider prende appunti.

quando le cose non vanno bene? Claudia Schneider ci riflette, poi afferma: «Il tono del feedback è fondamentale. Sono una consulente, non un'agente di polizia, quindi cerco di formulare in modo positivo anche le critiche. Credo che questo sia molto più efficace per una cultura della sicurezza sostenibile.»

La seconda domanda: cosa succede se si osserva un comportamento pericoloso durante un audit? «Interveniamo sulle azioni non sicure segnalando immediatamente le situazioni di pericolo, in modo da poterle risolvere.» Se invece qualcuno corre un grosso rischio, c'è solo una cosa da fare: «Stop! Interrompiamo il lavoro e discutiamo con il capoteam di come procedere.» Claudia Schneider guarda con serietà il cielo grigio, e le si può credere quando dice: «A volte posso anche arrabbiarmi.» Poi sorride: «Ma oggi a Hüntwangen i colleghi hanno fatto davvero un lavoro esemplare!»

I partner di Sicurezza, qualità e ambiente (SQU) sono presenti in tutte le regioni di FFS Cargo: supportano i responsabili regionali e i capiteam soprattutto nell'ambito della sicurezza sul lavoro e dell'analisi dell'evento.

Un concentrato di energia



Ricorda vagamente un manubrio da palestra. Un paragone per niente azzardato: la sala montata è infatti un discreto concentrato di energia. Nota anche semplicemente come «asse», consta per l'appunto di un asse (o assile) e due ruote. Nella sua funzione di collegamento fra treno e rotaia deve essere resistente, dato che sorregge l'intero peso del veicolo. A sua volta, può pesare da 1 a 1,5 tonnellate. Si fregia inoltre di una sorta di corona, il cosiddetto «bordino» ai margini del piano di rotolamento, che impedisce alla ruota di fuoriuscire dalla rotaia ed è il componente più rilevante per la nostra sicurezza e tranquillità.

Gioca e vinci

Ora tocca a te. Quanto ti intendi di volumi di carico, tempi di consegna e capacità di magazzino? Mettiti alla prova con il nostro quiz a tema «traffico a carri completi» (TCC). Rispondi alle domande e vinci una delle due carte giornaliere FFS in palio.

1
Quante tonnellate di cereali consegna FFS Cargo a Swissmill, ogni anno, tramite TCC?

150 000	P
200 000	G
250 000	F



2
Quanti autocarri servono per riempire di cereali un carro ferroviario?

3	A
6	H
9	K

3
Dove si trova il più grande impianto di smistamento per carri merci della Svizzera (con una media di 3000 carri al giorno)?

Gateway Basel Nord	E
Stazione di smistamento di Limmattal	T
Stazione centrale di Zurigo	I

4
Cosa significa fornitura «just in time»?

Il cliente riceve la fornitura esattamente quando ne ha bisogno.	E
Il cliente riceve la fornitura entro un giorno.	K
Il cliente può cambiare la disposizione del trasporto in qualsiasi momento.	L

5
Quante tonnellate di cemento sfuso si possono caricare su un carro per sostanze polverulente?

Nota: i carri per sostanze polverulente sono contenitori speciali per il trasporto di merci in polvere. Vengono utilizzati per prodotti non scorrevoli o molto poco scorrevoli, che non possono essere scaricati a gravità (ad es. cemento).

Fino a 54 tonnellate	P
Fino a 65 tonnellate	H
Fino a 70 tonnellate	W

6
A quando risale il primo utilizzo del container ISO da parte di FFS Cargo?

Nota: i container ISO sono contenitori normalizzati in acciaio di grande capacità che agevolano e velocizzano il carico, il trasporto, il deposito e lo scarico delle merci.

1898	C
1948	E
1956	A

7
Qual è il momento più impegnativo per le stazioni di smistamento?

Suggerimento: conosci già Cargo Express? È un collegamento notturno rapido per trasporti in tempi strettissimi tra punti di servizio selezionati in tutta la Svizzera. Comprende la consegna locale su un binario di raccordo.

Tra le 22.00 e le 2.00	Y
Tra le 20.00 e le 23.00	W
Tra le 23.00 e le 3.00	L





8

Prova a indovinare! Hai un'idea di cosa sia raffigurato nell'immagine qui sopra?

- Sospensione C
- Freno di binario B
- Accoppiamento digitale J

9

In quale forma possono essere trasportate le merci nel TCC?

