

# cargo

La rivista svizzera di logistica

2 | 2020

## Trasporti maturi

**Flessibili su rotaia: anche  
nel periodo frenetico  
del raccolto, fenaco punta  
sulla ferrovia.**

Da pagina 4







18.04.2020  
Ore 00:02

#### In viaggio solo di notte

Lo scorso aprile un trasformatore della società Felbermayr è stato oggetto di un trasporto dalle caratteristiche uniche: il carico diretto da Linz (Austria) a Chippis (Cantone del Vallese) ha viaggiato solo di notte, quando i treni passeggeri sono fermi, scorrendo placidamente sui binari. Sulla tratta parziale da Birsfelden Hafen a Sierre ha toccato ad esempio velocità comprese tra 5 e 60 km/h. A «bordo» c'erano quattro collaboratori di Felbermayr, un controllore tecnico di FFS Cargo e un collaboratore di FFS Infrastruttura addetto all'interruzione delle linee di contatto. Tutti si sono adoperati affinché il trasformatore di 201 tonnellate riuscisse a evitare abilmente pali portasegnale e segnali bassi dislocati lungo la tratta grazie a un dispositivo di scorrimento installato sul carro. Anche la fase di pianificazione del trasporto è stata molto intensa e ha richiesto circa 100 ore di lavoro nell'arco di tre mesi.

#### Impressum

La rivista di logistica di FFS Cargo è un periodico quadrimestrale pubblicato in tedesco, francese e italiano.

**Redazione FFS Cargo:** Brigitte Hager, Anouk Ilg, Peter Imfeld, Regula Jauner, Lea Meyer, Miriam Wassmer

**Concetto e realizzazione:** Infel AG, Zurigo **Redazione:** Alexander Jacobi, Karin Rechsteiner, Michelle Russi

**Direzione del progetto:** Bärbel Jördens **Layout:** Murielle Drack

**Traduzioni:** UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurigo

**Litografia e stampa:** Hertig+Co. AG, Lyss

**Indirizzo redazione:** FFS Cargo, Redazione rivista di logistica «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Otten, cargomagazin@sbbcargo.com

**Tiratura complessiva:** 4400 copie

Il copyright appartiene a FFS Cargo. La riproduzione di singoli articoli è ammessa solo dietro citazione della fonte. Vi preghiamo di inviare una copia all'indirizzo della redazione.

Abbonamento gratuito su [www.sbbcargo.com/it/abbonamento](http://www.sbbcargo.com/it/abbonamento). Abbonatevi gratuitamente alla rivista «cargo» in tutta la Svizzera, oppure leggete la versione online su [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com). Per comunicare un cambio di indirizzo o cancellare l'abbonamento scrivere a: [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com).

## Editoriale



## Flessibilità su tutti i fronti

Care lettrici, cari lettori, ogni giorno FFS Cargo soddisfa le più diverse esigenze della clientela. Grazie a un nuovo piano di esercizio, siamo riusciti a collegare punti di servizio rurali molto diversi tra loro per grado di sfruttamento (maggiori informazioni su questi trasporti di cereali a pagina 4). La storia successiva ci porta invece sul fondo del lago di Neuchâtel: FFS Cargo trasporta via ferrovia da Ginevra a Neuchâtel il materiale di scavo che da qui percorre l'ultimo miglio in nave. Maggiori informazioni sulla rinaturazione da pagina 16. Quando invece le cose non vanno proprio più, interviene il Maintenance Control Center, in breve MCC. Se l'helpdesk non può fare nulla, la palla passa all'Equipe mobile che rimette in sesto il veicolo. Seguite a pagina 24 un intervento della nostra equipe.

Da aprile 2020 FFS Cargo ha un Consiglio d'amministrazione esterno. In un incontro al vertice Eric Grob, presidente del Consiglio d'amministrazione, e Désirée Baer, CEO, spiegano perché FFS Cargo deve diventare più flessibile e cosa c'entra questo con la crisi del coronavirus (pagina 12). Anche il rapporto sui 100 giorni di Désirée Baer getta uno sguardo sul futuro. A pagina 20 la CEO di FFS Cargo spiega le sfide che attendono l'azienda e mostra con quali indirizzi strategici intende affrontarle.

Una buona lettura da

**Miriam Wassmer**  
Viceresponsabile Comunicazione FFS Cargo

### 4-9 Focus sulla logistica: trasporto di cereali

Con una combinazione intelligente delle tratte, FFS Cargo assicura il trasporto di cereali per la cooperativa agraria fenaco: il racconto di un nuovo approccio.



### 10-11 Colpo d'occhio

La crisi dovuta al coronavirus richiede l'intervento dello Stato maggiore d'emergenza di FFS Cargo. Breve intervista al responsabile Martin Haller.

### 16-19 Punto di vista del cliente

Perché il materiale di scavo dell'azienda Gesa è importante per il lago di Neuchâtel? Un reportage tra rifiuti edili e acque lacustri.

### 20-21 A proposito di FFS Cargo

Bilancio dei primi 100 giorni: la CEO Désirée Baer sul suo esordio alla ferrovia merci.

### 12-15 Incontro al vertice

**Eric Grob:**  
«L'obiettivo è un miglior orientamento al cliente.»



### 22-23 Oltre confine

In che modo clienti, trasportatori e infine la società beneficiano dell'automazione.

### 24-27 Al centro di tutto

«Non funziona» non è un'opzione. I due team del Maintenance Control Center e dell'Equipe mobile sono pronti a intervenire quando qualcosa si inceppa.

### 28 L'oggetto

Promette un traffico merci su rotaia intelligente: vi mostriamo tutto quello che WaggonTracker sa fare.

### 29 Frammenti

Materiali di scavo, un riconoscimento e l'alluminio: news e fatti dal settore logistico svizzero e da FFS Cargo.











# I cereali percorrono nuove strade

Da un lato, il desiderio della cooperativa agraria fenaco di disporre di mezzi di trasporto flessibili e rapidi durante la raccolta di cereali. Dall'altro, la sfida per FFS Cargo di gestire in modo redditizio i punti di servizio rurali. La soluzione? Un approccio agrario molto sofisticato e dinamico con accorpamento dei trasporti.

Testo: Michelle Russi Foto: Raffael Waldner





Dal silo alla rotaia: un carro ferroviario contiene circa 60 tonnellate di cereali, più del doppio rispetto a un camion.

**E**state, tempo di vacanze? Non sui campi di cereali locali. Qui c'è gran fermento: è il periodo del raccolto. Da circa metà giugno fino all'inizio di agosto, gli agricoltori raccolgono il frumento, l'orzo e la colza coltivati e li inviano ai centri di raccolta regionali per il controllo, lo stoccaggio e la preparazione. Il successivo trasporto dai centri di raccolta ai clienti finali viene spesso coordinato da fenaco. In qualità di partner commerciale delle aziende agricole, la cooperativa agraria porta ai consumatori sia materie prime locali come i cereali, sia alimenti quali frutta, verdura e prodotti a base di carne. Per fare ciò, fenaco e in particolare la sua unità operativa Cereali, semi oleosi, mangimi (GOF) punta da sempre sulla ferrovia.

#### Addio allo stress grazie a un nuovo approccio

«Nell'unità operativa GOF abbiamo prodotti pianificabili non altamente deperibili. Il trasporto ferroviario è quindi perfettamente adatto», spiega Barbara Springer, responsabile del reparto sviluppo strategico presso fenaco GOF. Incontriamo lei e la collega Sarah Rust davanti al silo della Landi di Huttwil,

nel Canton Berna. Nel pomeriggio avrà luogo l'ultimo trasporto di cereali raccolti nel 2019. Siamo a metà maggio 2020. Le due rappresentanti fenaco devono ancora affrontare il momento più stressante dell'anno: il periodo del raccolto estivo. Allora fenaco deve assicurare non solo un trasporto ben organizzato dei prodotti dai centri di raccolta verso tutta la Svizzera, ma anche il coordinamento tra disponibili e centri di raccolta, subentrando nella gestione ai propri clienti e ai responsabili di FFS Cargo. Sarah Rust parla di una «pianificazione in più fasi» promossa fortemente da lei e dal team. Contemporaneamente la responsabile del reparto cereali pianificabili e semi oleosi sottolinea: «Guardo al raccolto di quest'anno con tranquillità.»

Un motivo di serenità è rappresentato dal nuovo approccio agrario, elaborato congiuntamente da fenaco e FFS Cargo e implementato definitivamente a inizio 2020. Questo approccio si basa sul progetto pilota «lev» conclusosi nel 2018, il cui scopo era assicurare la massima semplicità dei trasporti di FFS Cargo («lev» significa «semplice» in retoromancio), partendo dai trasporti di cereali. Dopo l'esito positivo della fase di

## L'approccio agrario in pratica

Esempio della tratta combinata del 19 maggio 2020:

1. Ritiro dei veicoli vuoti a Bienne
2. Invio dei vagoni vuoti alla Landi Aare di Wichtrach (BE)
3. Proseguimento della corsa della locomotiva per Langenthal (BE)
4. Invio di nuovi vagoni vuoti da Langenthal alla Landi Region Huttwil (BE)
5. Ritiro del treno carico a Huttwil
6. Trasporto a Langenthal, consegna del carico nel TCC con destinazione Zurigo
7. Proseguimento della corsa della locomotiva per Wichtrach
8. Trasporto a Thun, consegna del carico nel TCC
9. Ritorno della locomotiva a Bienne

prova lo scorso anno, i trasporti di cereali vengono ora gestiti da fenaco in modo dinamico e flessibile. E poiché l'esperienza dell'estate 2019 ha dimostrato il buon funzionamento dei trasporti anche nel periodo del raccolto, oggi pomeriggio non solo Barbara Springer e Sarah Rust, ma anche Mathias Lehmann e Stefan Adamus, i due responsabili di FFS Cargo, sono ottimisti. L'atmosfera è buona, addirittura rilassata, nel team di progetto ci si conosce e ci si comprende al meglio.

### Trasporti combinati con intelligenza

L'approccio agrario si contraddistingue per semplicità e massima flessibilità. Gli accordi con fenaco, la pianificazione e il trasporto da parte di FFS Cargo sono centralizzati. Ciò va a vantaggio di fenaco, soprattutto nel periodo frenetico del raccolto. In questo periodo, il cliente annuncia un incarico cinque-dieci giorni prima e FFS Cargo ricerca una soluzione flessibile, combinando e raggruppando i trasporti (vedere riquadro). È proprio nelle zone agricole della Svizzera dove non è presente un'offerta ferroviaria permanente e il numero di vagoni per il

## «Durante il raccolto, il margine di tempo per la logistica su rotaia classica è molto breve.»

Barbara Springer,  
responsabile del reparto sviluppo strategico,  
fenaco GOF

trasporto è ridotto che ciò consente di sviluppare e prenotare un'offerta di trasporto nell'arco di pochi giorni lavorativi. Mathias Lehmann, progettista del sistema di trasporto, afferma: «Con questo approccio abbiamo una soluzione primo miglio e una valida integrazione al trasporto a carri completi.» La sua semplicità risiede nella pianificazione e realizzazione centralizzati e nel fatto che il macchinista responsabile possa eseguire da solo il trasporto mediante radiotelecomando. In genere per la consegna e il ritiro dei carri ferroviari presso il silo di cereali è richiesta anche la presenza di un collaboratore del servizio di manovra, che porta i carri al centro di

raccolta con una locomotiva di manovra e da lì di nuovo presso il rispettivo punto di servizio FFS. Grazie a un radiotelecomando sulla locomotiva di manovra, il macchinista ora può eseguire da solo questo compito.

Il macchinista Felix Eggenschwiler mostra al team di progetto come avviene in pratica l'esercizio con un solo operatore presso il silo della Landi di Huttwil. Con una locomotiva di manovra ritira i quattro carri ferroviari, consegnati la mattina dello stesso giorno e nel frattempo caricati ciascuno con 60 tonnellate di frumento, controlla il carico e porta i carri fino alla vicina stazione di Huttwil. A Langenthal li consegna al normale trasporto a carri completi (TCC) con direzione cliente finale a Zurigo. Eggenschwiler è uno dei sei macchinisti di FFS Cargo che hanno completato la formazione supplementare e che quindi, oltre alle «normali» tratte, possono eseguire anche le nuove tratte combinate. Al macchinista l'attività piace, si è proposto volontariamente per la formazione. «È un piacevole diversivo rispetto alla solita routine.»



Il giovane team di progetto favorisce scambi aperti e costruttivi.







Il macchinista Felix Eggenschwiler mostra come funziona in pratica l'esercizio con un solo operatore.



## Profilo di fenaco

fenaco è una società cooperativa agraria che vanta una tradizione di oltre un secolo. Appartiene a 183 Landi e ai loro oltre 44 000 membri, di cui oltre 23 000 agricoltori svizzeri in attività. In qualità di partner commerciale di agricoltori, fenaco assicura la consegna ai clienti di prodotti alimentari svizzeri quali frutta, verdura, cereali, carne e bevande. In qualità di fornitore, fenaco offre un'ampia gamma di prodotti e servizi indispensabili per un'agricoltura sostenibile, efficiente e orientata al mercato. Tra i marchi più noti di fenaco figurano Ramseier Suisse, le catene di vendita al dettaglio Volg e Landi e il fornitore di energia Agrola. La cooperativa agraria fenaco impiega oltre 10 000 collaboratori e nel 2019 ha ottenuto ricavi netti pari a 7 miliardi di franchi.







Punti di servizio rurali come il silo della Landi di Huttwil sono ora serviti da tratte combinate.

## «Il raccolto ha sempre posto sfide importanti al TCC, sia durante la conversione 2017 sia nell'ambito dell'approccio agrario.»

Stefan Adamus,  
sviluppatore business senior, FFS Cargo

### Gestione flessibile dei punti di servizio

Il nuovo approccio al trasporto di fenaco e FFS Cargo è stato lanciato nell'anno 2018 anche nell'ambito della verifica dei punti di servizio. Allora era risultato chiaro che, considerati sull'insieme dell'anno, molti dei punti di servizio rurali di fenaco non potevano più essere gestiti in modo economicamente efficiente con il TCC. Circa il 40 per cento dei volumi di merci da trasportare attraverso diversi punti di servizio è stata oggetto di discussione, spiega Barbara Springer. «Si è trattato di una parte notevole, compresi alcuni grandi punti di servizio per noi importanti.» Era fondamentale trovare una nuova soluzione. Una soluzione semplice e personalizzata, che avrebbe inoltre consentito a fenaco di trasportare mediante ferrovia buona parte dei propri cereali. Il fatto che una parte significativa dei trasporti sia su rotaia era ed è tuttora un importante obiettivo aziendale per il Gruppo fenaco.

L'idea di servire singoli centri di raccolta in un'unica tratta, organizzando dinamicamente i trasporti, è sembrata perfetta a fenaco, cliente di FFS Cargo che deve reagire in modo rapido e flessibile a quantità di merce trasportata variabili. «In realtà, flessibilità e immediatezza non sono condizioni ideali per la ferrovia», afferma Sarah Rust, «tuttavia, in stretta collaborazione con FFS Cargo,

abbiamo individuato una soluzione che funziona anche in un periodo come quello del raccolto impossibile da pianificare.» I clienti non si sono accorti del passaggio al nuovo approccio agrario, e ciò è positivo secondo la responsabile di reparto. Un ulteriore vantaggio: rispetto a quella su camion, la consegna su rotaia ha migliorato la pianificabilità dei centri di raccolta. I responsabili presenti sul posto sanno esattamente quando un treno arriva al silo e il tempo a disposizione per caricare i carri.

### «Il coraggio è stato premiato»

Dalle parole del team di progetto si potrebbe pensare che l'approccio agrario funzioni già alla perfezione. Non ci sono ostacoli né sfide? «Al contrario», risponde Barbara Springer, «in passato nel TCC erano presenti strutture ben definite, che al momento ancora non abbiamo.» Uno degli obiettivi principali è quindi anche andare oltre le «risposte istintive» e pianificare meglio e più a lungo termine in futuro. Anche Mathias Lehmann e Stefan Adamus di FFS Cargo sono della stessa opinione. Entrambi lodano la stretta collaborazione, diretta e costruttiva, con fenaco. «Tutto il team di progetto è sempre orientato alle soluzioni, anche quando ci sono scossoni», dichiara Stefan Adamus, sviluppatore business senior. «Realizzare il progetto lev prima e il nuovo approccio agrario poi ha richiesto coraggio. Ma il coraggio è stato premiato.»



Convinti del nuovo approccio agrario: Mathias Lehmann e Stefan Adamus di FFS Cargo, insieme a Barbara Springer e Sarah Rust di fenaco (da sinistra).



# Affrontare la crisi insieme

Quando la Confederazione ha adottato le misure iniziali di prevenzione contro la diffusione del coronavirus, FFS Cargo ha convocato lo Stato maggiore d'emergenza. Le decisioni più importanti prese fino alla fine di maggio 2020 in breve.

Testo: FFS Cargo Intervista: Alexander Jacobi

**28.02** A causa dei recenti sviluppi e della diffusione del coronavirus, il Consiglio federale classifica la situazione in Svizzera come «situazione particolare» ai sensi della legge sulle epidemie e vieta con effetto immediato i grandi eventi che coinvolgono più di 1000 persone.

MARZO

**04.03** L'Ufficio federale della sanità pubblica (UFSP) raccomanda, con effetto immediato, di evitare la stretta di mano, di lavorare in home office quando possibile, di tenere riunioni virtuali e di osservare rigorosamente le misure igieniche dell'UFSP.

**13.03** Il Consiglio federale vieta l'insegnamento in presenza nelle scuole a partire dal 16 marzo, raccomanda di non utilizzare i trasporti pubblici e di evitare viaggi all'estero. Sono vietati gli assembramenti con più di 100 persone e viene ordinata la chiusura dei negozi al dettaglio, a esclusione degli alimentari.