- Sfuse E
- Sfuse, su palette A
- Sfuse, su palette, in bobine R

10

Qual è la percentuale dei trasporti effettuati da FFS Cargo tramite TCC rispetto al totale?

- 45% S
- 56% V
- 37% I

11

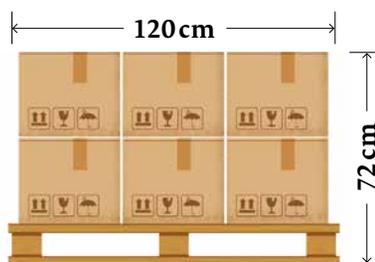
Quante tonnellate di merci trasporta ogni giorno FFS Cargo?

- 195 000 L
- 180 000 E
- 175 000 A

12

Quante corse di autocarri si evitano ogni giorno, in questo modo?

- 15 000 L
- 12 500 U
- 10 000 H



220 kg

13

Quanti Europallet di vino si possono caricare su un carro ferroviario a 4 assi?

- 38 Europallet N
- 40 Europallet W
- 42 Europallet L

14

Quante stazioni di formazione per il ritiro e la consegna di carri esistono in Svizzera?

- 38 Q
- 46 S
- 52 O

15

Perché il TCC è così importante?

- Per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, l'approvvigionamento di località distanti e gli obiettivi climatici ed energetici R
- Per l'utilizzo provvisorio anche per il traffico viaggiatori O
- Per l'organizzazione dei prossimi mondiali di calcio U

16

Quanto è lunga la rete ferroviaria svizzera?

- 6148 km F
- 5317 km D
- 4999 km W



Partecipa subito e vinci una carta giornaliera FFS.

Partecipa, divertiti ed esplora la Svizzera senza restare nel traffico. In palio due carte giornaliere (per la 2^a classe) delle FFS per il tuo personalissimo Tour de Suisse. Scansiona il codice QR, inserisci la soluzione nel nostro sito web e parti!

Soluzione:



Quello che succede a Zurigo resta a Zurigo

Spross AG produce calcestruzzo riciclato nel centro di Zurigo. In visita all'impianto, abbiamo parlato con Josef Binzegger – responsabile Recycling – di economia circolare, raccordi ferroviari e di un Thermomix da quasi tre metri cubi.

Testo: Katrin Montiegel Foto: Markus Lamprecht

L'impianto di riciclaggio e betonaggio di Spross AG, nelle immediate vicinanze della stazione Hardbrücke nel centro di Zurigo, è pulito e ordinato. Josef Binzegger spiega ridendo: «Con oltre 250000 tonnellate di materiali consegnati ogni anno e una superficie di 18000m² per l'accettazione, lo smistamento, il trattamento, lo smaltimento e la produzione di calcestruzzo riciclato, è meglio mantenere l'ordine.» Gestire un simile impianto nel centro del rinomato distretto 4 non è per niente semplice. «Occorre soddisfare i requisiti relativi a polveri e carico fonico per questa posizione», precisa. «Inoltre, essere così centrali ha i suoi costi.» Curiosamente, il problema è anche parte della soluzione.

Zurigo, una cava di ghiaia

Tradizionalmente, chi produce calcestruzzo gestisce anche cave di ghiaia. «Ghiaia e sabbia – reperite direttamente in natura, dalla cava – vengono frazionate nei vari componenti, quindi si aggiunge cemento nell'impianto e il calcestruzzo così ottenuto viene venduto», spiega Binzegger. Spross AG non possiede una cava di ghiaia, però gode di una posizione privilegiata: si trova infatti nel centro di Zurigo. Ma si può davvero considerare un vantaggio? «Assolutamente sì: la città è la nostra cava di ghiaia. Ci fornisce ogni sorta di materia prima sotto forma di materiale da demolizione, che



«Un raccordo ferroviario è fondamentale per l'efficienza di un sistema di approvvigionamento e smaltimento di materiali da costruzione in una città.»

Josef Binzegger, responsabile Recycling, Spross AG

trasformiamo in granulato riciclato destinato a sostituire la ghiaia nella produzione di calcestruzzo», risponde Binzegger. Il riutilizzo di questo materiale rispetta il principio di sostenibilità dell'urban mining, che contempla l'utilizzo delle materie prime in prodotti e infrastrutture anche dopo la fine del loro ciclo di vita, a garanzia di un'economia sostenibile a lungo termine.