APRILE

**29.04** Il Consiglio federale decide di riaprire negozi, ristoranti, mercati, musei e biblioteche a partire dall'11 maggio e di riprendere l'insegnamento nelle scuole elementari e medie. Si raccomanda l'home office fino a nuovo avviso.

**03.03** Convocazione dello Stato maggiore d'emergenza di FFS Cargo sotto la guida di Martin Haller e dei settori Gestione operazioni e degli eventi, Trasporti, Produzione, Pianificazione e sviluppo della rete, Servizio clienti, Asset Management (materiale rotabile, officine), Sicurezza e Comunicazione.

**04.03** Lo Stato maggiore d'emergenza ordina la separazione spaziale e temporale dei team. Prodotti disinfettanti sono messi a disposizione dei collaboratori.

**13.03** Raccomandazione dello Stato maggiore d'emergenza di FFS Cargo: se non ancora attuato, l'amministrazione deve lavorare esclusivamente in home office e tenere riunioni virtuali.

**16.03** In accordo con l'Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del paese (UFAE) al trasporto su rotaia si applica la regola: dare priorità alle derrate alimentari di prima necessità.

**19.03** Innanzitutto occorre preservare la nuova quotidianità. Ulteriori priorità dell'approvvigionamento del paese sono definite di concerto con l'Ufficio federale dell'agricoltura. Priorità assoluta viene data al materiale medico, alle forniture dell'esercito, alle derrate alimentari (compresi i cereali), all'olio minerale, al combustibile, alla posta e ai pacchi. Tutti gli altri beni passano in secondo ordine.

**20.03** Lo Stato maggiore di crisi delle FFS è responsabile della valutazione della situazione all'interno delle FFS e funge da portavoce per il coordinamento di tutti i trasporti pubblici.

**23.03** Invio del materiale di protezione ai collaboratori di superficie e agli impianti di servizio. Sviluppo di scenari di base e situazioni disastrose ipotetiche per tutti i settori all'interno di FFS Cargo.

**30.03** Elaborazione di una regolazione delle priorità di utilizzo della capacità di carico nella manutenzione tra il traffico viaggiatori e quello merci.

**15.04** La Gestione delle emergenze e delle crisi FFS ha deciso di aumentare l'offerta nel trasporto pubblico in tre fasi: il 27 aprile, l'11 maggio e l'8 giugno.

**21.04** Nella prima fase di allentamento del lockdown, le FFS prevedono l'obbligo generale di indossare mascherine igieniche. Ad oggi sono state erogate complessivamente 187 000 mascherine solo per FFS Cargo.



Casi di Covid-19  
confermati da  
test in laboratorio

30000  
20000  
10000  
0

MAGGIO

**05.05** Viene specificato il piano di protezione valido dall'11 maggio all'interno delle FFS e nei trasporti pubblici. I dispositivi di protezione personale come guanti o mascherine vengono impiegati solo se non sono possibili altre misure.

**27.05** Per le FFS vale quanto segue: il 25 per cento dell'intero personale d'ufficio può tornare al lavoro.

Maggiori informazioni sugli eventi del 2020 presso FFS Cargo:



**27.05** Decisione del Consiglio federale: dall'8 giugno 2020 entrano in vigore nuove misure d'allentamento.

## Sotto la lente



Martin Haller è uno dei numerosi responsabili dello Stato maggiore d'emergenza di FFS Cargo, che si alternano a turno.

## «Nonostante la pandemia il trasporto non è stato interrotto.»

### Quanto eravate preparati alla pandemia di coronavirus?

Abbiamo attivato lo Stato maggiore d'emergenza in un momento in cui FFS Cargo operava ancora in condizioni del tutto normali. Volevamo essere preparati a ciò che poteva accadere – per esempio, l'eventualità che la maggior parte dei macchinisti fosse assente a causa di una pandemia, oppure per malattia o per una quarantena prescritta. I nostri preparativi sono stati talmente ingenti che la normale organizzazione avrebbe avuto difficoltà a gestirli. Per questo motivo abbiamo convocato lo Stato maggiore d'emergenza. Tra l'altro è necessario un enorme lavoro di coordinamento con diversi altri enti. Anche l'Ufficio federale per l'approvvigionamento economico del paese è stato coinvolto, perché FFS Cargo trasporta merci di importanza vitale. Internamente, abbiamo provveduto a fornire disinfettanti e implementato separazioni spaziali e temporali di diversi team. Sapevamo quanto sarebbe stato critico se fosse mancato solo il 15-20 per cento del personale.

### Come ha vissuto il periodo di crisi?

È un momento particolare. In parte è stato stressante dover prendere decisioni in tempi brevi, anche se la situazione era alquanto vaga. Chi appartiene a un gruppo a rischio? I collaboratori devono rimanere a casa? Devono rimanere a casa se pensano che la loro salute sia a rischio? Abbiamo subito disposto l'home working, senza sapere se fosse una misura eccessiva. Nella nostra Centrale Vendita nell'edificio Aarepark di Olten sono state posizionate le separazioni spaziali, perché un solo caso di Covid-19 avrebbe paralizzato l'intera Centrale Vendita e quindi il nostro traffico. Garantire una comunicazione corretta si è dimostrato impegnativo. Sono felice che siamo riusciti a lavorare in modo efficiente e coordinato durante lo Stato maggiore d'emergenza, potendo contare anche sull'appoggio della Direzione del Gruppo.

### Cosa avete imparato dalla crisi fino a questo momento?

Personalmente sono rimasto ancora una volta colpito dall'enorme impegno e dalla competenza dei collaboratori di FFS Cargo. Solo così siamo stati in grado di garantire la regolare circolazione dei treni a discapito della pandemia in atto. Come azienda abbiamo imparato ad affrontare una situazione senza precedenti come questa. La collaborazione con enti esterni, come le autorità e i clienti, è stata eccellente e caratterizzata da una comprensione reciproca.





## «Più flessibilità nel trasporto ferroviario merci»

FFS Cargo ha reagito in modo flessibile alla crisi da coronavirus; dovrebbe però fare tesoro di questa attitudine anche nella quotidianità. Il nuovo presidente del Consiglio d'amministrazione Eric Grob e Désirée Baer, da marzo 2020 CEO di FFS Cargo, parlano di obiettivi del partner Swiss Combi e degli aspetti comuni a golf e carri merci.

Intervista: Stefan Boss Foto: Severin Nowacki

**Signor Grob, lei ha assunto la presidenza del Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo in tempi tumultuosi. Come si pone l'azienda per superare la crisi economica determinata dal coronavirus?**

**Eric Grob:** Tutte le aziende di trasporto sono state duramente colpite dalla crisi dovuta al coronavirus, questo è certo. Durante la crisi, però, FFS Cargo ha dato prova di grande flessibilità nell'occuparsi delle esigenze dei clienti, ad esempio, con il tempestivo approntamento di capacità supplementari per l'approvvigionamento del paese in regime di urgenza. Collaboratrici e collaboratori mi sono sembrati molto motivati e aperti ai cambiamenti, un'ottima premessa per affrontare la crisi. Penso che in futuro sarà ancora questa la strada da percorrere. Un insegnamento che possiamo certamente trarre dalla crisi è che talvolta possiamo cambiare cose che prima sembravano immutabili.

**Signora Baer, da inizio marzo lei è CEO di FFS Cargo. Il suo insediamento lo immaginava in modo diverso?**

**Désirée Baer:** Certamente. Non ho ancora potuto conoscere personalmente moltissime colleghe e colleghi. Come dice Eric Grob, però, la crisi ha anche aspetti positivi: così siamo riusciti a dimostrare l'importanza del traffico merci su rotaia per l'approvvigionamento di alimenti e beni economici nel paese. È stato un segnale importante per la politica ma anche in seno al Gruppo FFS. I nostri clienti continuano a ripeterci che non siamo flessibili. Adesso abbiamo fatto incetta di complimenti e ringraziamenti da parte dei clienti per la nostra flessibilità. Dobbiamo fare il possibile per portarci dietro quest'attitudine nella routine giornaliera dopo il coronavirus.

**Grob:** Sostanzialmente siamo in concorrenza con gli autotrasporti, che sono per definizione molto più flessibili; pertanto queste doti di velocità e flessibilità accresciute sono un presupposto importante per il successo duraturo di FFS Cargo.

**Nel complesso, nei mesi del lockdown FFS Cargo ha ridotto i volumi di trasporto rispetto all'anno precedente?**

**Baer:** Sì, di parecchio. Se, in effetti, vi sono stati più trasporti di derrate alimentari, questi non hanno però potuto compensare l'assenza dei beni industriali. Tutto questo però può cambiare di nuovo rapidamente.