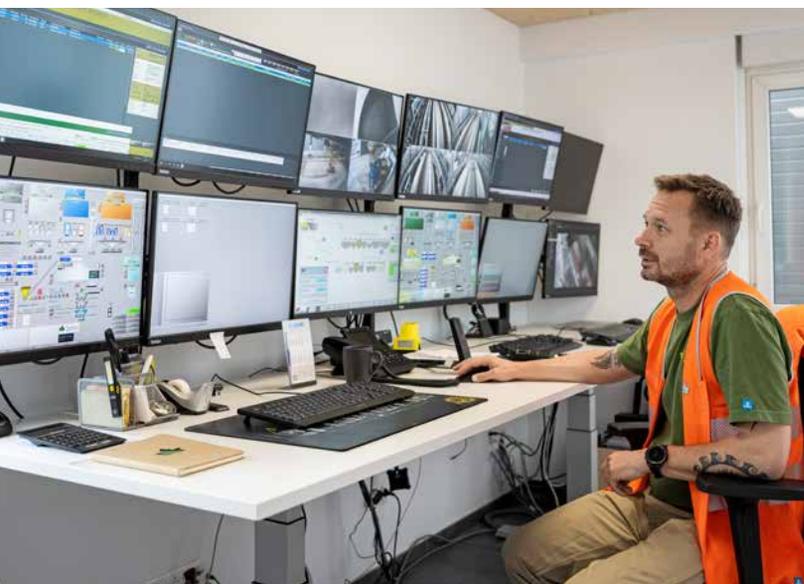
Calcestruzzo direttamente da Zurigo

Il boom dell'edilizia in Svizzera non si arresta. La domanda di spazio e materiali è alta e la disponibilità scarsa. Logistica, flussi di trasporti e fabbisogno di superfici urbane esigono inoltre soluzioni innovative. «L'impianto di riciclaggio è stato il primo passo», racconta Binzegger. L'ampliamento dell'offerta al calcestruzzo riciclato è stata la naturale conseguenza della gestione di centinaia di migliaia di tonnellate di materiale ogni anno nella sola Zurigo. L'asso nella manica: il raccordo ferroviario nel centro della città. «È fondamentale per l'efficienza di un sistema di approvvigionamento e smaltimento di materiali da costruzione in una città», commenta Binzegger. La ferrovia è l'unico modo per continuare a procurarsi le materie prime necessarie (sabbia, ghiaia, cemento) da lontano e limitando i costi. Inoltre, elimina molte corse di autocarri (da 40 tonnellate) che andrebbero altrimenti a gravare su un traffico stradale già sovraccarico. L'impresa ha così attuato il progetto alleandosi con FFS Cargo e da allora utilizza le strutture logistiche disponibili per una gestione efficiente dell'economia circolare.

Destinazione: Thermomix

Il calcestruzzo e i materiali misti di demolizione provenienti dai vicini cantieri cittadini arrivano su autocarro e vengono scaricati nell'impianto di





Mix it up: Daniel Kuss programma l'aggiunta di ingredienti per ciascuna miscela di calcestruzzo.

riciclaggio. Il materiale viene pre-smistato tramite escavatore e inviato a un attento processo di frantumazione in due fasi, che lo riduce in diversi granulati di varie dimensioni. Durante l'operazione, l'impianto di trattamento rimuove per prima cosa i residui ferrosi per mezzo di un magnete. Un separatore pneumatico elimina quindi plastica, legno e tubicini dal materiale grezzo rimasto, prima che un'ultima setacciatura prepari l'ex calcestruzzo per il riciclo. Il granulato viene trasportato su nastro al corrispondente silo di stoccaggio dell'impianto di betonaggio. «Un collaboratore, tramite quadro di miscelazione, programma le corrette quantità di sabbia, ghiaia e cemento da aggiungere per ottenere calcestruzzo fresco. La

betoniera usata è una sorta di Thermo-mix da 2,5 metri cubi», dice Binzegger ridendo.

Pronta disponibilità

I trasporti su rotaia si possono pianificare in modo affidabile e l'utilizzo dei carri rimane flessibile: «Il carro è sempre pronto e può essere caricato o scaricato nei tempi concessi dall'esercizio. Pianificare la disposizione di un autocarro è sì più flessibile, ma se un mezzo si presenta inaspettatamente ha bisogno di ampi spazi per circolare e carico e scarico devono essere immediati», precisa Binzegger. Inoltre, i carri ferroviari offrono anche possibilità di deposito sul binario. Ogni giorno arrivano 350-450 forniture di scarti e rifiuti di demolizione. «In