**La FFS è rappresentata, come sempre, da due persone nel Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo, eppure per la prima volta con lei, signor Grob, la presidenza del Consiglio d'am-**

**nistrazione viene esercitata da un rappresentante indipendente. Quali sono i vantaggi per i clienti?**

**Grob:** Il mio compito e quello degli altri due nuovi consigli di amministrazione di Swiss Combi è introdurre maggiormente il punto di vista dei clienti nonché portare know-how supplementare in materia di logistica e trasporti, per conseguire l'obiettivo dell'autonomia finanziaria di FFS Cargo. Ci si interroga dunque sulle aspettative dei clienti e su eventuali modelli di offerte, prezzi e servizi di loro gradimento. La rete relativamente rigida di trasporto a carri completi potrebbe non essere la proposta ideale per assecondare le richieste dei clienti in ogni situazione.

**Signora Baer, poc'anzi lei sottolineava il ruolo della flessibilità nella logistica. Cosa comporta tutto ciò per il trasporto a carri completi?**

**In futuro esisteranno ancora punti di servizio?**

**Baer:** Sì, durante la crisi da coronavirus il trasporto a carri completi ha conosciuto solo una leggera flessione. Dobbiamo però adeguare i punti di servizio alla domanda dei clienti. Si tratta di qualcosa che dobbiamo fare in modo continuativo, di concerto con i clienti e i cantoni.

---

**«Durante la crisi da coronavirus siamo riusciti a dimostrare quanto sia importante la ferrovia per l'approvvigionamento del paese.»**

Désirée Baer,  
CEO di FFS Cargo

---

**Grob:** Ci si chiede quante strutture rigide, ovvero punti di servizio, e quante strutture flessibili siano necessarie per portare le merci ai clienti. Sono proprio questi i quesiti strategici che dobbiamo affrontare in modo critico.

**Il trasporto su rotaia è decisamente più ecologico del trasporto su gomma. Come intende sfruttare ancora meglio questo vantaggio?**

**Grob:** Il trasporto ferroviario genera emissioni di CO<sub>2</sub> circa sette volte inferiori rispetto al trasporto su gomma. Spesso si parla anche del trasferimento del traffico transalpino nord-sud ma quasi mai del trasferimento del traffico interno su rotaia. Protezione dell'ambiente e del clima sono trend a lungo termine e assumeranno una sempre maggiore importanza nei prossimi 20-30 anni. In questo settore la ferrovia ha un evidente vantaggio e, in futuro,







Nuova dirigenza con obiettivi chiari: Désirée Baer e Eric Grob portano nuove prospettive e know-how nella direzione aziendale.

dovrebbe sottolinearlo ulteriormente. Per fortuna ci sono anche i primi clienti che passano dalla gomma alla rotaia tra l'altro per questo motivo, ad esempio la società di recapito pacchi DPD, che ha adeguato la propria logistica.



**Maggiori informazioni sulla collaborazione con DPD.**

**L'acquisizione del 35 per cento di FFS Cargo da parte delle quattro aziende di logistica Planzer, Camion Transport, Bertschi e Galliker ha ottenuto nel frattempo l'approvazione della COMCO. Queste aziende portano più ordini a FFS Cargo?**

**Baer:** Le quattro aziende ci hanno affidato incarichi già in passato. Se lo riterranno opportuno, continueranno a farlo. Naturalmente però vogliono essere loro a decidere. Possiamo tuttavia verificare se, in futuro, insieme ai nostri partner saremo in grado di offrire nuove soluzioni logistiche più complete ai nostri clienti. Le quattro aziende di logistica portano quindi più che altro il know-how in termini di logistica e catene di trasporto.

**Altre aziende non appartenenti a Swiss Combi non subiranno alcun pregiudizio prenotando in futuro prestazioni di trasporto a FFS Cargo?**

**Grob:** No, assolutamente no. Possono invece usufruire del miglior know-how di cui dispone FFS Cargo grazie ai nuovi partner nella logistica. I prezzi variano in funzione dei volumi e del livello di servizio desiderato e sono monitorati per legge dal sorvegliante dei prezzi. Per questo motivo, ai fini del prezzo non ha la benché minima importanza se un'impresa abbia una partecipazione in FFS Cargo o meno.

**Lei ha fornito consulenza a FFS Cargo tra il 2008 e il 2016 in qualità di partner della società di consulenza McKinsey. Si è trattato principalmente di ristrutturazioni?**

**Grob:** In prevalenza non si è trattato di ristrutturazioni. Ad esempio, 10 anni fa abbiamo assistito allo spin-off di SBB Cargo International, la società affiliata della ferrovia merci per gli affari interna-

---

## «L'orientamento al cliente deve essere maggiormente radicato nell'azienda.»

Eric Grob,  
presidente del Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo

---

zionali lungo il corridoio nord-sud. Ci siamo occupati in modo intensivo di questioni strategiche e dell'orientamento da dare a questa nuova azienda perché possa stare sul mercato in perfetta autonomia. Con il partner esterno (Hupac), che ha partecipato alla società con una quota del 25 per cento, è stato possibile acquisire ulteriori competenze di mercato, come avvenuto adesso per FFS Cargo. Nel frattempo SBB Cargo International ha riscosso grande successo sul mercato e ha potuto incrementare i propri volumi; adesso speriamo di ottenere un risultato analogo con FFS Cargo.

**Ha un legame con la Romandia o con il Ticino?**

**Grob:** Mia madre proviene dal Canton Friburgo, per questo comprendo molto bene la cultura della nostra Svizzera francofona. Il Ticino invece lo conosco soltanto per via di piacevoli vacanze.

Dopotutto ho vissuto due anni nel Nord Italia ed è lì che ho imparato ad apprezzare la mentalità mediterranea.

**Come può FFS Cargo acquisire maggiore velocità? Ciò avviene principalmente grazie a innovazioni, ad esempio l'accoppiamento automatico dei vagoni e la prova dei freni automatica?**

**Baer:** Sì, sono innovazioni molto importanti. Verso fine anno in Svizzera si avvierà la fase pilota della prova dei freni automatica. Siamo molto lieti che adesso anche le ferrovie europee, ad es. DB Cargo e la SNCF Fret, stiano collaborando all'accoppiamento automatico. Questo progetto è stato agevolato dal Green Deal della Commissione UE che propugna l'impatto zero entro il 2050 e stanziava parecchio denaro in questo obiettivo. Il traffico merci è impostato per una rete europea e sarebbe davvero difficile se la Svizzera ne fosse stata esclusa. La velocità del traffico merci viene oggi fortemente limitata dal traffico regionale poiché questo fa soste molto frequenti. Adesso sarebbe necessario cambiare l'ordine delle priorità e anteporre il traffico merci al traffico regionale. Tutto ciò ha ripercussioni positive sulla nostra velocità.

**Signor Grob, lei è responsabile finanziario della ditta Greenreb, che vuole dare popolarità al golf indoor nell'Europa centrale. Esiste qualcosa che il golf può insegnare al settore della logistica? Forse il modo di affrontare gli handicap?**

**Grob:** No, Greenreb non si occupa di golf indoor. Greenreb è licenziataria di Topgolf, impianti di intrattenimento su base tecnologica unici nel loro genere, per offrire agli ospiti una straordinaria esperienza di sport, cibo, bevande e musica. Oltre 20 milioni di ospiti (in prevalenza non golfisti) hanno visitato nell'ultimo anno Topgolf in tutto il mondo e adesso vogliamo rendere accessibile questa novità a ospiti della regione DACH. Del resto, neanche io gioco a golf. Anche Topgolf - in modo analogo a FFS Cargo - deve offrire un valore aggiunto ai propri clienti che altrimenti non sono spronati a tornare. Questo orientamento al cliente è più radicato nell'industria del divertimento rispetto a quanto avvenga attualmente in FFS Cargo, ma ci stiamo già occupando di questo «handicap».

**Signora Baer, anche lei ha già praticato il golf oppure quali sport preferisce?**

**Baer:** Io pratico il golf, ma preferisco giocare all'aperto. Però, se uno non riesce a giocare granché bene - che è anche una questione di tempo - non ci sono tanti eventi gratificanti (ride).

**Gli interlocutori**



**Désirée Baer** è CEO di FFS Cargo dal marzo 2020. Da inizio 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, dove è stata responsabile di diversi settori, tra cui Gestione della flotta, Produzione, Logistica, Acquisti, Vendita e IT. Baer si è laureata in economia aziendale presso l'HSG di San Gallo e ha esperienza di direzione nella consulenza aziendale e come responsabile di una start-up.

**Eric Grob**, da aprile 2020 è presidente del Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo, dove ha preso il posto di Andreas Meyer (in precedenza CEO di FFS). Da settembre 2019 Grob era già nel Consiglio d'amministrazione della ferrovia merci. Cresciuto nell'area di Zurigo, da aprile 2019 è dirigente finanziario della ditta Greenreb, che costruisce impianti di golf ed entertainment. Tra il 2008 e il 2016 ha fornito consulenza a FFS Cargo in qualità di partner dell'azienda di consulenza McKinsey. Grob è laureato in economia aziendale presso l'HSG di San Gallo.





## Vantaggio reciproco

Dall'agglomerato di Ginevra al fondo del lago di Neuchâtel: per il materiale di scavo la ditta Gesa punta sul trasporto ferroviario e navale. La collaborazione è un evidente impegno a favore dell'edilizia sostenibile.

Testo: Karin Rechsteiner Foto: Fred Merz

Félix Baiche della Gesa vuole promuovere il trasporto su rotaia con i due collegamenti ferroviari diretti di Montfleury e Genève la Praille.



**È** una scena spettacolare: la pancia della nave «Concise» si apre lentamente. Mentre l'acqua del lago spumeggia il materiale di scavo sprofonda. Sul fondo del lago di Neuchâtel giunge al termine il viaggio del materiale dell'azienda ginevrina Gravières d'Epeisses (Gesa). Il percorso di appena 100 chilometri per arrivarvi è un capolavoro di logistica. E un vantaggio per l'ambiente: il trasporto merci su rotaia consente infatti di risparmiare circa 2000 tonnellate di CO<sub>2</sub> e circa 20 000 viaggi in camion ogni anno.

#### **Rinaturazione: un'autentica fortuna**

Inizialmente la ditta Gesa auspicava una soluzione sostenibile per i materiali non recuperabili. In termini giuridici, si parla di materiale di scavo o di sgombero non inquinato, in breve rifiuti edili di tipo A. Il problema: le possibilità di stoccaggio di cui l'azienda disponeva nel Canton Ginevra erano di gran lunga insufficienti per il volume di «rifiuti» prodotti.

La soluzione è arrivata a fine 2017 da FFS Cargo: Sables et Gravières la Poissine estrae annualmente, da oltre 40 anni, circa 340 000 tonnellate di ghiaia e sabbia dal fondale del lago di Neuchâtel. Nel 2012 ha ricevuto l'incarico del Canton

Vaud per la rinaturazione. L'obiettivo è riportare il lago e le regioni rivierasche alla condizione precedente l'estrazione di ghiaia. Per questo motivo, ogni anno l'azienda riversa 250 000 tonnellate di materiale nel lago; la soluzione ideale sono i rifiuti di tipo A. Ed ecco in concreto il vantaggio reciproco.

#### **Capacità di lavorare in team e lavoro di precisione**

Il ruolo chiave nell'attuazione di questo progetto sinergico di trasporto ferroviario e navale lo ha assunto Eric Wichoud, capoprogetto di FFS Cargo, con il Key Account Manager Jacques Cottet. «Questo progetto è unico nel suo genere e ha richiesto una preparazione intensiva», chiarisce Wichoud, ingegnere di logistica di cantiere. Dal 2018 il trasporto merci regolare attraversa la Svizzera occidentale. FFS Cargo preleva i carri merci presso la sede della Gesa, a Genève la Praille o a Vernier-Meyrin, e li trasferisce a Onnens, sul lago di Neuchâtel.

Ed è lì che ci troviamo nella prima mattinata di un piovoso martedì: il segnale luminoso lampeggia, il treno merci numero 68027 entra sul binario 3 nella stazione di Onnens. Con un forte cigolio il macchinista di FFS Cargo ferma il

---

**«La sostenibilità è parte della nostra cultura aziendale, per questo puntiamo sul trasporto ferroviario.»**

---

Félix Baiche,  
Gravières d'Epeisses

---





Il capoprogetto Eric Wichoud segue con grande slancio e straordinaria precisione l'attuazione operativa dei trasporti da Ginevra a Onnens sin dal primo viaggio, nel 2018.

Il macchinista del cargo guida il treno da Ginevra a Onnens, qui un macchinista di Sables et Graviers la Poissine preleva la composizione con una locomotiva diesel.



Nella sede di Graviers et Sables la Poissine i carri vengono scaricati e trasferiti in porto con dei camion.

Thibaut Schönhardt, futuro responsabile dell'esercizio, addestrato conduttore di macchine edili, macchinista e capitano.

## Fatti e cifre

Nel 2019, con la ferrovia la Gesa ha risparmiato quasi

**20000**

viaggi in camion o

**1949**

tonnellate di CO<sub>2</sub>.



Su questa piattaforma mobile, Sables et Gravieres la Poissine estrae ogni anno circa 340000 tonnellate di ghiaia e sabbia dal lago di Neuchâtel; finora non è mai stato rinvenuto neanche un frammento d'oro.

treno. 14 carri merci, 750 tonnellate di carico. Qui entra in azione Gravieres et Sables la Poissine che trasferisce la composizione in azienda. Mentre là si provvede allo scarico dei carri, ci spiega il viceresponsabile dell'esercizio Thibaut Schönhardt: «Stiamo lavorando a un nastro trasportatore elettrico di superficie per il trasporto fino alla nave.» In attesa della realizzazione di questo progetto, per gli ultimi metri in porto il carico viene portato giù con un vagoncino a bilico.

Prima dell'inizio della crisi da coronavirus, ogni settimana da Ginevra o Vernier partivano alla volta di Onnens sei carri merci con un carico di 750 tonnellate ciascuno di materiale. Una nave contiene circa 400 tonnellate di materiale. Per ogni treno sono necessari due viaggi in nave per portare il materiale sul lago. Dopo una fase di esercizio ridotto a causa della pandemia di coronavirus in primavera, il numero di treni da luglio è persino aumentato. Si tratta di un'ambiziosa catena logistica. Secondo il responsabile dell'esercizio della Gesa Félix Baiche gli orari regolari sarebbero una benedizione e, talvolta, una maledizione. «Un trasporto in camion posso

annullarlo o rimandarlo a breve termine, con un treno non è affatto facile.»

### Sostenibilità vissuta

I grandi volumi di carico regolari assicurano a entrambe le aziende un grado di sfruttamento stabile e la sicurezza di pianificazione. La Gesa è soddisfatta della collaborazione. Sarebbe più conveniente esportare il materiale in Francia su gomma, ma la sostenibilità è parte integrante della cultura aziendale. «Anche

piazza di Ginevra sono ancora gli unici a puntare chiaramente sulla ferrovia e confidano in un abbattimento dei costi. «Siamo già in possesso dell'infrastruttura e i processi sono consolidati.»

È fatta: la nave di carico «Concise» lascia il piccolo porto sul lago di Neuchâtel. Il capitano dirige la nave lunga 45 metri e con una potenza di 300 CV fino alla zona di scarico in prossimità della riva. Poi preme il pulsante. E mentre 400 tonnellate di rifiuti edili di tipo A sprofondano verso il fondo del lago di Neuchâtel, alla Gesa di Ginevra sono già in atto i preparativi per il treno successivo.

**«Con questa collaborazione possiamo chiudere il cerchio di estrazione e rinaturazione.»**

Thibaut Schönhardt,  
Sables et Gravieres la Poissine

se i costi del trasporto su rotaia sono elevati e l'organizzazione rigida, l'impronta ecologica svolge un ruolo fondamentale per noi, noi investiamo nel futuro», mette in chiaro Baiche. Sulla



# Colonna portante dell'economia svizzera

Dopo i primi 100 giorni di mandato, la Chief Executive Officer Désirée Baer presenta i suoi indirizzi strategici per FFS Cargo. La ferrovia merci prosegue con coerenza sulla strada del risanamento e dell'ulteriore sviluppo, intrapresa per conseguire un'autonomia finanziaria sostenibile. Inoltre FFS Cargo intende andare sempre più incontro alle esigenze dei clienti e migliorare la propria capacità di adattarsi ai cambiamenti del mercato.

Testo: Miriam Wassmer, FFS Cargo

**D**al 1° marzo 2020 Désirée Baer è alla guida di FFS Cargo. I primi 100 giorni del suo mandato sono stati quindi fortemente caratterizzati dal Covid-19 e dalle restrizioni imposte. Come confermato dalla CEO nella conferenza stampa di inizio luglio, la crisi derivante dal coronavirus ha lasciato un segno sul piano finanziario. FFS Cargo, come gli altri operatori del settore, ha subito un crollo del traffico e ha dovuto affrontare un calo dei volumi che oscilla tra il 10 e il 20 per cento, con una corri-

spondente perdita di fatturato e di risultato. Baer si augura un andamento a V della congiuntura: i primi timidi segnali di ripresa sono già visibili in Svizzera.

Tuttavia la crisi del coronavirus ha anche fatto emergere nuovi lati di FFS Cargo: la ferrovia merci è un importante pilastro dell'approvvigionamento del paese e ha reagito in modo flessibile alle mutate esigenze dei clienti. I collaboratori di FFS Cargo hanno dimostrato un grande impegno, mettendo rapidamente a disposizione capacità suppl-

mentari per trasporti a breve termine nell'ambito del commercio al dettaglio, si compiace Désirée Baer. Nonostante la crisi è stato anche possibile spostare dei trasporti su rotaia. Trasporti ferroviari e flessibilità: a prima vista si direbbe una contraddizione. Baer sottolinea: «Anche dopo il coronavirus intendiamo mantenere questa flessibilità e questo slancio.»

## Sfruttamento delle capacità e offerta

Nel suo rapporto sui primi 100 giorni, la Chief Executive Officer rileva che, malgrado i considerevoli sforzi compiuti negli scorsi anni, l'azienda non ha an-



Désirée Baer: «Solo raggiungendo l'autonomia sul piano finanziario, riusciremo a garantire la capacità di reinvestimento di FFS Cargo.»