città non è consentito accumulare rifiuti di demolizione: dobbiamo lavorare o trasportare altrove il materiale entro 48 ore, e un raccordo ferroviario è fondamentale anche per questo.» Produrre calcestruzzo riciclato normalizzato e di alta qualità sul posto favorisce anche un risparmio di CO₂, eliminando migliaia di trasporti su autocarro di rifiuti edili minerali in entrata e di calcestruzzo in uscita. Se a Hardfeld le capacità non bastano, FFS Cargo conferisce i materiali misti da demolizioni negli stabilimenti di riciclaggio di tutta la Svizzera. «In ogni caso, gran parte finisce nel Thermomix e poi nei cantieri circostanti. Quello che succede a Zurigo resta a Zurigo», conclude Binzegger, mentre all'orizzonte si intravede già il prossimo carro in arrivo.

FFS Cargo torna a essere interamente controllata dalle FFS

Le FFS attuano concretamente il progetto di sviluppo «Suisse Cargo Logistics» e rafforzano il loro impegno nel traffico merci: la FFS Cargo SA torna a essere un'affiliata interamente controllata dalle FFS. Uno sguardo al presente e al futuro.

Testo: Miriam Wassmer

L'azionista di minoranza Swiss Combi cede la sua quota del 35% alle FFS e diventa partner strategico. Alexander Muhm, membro della Direzione del Gruppo, è il nuovo responsabile del traffico merci, di tutte le affiliate del settore merci delle FFS e della nuova affiliata SBB Intermodal AG, che ha il compito di pianificare e realizzare un'infrastruttura di terminali a livello nazionale sull'insieme della rete. In questo modo, le FFS attuano concretamente il progetto di sviluppo Suisse Cargo Logistics presentato lo scorso autunno. All'insegna del motto «Più ferrovia per più merci», le FFS intendono incrementare di circa il 60% i trasporti nell'attività di base del traffico merci in Svizzera entro il 2050.

Swiss Combi e FFS Cargo: il futuro della collaborazione

Alla luce delle mutate condizioni quadro e di una possibile sovvenzione statale per il traffico a carri completi, le FFS e Swiss Combi AG – in qualità di azionista di minoranza della FFS Cargo SA – hanno ridefinito la loro partnership: Swiss Combi cede la propria quota alle FFS. Il nuovo contesto richiede una chiara distinzione tra i ruoli di azionista e cliente. Le due aziende continuano a collaborare a stretto contatto nell'ambito di una partnership strategica. La riorganizzazione dell'azionariato è stata concordata con la Confederazione (proprietaria della FFS SA) e deve essere ancora approvata dalle autorità garanti della concorrenza.

La FFS Cargo SA e Swiss Combi AG credono nel futuro di un traffico a carri completi che si dimostri solido. Le imprese interessate continueranno a supportare attivamente questa modalità di trasporto e quindi la politica di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Questa stretta collaborazione garantisce alla ferrovia merci un accesso diretto alle esigenze del settore della logistica. A loro volta, le aziende di trasporto promuovono l'ulteriore sviluppo dell'offerta di FFS Cargo nel traffico a carri completi.

Traffico a carri completi sul banco di prova

Negli ultimi anni è emerso chiaramente come il traffico a carri completi, nella sua forma odierna, non possa essere gestito in modo da coprire i costi e quindi non soddisfi i criteri di autonomia finanziaria della Confederazione. Contribuisce invece in modo significativo alla sicurezza dell'approvvigionamento della Svizzera e al funzionamento dell'economia e della società, oltre che al trasferimento del traffico e agli obiettivi climatici.

Il Consiglio federale ha presentato proposte per un rafforzamento duraturo del traffico merci su rotaia – e in particolare del traffico a carri isolati – sull'intero territorio nazionale, e si attende una delibera del Parlamento.

Le affiliate del traffico merci delle FFS: una panoramica

FFS Cargo SA

Fornisce un settimo dei servizi di trasporto merci della Svizzera nel traffico a carri e treni completi e attraverso il traffico combinato. Trasporta ogni giorno **180 000 tonnellate** di merci per i propri clienti, sgravando così il traffico stradale da 15 000 corse di autocarri al giorno e l'ambiente da 49 000 tonnellate di CO₂ all'anno.

SBB Intermodal AG

La nuova Intermodal AG, in veste di **committente**, promuoverà l'ampliamento di un'infrastruttura di terminali in Svizzera, come previsto per l'ulteriore sviluppo del traffico merci su rotaia nell'ambito di **Suisse Cargo Logistics**.

SBB Cargo International

Leader del mercato nell'asse nord-sud attraverso le Alpi svizzere, collega con continuità i porti del Mare del Nord ai principali **hub economici** dell'Italia con treni completi, dal posto di carico al posto di scarico o da un terminale all'altro. Le azioni sono detenute dalla FFS SA (75%) e da Hupac AG (25%).



Per saperne di più:

tiny.cc/futuro-trafficomerci

Più ferrovia per più merci

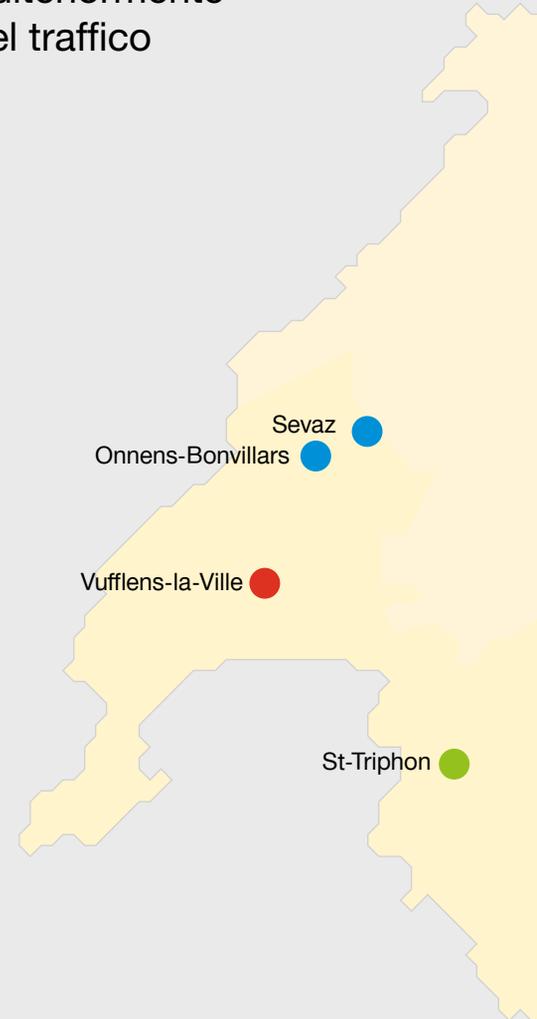
Una rete ancora più efficiente per la clientela, grazie a nuovi binari, stazioni e superfici di carico e scarico. Le FFS investono ulteriormente nell'infrastruttura. Una sintesi delle fasi di ampliamento del traffico merci previste per il 2023 e per i prossimi anni.

Testo: Stefanie Probst Grafica: Eveline Spitz

FFS Cargo fornisce attualmente un settimio dei servizi di trasporto merci della Svizzera, movimentando 180 000 tonnellate al giorno per clienti di vari settori. Grazie a soluzioni su misura per i grandi clienti, FFS Cargo soddisfa le singole esigenze di trasporto. Inoltre, caso unico in Europa, in Svizzera si affidano alla ferrovia anche settori quali commercio al dettaglio e piccole partite.

L'infrastruttura disponibile è già utilizzata al meglio delle sue capacità. Eppure, il potenziamento resta essenziale per migliorare l'efficienza di un traffico merci su rotaia in crescita. FFS Cargo

potrà così trasportare in futuro maggiori quantità di merci tramite rete ferroviaria. Gli ampliamenti comprendono il potenziamento di impianti, tratte e tracce e si articolano nei seguenti pacchetti: convenzione sulle prestazioni (CP) 2021-2024 e fasi di ampliamento (PROSSIF) 2025 e 2035. Da quando, nel 2014, il popolo svizzero ha accettato la proposta di finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), ogni 4-8 anni il Parlamento vara nuove fasi di ampliamento nell'ambito del programma di sviluppo strategico (PROSSIF).