---

**«Anche dopo il coronavirus vogliamo mantenere questa flessibilità e questo slancio.»**

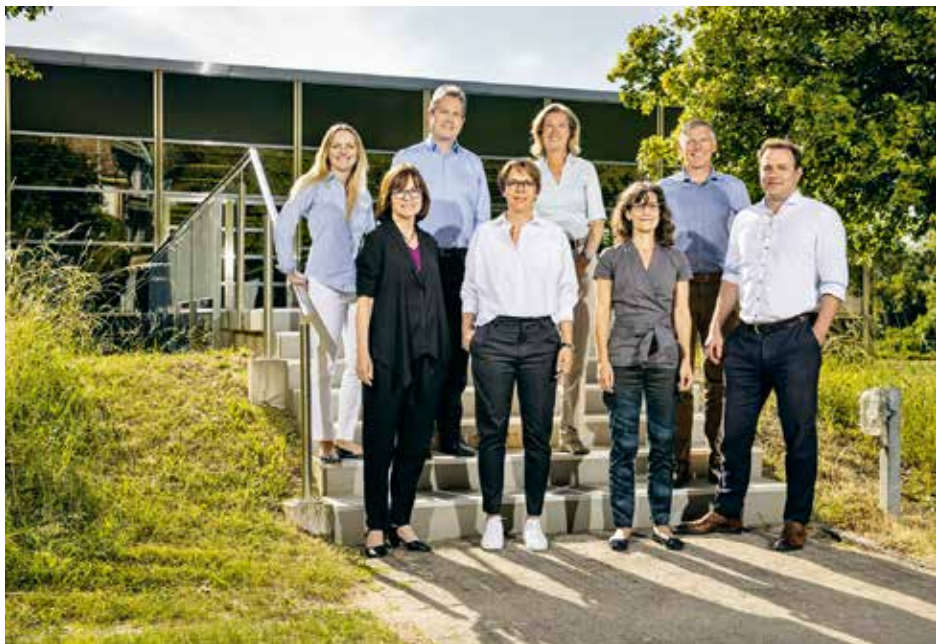
Désirée Baer,  
CEO di FFS Cargo

---

cora raggiunto l'auspicata sostenibilità finanziaria. La crisi del coronavirus e la conseguente flessione economica non fanno che esacerbare ulteriormente le difficoltà finanziarie. La situazione è

**Per accrescere la sua flessibilità e la sua redditività, FFS Cargo si concentra sui tre indirizzi strategici seguenti.**

- **Rafforzare l’orientamento alle esigenze specifiche dei clienti.** In questo modo si intende aumentare la competitività di FFS Cargo, fidelizzare maggiormente la clientela e reagire più rapidamente alle mutate circostanze. Il partenariato con Swiss Combi rafforzerà la capacità di mercato e il know-how logistico su misura di FFS Cargo.
- **Perseguire sistematicamente l’autonomia finanziaria.** Si tratta di attuare con coerenza il principio finanziario prescritto dalla legge sul trasporto di merci e dal proprietario. Ciò richiede tra l’altro un’ottimizzazione continua della rete di trasporto in linea con le esigenze di mercato. «Solo raggiungendo l’autonomia sul piano finanziario, riusciremo a garantire la capacità di reinvestimento di FFS Cargo in modo da poter investire nei collaboratori, nella flotta e nell’innovazione», spiega la CEO Désirée Baer.
- **Sfruttare i vantaggi ecologici.** In termini di prestazioni di trasporto, il traffico merci su rotaia comporta, rispetto agli auto-transporti, un consumo di energia sette volte inferiore ed emette undici volte meno gas serra. Anche l’utilizzo del suolo risulta sette volte inferiore, ponendo il trasporto merci su binari in posizione di vantaggio rispetto a quello su strada. Désirée Baer osserva che questi vantaggi, uniti alla competitività, sono essenziali per il trasferimento del traffico alla rotaia, ma anche per un orientamento sostenibile, rispettoso del clima ed efficiente in termini di risorse delle catene di fornitura.



**La direzione di FFS Cargo**

Fila dietro (da sinistra): Jasmin Bigdon (responsabile Asset Management), Stefan Spiegel (responsabile Finanze), Désirée Baer (CEO), Markus Streckeisen (responsabile Vendita e Chief Transformation Officer)  
 Fila davanti (da sinistra): Eveline Mürner (responsabile Human Ressources), Isabelle Betschart (responsabile Produzione), Miriam Wassmer (vicerresponsabile Comunicazione), Andreas Blum (responsabile IT e digitalizzazione)

inoltre aggravata dal fatto che il sistema di produzione di FFS Cargo non riesce a reagire rapidamente ai cambiamenti. Di conseguenza, secondo Désirée Baer, l’azienda non riesce a soddisfare adeguatamente le diverse esigenze dei clienti e non è in grado di cogliere in maniera abbastanza rapida gli sviluppi del mercato.

**Ulteriore sviluppo e cambiamento culturale**

Gli obiettivi di risanamento e ulteriore sviluppo di FFS Cargo già decisi nel 2018 valgono ancora oggi, sottolinea Désirée Baer. La riduzione dei costi grazie alla semplificazione dei processi e delle strutture rimane un elemento chiave in questo mercato altamente competitivo. «Swiss Combi porta nella nostra organizzazione una mentalità imprenditoriale e la capacità di agire secondo strutture snelle. Questo è importante per il nostro ulteriore sviluppo.» Oltre all’elaborazione di soluzioni di approvvigionamento e smaltimento efficienti per le aree economiche, l’azienda investe anche nell’automazione e nella digitalizzazione. L’obiettivo è quello di rendere FFS Cargo più efficiente, flessibile e veloce. Ciò aumenta la competitività della ferrovia merci sul mercato e

al contempo ne riduce i costi strutturali. «I nostri prodotti sono così buoni solo grazie ai nostri motivati collaboratori», dice Baer. Una mentalità e un’azione imprenditoriale sono di centrale importanza e devono essere costantemente rafforzate per sostenere il cambiamento culturale dell’azienda e dei collaboratori. «Per quanto riguarda lo spirito imprenditoriale possiamo imparare ancora molto dal nostro nuovo partner Swiss Combi. Il suo know-how ci aiuta ad avvicinarci maggiormente ai clienti e al mercato.» La maggior parte dei punti chiave per l’ulteriore sviluppo di FFS Cargo sono connessi a un cambiamento. Baer intende perseguire con coerenza questa strada del cambiamento insieme ai collaboratori e con il coinvolgimento delle parti sociali.

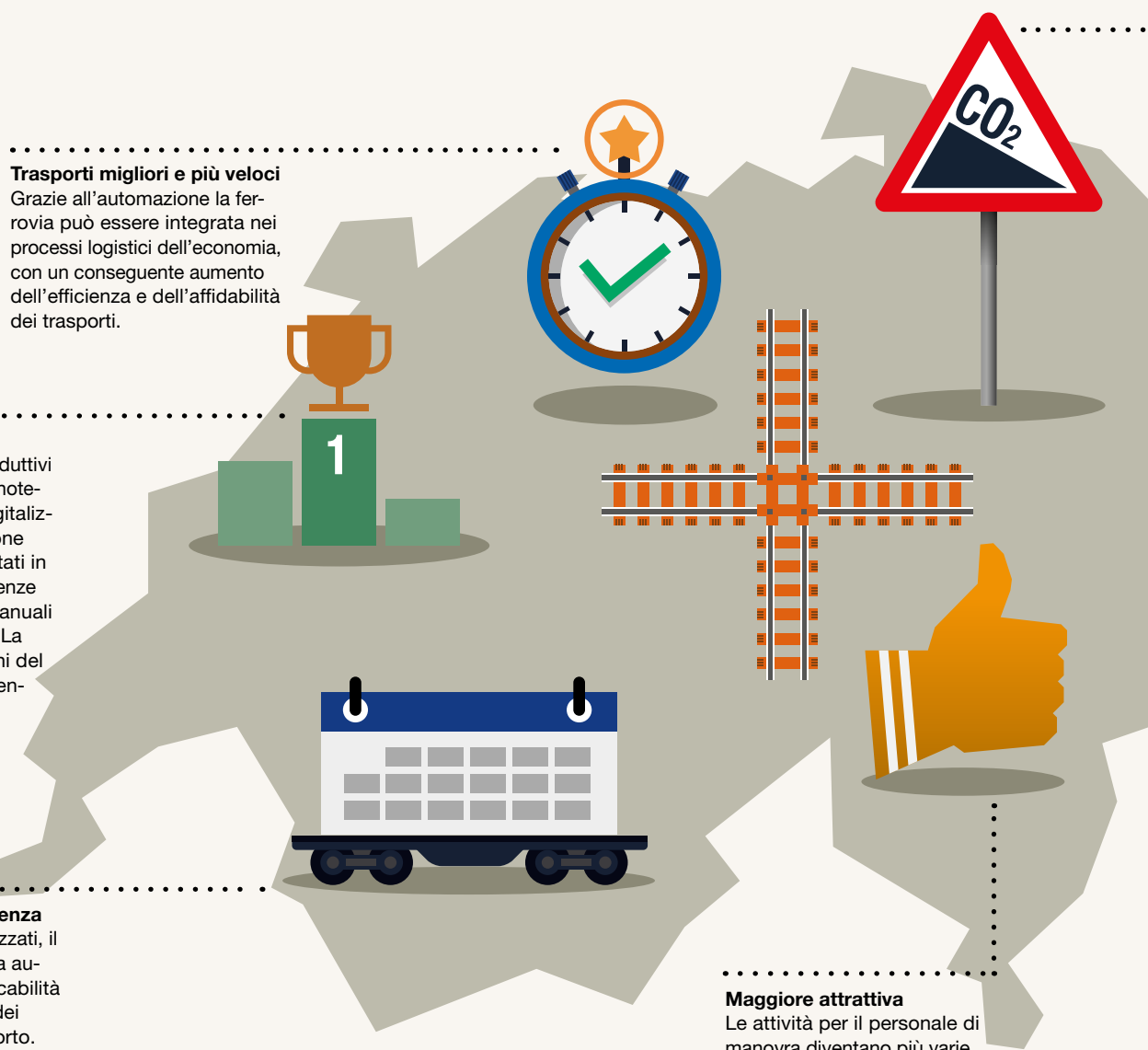
Solo un traffico merci su rotaia competitivo può collegare la Svizzera ai flussi di merci nazionali e internazionali e contribuire alla politica di trasferimento modale, afferma con convinzione Désirée Baer. FFS Cargo punta a diventare la colonna portante dell’economia svizzera caratterizzandosi per il suo approccio personalizzato, la flessibilità, l’affidabilità e la sostenibilità.