FFS Cargo eroga servizi a vari settori

Numero di carri nel 2021





Terminale 

Dietikon
 Terminale regionale di Dietikon PROSSIF FA 25

Binari d'entrata 

Vufflens
 Entrata est PROSSIF FA 25

Wildegg
 Binari d'entrata aggiuntivi CP 21-24

Stazioni di formazione 

Onnens-Bonvillars
 Nuova staz. di formaz. PROSSIF FA 35

Sevaz (Broye)
 Nuova staz. di formaz. PROSSIF FA 35

Wetzikon
 Nuova staz. di formaz. PROSSIF FA 25

Carico e scarico 

Bülach
 Potenz. imp. carico/scarico CP 21-24

Langenthal
 Ampl. imp. carico/scarico/bin. ricov. CP 21-24

Oensingen
 Ampl. imp. carico/scarico CP 17-20

St-Triphon
 Ampl. imp. carico/scarico CP 21-24

Vufflens
 Costr. nuovo imp. carico/scarico CP 21-24

Binari di ricevimento 

Arbon
 Adattamento bin. di ricevimento PROSSIF FA 35

Cadenazzo
 Due bin. di ricevimento lunghi PROSSIF FA 35

Castione
 Bin. di ricevimento lungo CP 21-24

Dagmersellen
 Bin. di ricevimento lunghi PROSSIF FA 35

Frauenfeld
 Bin. di ricevimento lungo PROSSIF FA 35

Gossau
 Due bin. di ricevimento lunghi CP 21-24

Landquart
 Bin. di ricevimento lunghi CP 21-24

Oberbuchsiten
 Bin. di ricevimento lunghi PROSSIF FA 25

Sulgen
 Prolungamento binari di ricevimento CP 21-24

CP = convenzione sulle prestazioni
 PROSSIF FA = programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria fase di ampliamento 2025/2035

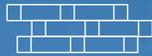


Per maggiori informazioni sui programmi di ampliamento:
tiny.cc/ampliamento

Scelte giuste per grandi risultati

Che si tratti di bevande, spezie, attrezzature, pietrisco, rottami o acciaio, FFS Cargo porta a destinazione le merci in modo sicuro e affidabile. Le cifre lo dimostrano: con i partner giusti e piani logistici intelligenti tutto è possibile.

Testo: FFS Cargo Grafica: Jacqueline Müller



Prima su rotaia, poi su strada

Trasporti nel commercio al dettaglio per Otto's

- **73 500 palette** su rotaia
- **3640 corse di autocarri in meno** su strada
- **688 tonnellate di CO₂ risparmiate**

www.ottos.ch



In tutta la Svizzera entro 24 ore

Una collaborazione tra le aziende Planzer, Camion Transport e Galliker/Imbach

- **92 000 carri ferroviari carichi in più** su rotaia ogni anno
- **63 628 corse di autocarri in meno** su strada
- **10 808 tonnellate di CO₂ risparmiate**

www.cargodomizil.ch





Oltre confine nel rispetto del clima

Trasporto di bevande con Rail Cargo Group (Austria)

- **31 900 palette di bevande** su rotaia nel 2023
- **1100 corse di autocarri in meno** su strada
- **1500 tonnellate di CO₂ risparmiate**

www.railcargo.com



Traffico combinato e trasporto notturno

Trasporto di sale per le Saline Svizzere

- **Ca. 42000 tonnellate** su rotaia entro il 2025
- **1555 corse di autocarri in meno** su strada
- **2200 tonnellate di CO₂ risparmiate**

www.salz.ch



Treni completi dal Nordeuropa all'Italia

Una collaborazione con Deutsche Bahn Cargo

- **Oltre 3,5 milioni** di merci trasportate ogni anno
- **36837 corse di autocarri in meno** su strada
- **10599 tonnellate di CO₂ risparmiate**

www.dbcargo.com



Economia circolare su rotaia

Trasporto di materie prime primarie e secondarie per Spross AG

- **150000 tonnellate di materiale** su rotaia
- **6500 corse di autocarri in meno** su strada
- **650 tonnellate di CO₂** legata al calcestruzzo riciclato prodotto e **750 tonnellate di CO₂ risparmiate** grazie al miglioramento della logistica

www.spross.com



Trasporto su richiesta, possibilità di deposito provvisorio

Trasporti di rottami per Stahl Gerlafingen con fermata presso Ultra Brag

- **2100 carri ferroviari** su rotaia ogni anno dal 2021
- **9604 corse di autocarri in meno** su strada
- **637 tonnellate di CO₂ risparmiate**

www.stahl-gerlafingen.com

www.ultra-brag.ch



Una realtà unica

A Monthey (VS), Syngenta gestisce uno degli stabilimenti di prodotti fitosanitari più grandi al mondo. Il trasporto nell'area aziendale e verso il resto del mondo è gestito da ChemOil, affiliata di FFS Cargo.

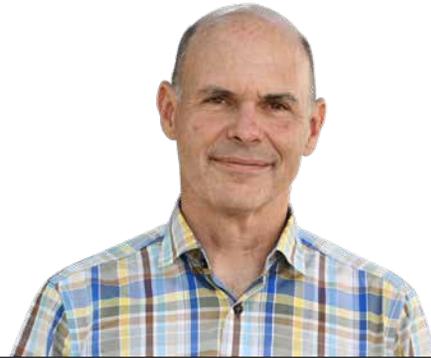
Testo: Katrin Montiegel Foto: Syngenta

Venti chilometri: è la lunghezza delle rotaie che attraversano lo stabilimento di Syngenta a Monthey. Ubicata tra il Rodano e i Dents du Midi, questa fabbrica è una presenza discreta ai margini del Comune. Discreta per quanto possa esserlo un'area di circa 70 ettari. A Monthey, Syngenta non produce solo erbicidi, fungicidi e insetticidi: nel laboratorio di sviluppo locale le nuove formulazioni vengono perfezionate in vista della produzione di massa e della vendita in tutto il mondo.

L'azienda riceve consegne di materiale grezzo tramite binario di raccordo tre volte al giorno, e tre volte al giorno i prodotti finiti lasciano l'area su rotaia. Il principale partner logistico di Syngenta è ChemOil, affiliata di FFS Cargo. «Circa l'80% dei nostri trasporti avviene su rotaia», spiega Nicolas Herold, Head of Site Supply Operations e responsabile della logistica della sede e della pianificazione in fabbrica. «Naturalmente, per il trasporto di grandi volumi – e si parla di svariate migliaia di tonnellate all'anno – un raccordo ferroviario è utile, se non addirittura determinante», commenta. Questo è anche uno dei motivi per cui la fabbrica ha sede a Monthey: «Il primo è l'afflusso d'acqua dal Rodano, il secondo le vicine miniere di sale, il terzo le linee elettriche e il quarto la linea ferroviaria tra Sion e St-Gingolph, che da sempre favorisce importazioni ed esportazioni.»

Una collaborazione cresciuta nel tempo

La prima autorizzazione all'impiego di cinque carri nell'area aziendale risale al 1° giugno 1899. Allora i



«Circa l'80% dei nostri trasporti avviene su rotaia.»

Nicolas Herold,
Head of Site Supply Operations

binari erano semplici strutture rettangolari e per cambiare direzione si usavano piattaforme girevoli azionate a mano. Oggi le cose sono molto diverse. «Una gioia, per gli appassionati di ferrovia», commenta Herold. «Abbiamo quasi ogni tipo di carro: carri cisterna, carri silo e carri portacontainer, aperti e coperti, riscaldati, raffreddati o con isolamento in acciaio inox per il trasporto di prodotti liquidi, gassosi o in polvere.»

Trasporti in sicurezza

La maggior parte dei carri viene usata per merci pericolose. La sicurezza assume pertanto la massima



20 chilometri di rotaie attraversano un'area aziendale di 70 ettari.

priorità, sia per le persone che per l'ambiente, e riguarda aspetti quali il rischio di incidenti e la congestione del traffico («pensi a quanti autocarri attraverserebbero il Comune ogni giorno»), ma anche controlli e audit condotti regolarmente sulla fabbrica e sui carri. «Ai fini della sicurezza, le fasi di trasferimento – durante le quali i nostri specialisti svuotano e riempiono i carri – sono decisive quanto il trasporto stesso», continua Herold. Gli specialisti sono collaboratrici e collaboratori appositamente formati, che conoscono bene i prodotti e le loro caratteristiche specifiche. I carri vengono quindi movimentati da manovratori. Syngenta osserva rigorosamente gli orientamenti del RID, il regolamento relativo al trasporto internazionale ferroviario di merci pericolose. Aggiunge Herold: «Ogni anno verifichiamo standard di sicurezza e funzionamento e adeguiamo le linee guida di conseguenza. Apprendiamo sia dall'esperienza che dagli sviluppi tecnici.»

Fidarsi è bene ...

... ma i 13 membri del team di manovra controllano comunque ogni carro che transita ed esce dall'area. Il loro lavoro è individuare i difetti tecnici rilevabili solo visivamente, ad esempio lo stato delle tavole di segnalazione per merci pericolose apposte sul carro e che forniscono informazioni sul contenuto: si tratta di una sostanza combustibile o tossica? Gassosa o liquida? Calda o fredda? Dimensioni e colore delle tavole sono regolamentati severamente. Se ad esempio si notano crepe, o il sole ha trasformato l'arancione brillante in un pallido color albicocca, è il momento di →



L'infrastruttura del 1899: piattaforme girevoli azionate a mano.