# L'automazione è indispensabile

Il fattore chiave per la competitività del trasporto delle merci su rotaia è l'automazione, vantaggiosa per clienti e speditori, imprese di trasporto ferroviario e trasportatori nonché per la società e l'ambiente.

Testo: Regula Jauner, FFS Cargo



**Trasporti migliori e più veloci**  
Grazie all'automazione la ferrovia può essere integrata nei processi logistici dell'economia, con un conseguente aumento dell'efficienza e dell'affidabilità dei trasporti.

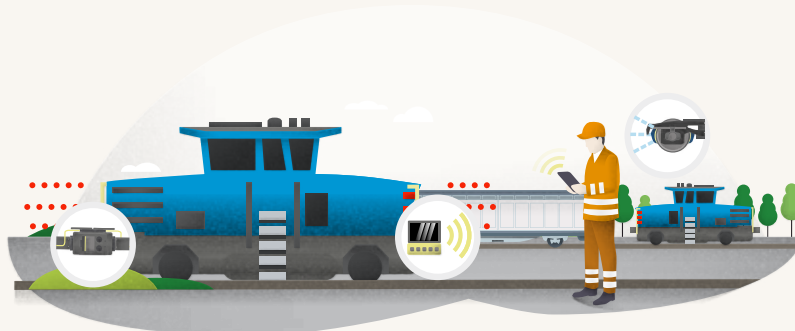
**Concorrenzialità**  
Complessi processi produttivi e logistici si snelliscono notevolmente grazie alla digitalizzazione e all'automazione e possono essere adattati in modo ottimale alle esigenze dei clienti. I processi manuali vengono automatizzati. La capacità e le prestazioni del trasporto su rotaia aumentano di conseguenza.

**Pianificabilità ed efficienza**  
Grazie a processi ottimizzati, il trasporto merci su rotaia aumenta la propria pianificabilità e l'efficienza di utilizzo dei diversi sistemi di trasporto.

**Maggiore attrattiva**  
Le attività per il personale di manovra diventano più varie e più sicure. In questo modo anche la figura professionale del manovratore acquista una maggiore attrattiva.

## Efficienza dell'esercizio grazie all'automazione

Automazioni relative ad accoppiamento e freni nonché l'introduzione di un nuovo sistema di avvertimento anticollisione semplificano i lavori sul treno.



### Rispetto del clima

Con trasporti che incidono meno sull'ambiente, il traffico merci su rotaia supporta gli obiettivi della strategia energetica e della politica climatica della Confederazione.



### Affidabilità

Il traffico merci su rotaia è essenziale per l'approvvigionamento stabile dell'economia svizzera e della popolazione.

### Accoppiamento automatico

Con l'accoppiamento automatico, i carri e le locomotive vengono agganciati e sganciati automaticamente. Per lo sganciamento basta una semplice maniglia che a sua volta aziona un cavo tirante. I tempi necessari per l'operazione si accorciano a fronte di una maggiore sicurezza per il personale di manovra.



Accoppiamento automatico

### Prova automatica dei freni

Per la prova manuale dei freni oggi un controllore deve verificare su entrambi i lati del treno che i freni si applichino e si allentino correttamente. In futuro lo stato tecnico sarà controllato da sensori e il rispettivo stato dei freni sarà trasmesso via radio al tablet del macchinista. In questo modo il tempo necessario per la prova dei freni passa da 40 a soli 10 minuti.



Prova automatica dei freni

### Sistema di avvertimento anticollisione

In futuro l'itinerario della locomotiva di manovra sarà controllato mediante radiocomando, sensori e trasmissione di immagini. L'esercizio potrà svolgersi quindi in maniera semiautomatica. In combinazione con la prova automatica dei freni, la preparazione dei treni potrà essere effettuata da un solo collaboratore.



Sistema di avvertimento anticollisione

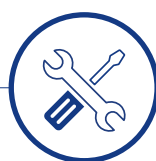
### Accoppiamento automatico digitale

- Anche l'UE vuole contribuire a rendere più produttivo il trasporto merci su rotaia e punta per questo su carri merci «intelligenti».
- L'elemento centrale è l'accoppiamento automatico digitale (DAK) che, tramite linee elettriche e dati integrate, assicura l'alimentazione di corrente e la trasmissione dei dati nell'intero convoglio.
- Il DAK permette di automatizzare la composizione del treno e la prova dei freni e consente l'integrazione in catene logistiche digitalizzate. Affinché il trasporto merci possa svolgersi senza impedimenti, gli standard d'esercizio devono essere uniformi in tutta Europa. Insieme ai suoi partner europei, FFS Cargo promuove e supporta l'automazione del traffico merci su rotaia.



Accoppiamento automatico digitale (DAK)





# Quando non funziona più nulla, entrano in azione loro

Cosa succede quando una locomotiva di manovra va improvvisamente in panne? Chi si occupa di trovare una sostituta adeguata? Una visita al Maintenance Control Center di FFS Cargo e un giro con il «Pronto soccorso locomotive» fornisce le risposte a queste domande.

Testo: Michelle Russi Foto: Gian Marco Castelberg

**S**porcarsi le mani non è un problema per lui. Gian Sandro Rota traffica su auto e moto da quando aveva 17 anni. «Sono un meccanico doc», dice ridendo il 29enne. Prima l'apprendistato come meccanico di cicli, poi una breve parentesi alle vendite e infine l'impiego fisso alla ferrovia, dove lavora da otto anni. Da poco meno di quattro è in servizio all'Equipe mobile di FFS Cargo: al «Pronto soccorso locomotive», come lo chiama lui. Questa perifrasi rende alla perfezione il compito principale dell'Equipe mobile: quando una locomotiva o un carro merci resta bloccato da qualche parte, Gian Sandro Rota e i suoi colleghi si attivano per riparare il veicolo, possibilmente sul posto. Proprio come oggi pomeriggio. Il meccanico riceve un avviso dal Maintenance Control Center (MCC) competente in cui viene segnalato il guasto di un modulo di calcolo su una Am 843. Un problema noto. E così si mette in viaggio.

## «Wikipedia» e competenze tecniche

Ma andiamo con ordine. La mattina presto dello stesso giorno arriva una notifica a Stefan Nagel: una locomotiva diesel del tipo Am 843 è in panne. Stefan Nagel è un collaboratore del MCC, il centro servizi per la gestione delle perturbazioni e la pianificazione delle manutenzioni di FFS Cargo a Olten (vedere riquadro). Seduto davanti a otto monitor ci mostra i diversi strumenti di cui ha bisogno per il suo lavoro: dappertutto cifre, sigle e tabelle,



Otto monitor con informazioni: Stefan Nagel del Maintenance Control Center sa quando e dove qualcosa non va.





Determinato a rimettere rapidamente in servizio la locomotiva: Gian Sandro Rota dell'Equipe mobile.

assolutamente incomprensibili per i non addetti. «Mi ci sono voluti ben due mesi per avere una visione chiara di tutto», spiega Stefan Nagel. Ex macchinista, ha iniziato a lavorare nel MCC a dicembre 2019 e nel frattempo è diventato il referente per tutti i problemi e le questioni relative alle locomotive di manovra. Inoltre è responsabile del coordinamento dei veicoli di manovra per tutta la Svizzera.