Le rotaie, che in passato erano esposte, oggi sono integrate nel calcestruzzo.

effettuare una sostituzione. In Svizzera i controlli sono molto rigorosi.

110 milioni di franchi per il nuovo terminale

La ferrovia non è solo il mezzo di trasporto più pratico: senza alcun dubbio è anche il più sostenibile. «Già 15 anni fa la Confederazione ci ha garantito un sostegno finanziario per la ristrutturazione dello stabilimento e dell'infrastruttura logistica», spiega Herold. L'idea, naturalmente, era quella di collegare fabbrica e ferrovia in modo duraturo: quello della sostenibilità era un tema già sentito, anche se meno di oggi. Nel 2026 è previsto un importante ampliamento: sul lato sud-ovest dell'area aziendale sorgeranno quattro nuovi impianti di binari lunghi ciascuno 400 metri. I treni raggiungeranno direttamente Syngenta o il terminale multimodale – dotato di binari lunghi 250 metri, una gru a portale per il

«Ai fini della sicurezza, le fasi di trasferimento sono decisive quanto il trasporto stesso.»

Nicolas Herold, Head of Site Supply Operations,
Syngenta

trasbordo dei container e un piazzale di deposito con una capacità di 750 TEU – su due nuovi binari di raccordo.

Grazie a quattro binari di trasferimento, i carri accederanno all'impianto direttamente nella zona industriale e non più attraverso Monthey. Per Syngenta, fabbrica e ferrovia sono una realtà unica. Così è sempre stato e sempre sarà. —|

Sul lato sud-ovest dell'area aziendale sorge un terminale multimodale.



Pronti per il cambiamento climatico

In Svizzera le ondate di calore con giornate e notti torride sono sempre più frequenti ed estreme. Questo è solo uno degli aspetti del cambiamento climatico già in atto. Katrin Neuhaus Weber, esperta di sostenibilità alle FFS, spiega: «Conosciamo gli effetti del cambiamento climatico e sappiamo che dovremo adeguarci. L'obiettivo è ridurre al minimo le sue ripercussioni su clientela, personale, infrastruttura e materiale rotabile.» In che modo? Applicando misure di adattamento in diversi settori.

I pericoli naturali non sono una novità

In quest'ottica, le FFS sono già impegnate in una serie di progetti e studi. «I pericoli naturali non sono un argomento nuovo per noi», spiega Neuhaus Weber. Basti pensare che attualmente la rete ferroviaria è protetta da circa 8700 ettari di boschi. Il continuo aumento dei periodi di caldo e siccità, e quindi il maggiore rischio di incendi boschivi, richiede tuttavia un adeguamento della struttura e della gestione dei boschi di protezione. Una delle misure consiste nell'incrementare la diversità delle specie arboree.



Oltre alle valanghe e alla caduta di massi, ora è anche un altro tipo di rischio a minacciare l'infrastruttura: il caldo sempre più intenso. Quando le temperature sono molto alte, sussiste il rischio di slineamento (o deformazione) dei binari. «In generale l'infrastruttura tende a cedere più rapidamente», afferma Neuhaus Weber, che precisa inoltre: «Ciò non riguarda solo i binari, ma anche le linee di contatto, i pali o gli impianti di sicurezza.» In ambito infrastrutturale si

adottano quindi diverse misure, come il raffreddamento temporaneo dei binari.



Per maggiori informazioni sul raffreddamento dei binari:

tiny.cc/cambiamento-climatico

+5°C

Possibile aumento del riscaldamento globale entro il 2100.

(Fonte: IPCC)

Traffico combinato: due terminali nella rete

FFS Cargo investe nel potenziamento dell'offerta: ora i terminali di Berna Weyermannshaus e di Rothenburg sono collegati alla rete del traffico combinato. Ciascuno di essi è distante un solo chilometro dall'uscita autostradale. Nei nuovi terminali, collegati a tutti i 16 terminali regionali, FFS Cargo offre il trasbordo di casse mobili, container e semirimorchi fino a 45 tonnellate.

Orari di apertura

Rothenburg:

Dal lunedì al venerdì, dalle 6.15 alle 17.00

Berna Weyermannshaus:

Dal lunedì al venerdì, dalle 6.00 alle 18.00

La forza della rotaia per il vostro materiale riciclabile.

Offriamo soluzioni innovative per il trasporto ecologico di materiali riciclabili. Insieme promuoviamo l'economia circolare del vostro settore.

sbbcargo.com/it/offerta