Il Maintenance Control Center offre un servizio 24 ore su 24, 7 giorni su 7. Per cinque giorni alla settimana il team lavora su tre turni, mentre il sabato e la domenica c'è sempre qualcuno ad assicurare il servizio di picchetto. Questo è un aspetto importante dato che FFS Cargo è in grado di consegnare la merce in modo tempestivo e vincolante solo se è garantita la disponibilità della flotta. Il MCC riceve quotidianamente dozzine di annunci di perturbazione via telefono o e-mail per problemi di varia natura. A volte un difetto di funzionamento dei freni, un'altra volta una batteria guasta, altre volte un serbatoio dell'olio vuoto. «Innanzitutto cerchiamo sempre di risolvere il problema con il rispettivo macchinista al fronte», dice Andreas Herbon, responsabile del MCC. Se il problema non viene risolto, si chiama un collega dell'Equipe mobile. In media ogni giorno vengono eseguiti otto interventi per le locomotive di manovra.

Un'ampia banca dati con immagini e informazioni su tutti i tipi di locomotiva e di carro aiuta i collaboratori del MCC a localizzare e rimuovere un guasto insieme al personale di locomotiva.



«Sono uno a cui piace risolvere i problemi», dice Gian Sandro Rota.

In poche mosse il nuovo modulo di calcolo è installato.

Analogico prima che digitale: una volta ultimato, l'intervento viene annotato nel registro del macchinista.



Oltre a questa «Wikipedia interna», secondo la denominazione non ufficiale, Andreas Herbon e i suoi colleghi vantano molte conoscenze tecniche: tutti hanno una formazione tecnica oppure sono stati loro stessi macchinisti. «L'esperienza professionale e le competenze tecniche sono un requisito fondamentale per lavorare da noi», sottolinea il responsabile. E lo sono anche le conoscenze linguistiche, poiché il centro servizi è il punto di riferimento di collaboratori, clienti e locatori di carri in tutta la Svizzera e in Germania.

### Sudore e libertà

Torniamo da Gian Sandro Rota dell'Equipe mobile. Al contrario dei colleghi del MCC, il suo è un orario di lavoro «normale». I veri casi di emergenza sono rari, spiega, mentre preleva un nuovo modulo di calcolo dal deposito della Stazione di smistamento di Limmattal. «Però qualche volta questo lavoro ti fa anche sudare.» Ricorda ad esempio un deragliamento che lo ha costretto a recarsi sul

## Il MCC in breve

- MCC = Maintenance Control Center (centro preposto alle perturbazioni e alle manutenzioni)
- Interfaccia tra officina e tecnica della flotta
- Compiti: gestione delle perturbazioni per veicoli di manovra e veicoli operanti sulle tratte, pianificazione delle manutenzioni, pianificazione e coordinamento del lavaggio e del trasferimento delle locomotive, verifica della disponibilità dei materiali, referente per locatori di locomotive
- Servizio 24/7
- Attualmente (2020) sette collaboratori a tempo pieno e un collaboratore a tempo parziale
- Fondato nel 2015 e da allora cresciuto in maniera significativa



Sopra: Il Maintenance Control Center di FFS Cargo è raggiungibile giorno e notte.



A sinistra: il responsabile Andreas Herbon ha contribuito alla creazione del centro servizi.

luogo dell'incidente a fine servizio per periziare la locomotiva. In caso di deragliamento la locomotiva viene sempre trasferita in un'officina, mentre negli altri casi l'obiettivo di Gian Sandro Rota è riparare il veicolo sul posto. «Sono un tipo ambizioso, che vuole risolvere i problemi», afferma infilando il modulo di ricambio nel bagagliaio della sua auto aziendale, praticamente un'officina mobile con viti, attrezzi e liquidi di ogni sorta.

Con l'Equipe mobile Gian Sandro Rota copre tutta la Svizzera orientale. Apprezza molto lo scambio e la collaborazione all'interno del team e anche la libertà che gli concede il suo lavoro. Nel frattempo ha raggiunto il luogo in cui si trova la Am 843 guasta, che peraltro è la sua locomotiva preferita. Spiega che può intervenire in diversi modi su questo modello, indica qual è a suo avviso l'opzione migliore e quindi apre la cassa in cui si trova il modulo guasto. In quattro e quattr'otto il modulo è sostituito e Gian Sandro Rota accende la locomotiva. Tutto perfetto. Quindi verifica il chilometraggio e il numero di ore di esercizio, inserisce i dati nel registro del macchinista e infine invia un avviso via smartphone al Maintenance Control Center. In questo modo Stefan Nagel e i suoi colleghi sono informati che il veicolo è di nuovo operativo.



# Un vero multitalento



Il WaggonTracker dell'azienda PJM è un dispositivo multitalento che combina monitoraggio e automazione. Grazie ai suoi sensori di misurazione, raccoglie dati in tempo reale sul treno merci quali ad esempio l'attuale posizione, lo stato di carico o la temperatura interna nel carro. Inoltre per le FFS è stata aggiunta alle funzionalità del dispositivo anche la prova automatica dei freni. I sensori combinati all'elettronica di sicurezza consentono di effettuare tale verifica valutando lo stato di frenata e trasmettendo i risultati al tablet del personale addetto. La preparazione del treno risulta così molto più rapida ed efficiente rispetto alla prova manuale dei freni.



# 350 000 t

I lavori per il rinnovo totale della centrale elettrica del Ritom in Ticino costruita nel 1917 si protrarranno fino alla primavera 2022. FFS Cargo è responsabile dell'asporto del materiale di scavo e ha trasportato finora a Flüelen circa 350 000 tonnellate di roccia. Sulla sponda meridionale del lago di Alpnach stanno così nascendo nuove zone e paludi di acqua bassa ad elevato valore naturalistico.



## Migliore visione d'insieme con la nuova piattaforma prenotazioni

A partire dal 1° settembre 2020 FFS Cargo introduce gradualmente una nuova piattaforma di prenotazione per lo svolgimento dei trasporti nel traffico combinato, la quale consente per la prima volta di avere una visione d'insieme dell'intero processo, a partire dalla vendita del servizio, la disposizione e la movimentazione nel terminal, fino alla fatturazione e alla postvendita. In base all'ulteriore sviluppo previsto entro

fine anno la piattaforma dà ai clienti la possibilità di visualizzare tutti i processi, dal contratto alla fatturazione passando per la registrazione delle prestazioni fornite. La panoramica dell'intero processo nel traffico combinato consente a FFS Cargo di garantire una migliore trasparenza nelle interfacce sensibili Ferrovia-Terminal-Strada e offre ai clienti un miglioramento sostenibile della qualità.



## Visita alla centrale idroelettrica

La centrale idroelettrica del Ritom rifornisce di corrente la linea del San Gottardo attraverso le sottocentrali Göschenen, Giornico, Melide e Balerna. Alla visita della centrale può essere abbinata un'affascinante escursione sul lago Ritom.

Con una lunghezza di 1369 metri e un dislivello di 786 metri, la funicolare Ritom, costruita nel 1921 tra Piotta e il lago Ritom, è una vera attrazione. È anche una delle funicolari più ripide al mondo.

Informazioni e prenotazioni:



## Supervisor's Award for Best Project

FFS Cargo continua ad ampliare le sue competenze nel campo del trasporto di prodotti refrigerati e surgelati. In uno studio condotto insieme al Politecnico federale di Zurigo sono state analizzate le proprietà delle pareti laterali di un carro merci confrontando diversi materiali isolanti e compartimenti classificati per merce refrigerata (+4 °C) e surgelata (-18 °C) con gli attuali carri a pareti scorrevoli e temperatura controllata. Conclusione: grazie alle proprietà ottimizzate delle pareti laterali dei nuovi carri frigoriferi si riducono in modo significativo sia le emissioni di CO<sub>2</sub> che i costi del ciclo di vita. Per i risultati ottenuti il gruppo responsabile dello studio è stato insignito del Supervisor's Award for Best Project.



## Novelis e FFS Cargo: nuovi traffici per un anno e mezzo

Novelis Inc., la più grande azienda di riciclo dell'alluminio, viaggerà per un altro anno e mezzo con FFS Cargo. Più volte alla settimana un treno completo compie un tragitto circolare dallo stabilimento Novelis di Sierre allo stabilimento di Gottinga in Germania per fare poi ritorno nel Vallese. Nello stabilimento di Sierre,

Novelis produce principalmente alluminio per l'industria automobilistica. Inoltre ora l'azienda noleggerà carri merci di FFS Cargo per futuri viaggi destinati al suo cliente Volvo in Svezia. FFS Cargo è lieta di rinnovare la proficua collaborazione con questa importante realtà produttiva.







SBB CFF FFS Cargo

# In viaggio a impatto zero dal 2030.

FFS Cargo sostiene l'obiettivo climatico delle FFS impiegando ad esempio locomotive a doppia alimentazione del tipo Eem 923 e riducendo così le emissioni di CO<sub>2</sub> di circa 6000 tonnellate all'anno.

[www.sbbcargo.com/ambiente](http://www.sbbcargo.com/ambiente)

