

cargo

La rivista svizzera di logistica

3 | 2020

Alluminio per il mondo

Novelis è la più grande ditta al mondo per il riciclo di alluminio e si affida alla ferrovia per il trasporto.

Da pagina 4





Furgoni su rotaia

Stazione di smistamento Badischer Bahnhof di Basilea: questi veicoli utilitari aspettano pazientemente, insieme ad altri modelli, che FFS Cargo li porti in Svizzera. Su incarico di AMAG Import SA, la ferrovia merci consegna le nuove automobili al centro di logistica auto di Lupfig, in Argovia, dove ogni anno vengono scaricati fino a 5000 carri ferroviari con veicoli. I collaboratori in loco si occupano di sdoganare e controllare le auto prima di distribuirle ai rivenditori.

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, Miriam Wassmer
Concetto e realizzazione: Infel AG, Zurigo

Redazione: Manuel Bühlmann, Alexander Jacobi, Karin Rechsteiner, Michelle Russi

Direzione del progetto: Bärbel Jördens

Layout: Murielle Drack, Esther Stüdl

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 Olten, 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. Abbonatevi gratuitamente alla rivista «cargo» in tutta la Svizzera, oppure leggete la versione online su www.sbbcargo.com. Per comunicare un cambio di indirizzo o cancellare l'abbonamento scrivere a: cargomagazin@sbbcargo.com.

Editoriale



Sostenibilità oltre confine

Riempire il frigorifero in modo veloce con un paio di clic – oggi ordinare online è diventata una pratica comune e naturale. Per consentire ai clienti di FFS Cargo di ordinare i loro trasporti e veicoli vuoti premendo semplicemente un tasto, la ferrovia merci sta lavorando al portale di ordinazione del futuro. Il responso positivo dei nostri clienti ci dice che siamo sulla strada giusta. Scoprite di più nel nostro contributo a pagina 16.

Le esigenze dei clienti e il mondo virtuale sono al centro di questo incontro al vertice: Désirée Baer e Simon Kronenberg, il nuovo CEO di Holcim, parlano della loro collaborazione e degli effetti della crisi dovuta al coronavirus.

Invece, per Novelis il trasporto di alluminio costituisce una realtà inconfutabile. L'azienda si appoggia a FFS Cargo per i suoi trasporti sostenibili oltre confine verso il suo stabilimento nel Vallese.

Anche per FFS Cargo la sostenibilità rappresenta un tema centrale. Per questo motivo ha deciso di investire in offerte che riguardano il riciclaggio e la logistica dei lavori e a tal fine ha stretto due partnership. Maggiori informazioni a partire da pagina 28.

Vi auguro una buona lettura e di mantenervi in salute!

Miriam Wassmer
Responsabile Comunicazione FFS Cargo

4–9 Focus sulla logistica: trasporto di alluminio

Negli ultimi dieci anni Novelis ha intensificato massicciamente il trasporto su rotaia. Visita al laminatoio di Sierre/Siders.

**10–11 Colpo d'occhio**

Politica svizzera di trasferimento: ecco come si è sviluppato negli ultimi anni il traffico merci attraverso le Alpi.

**12–15 Incontro al vertice**

Coronavirus, sostenibilità e automazione: Simon Kronenberg di Holcim e Désirée Baer di FFS Cargo non sono certo a corto di argomenti.

24–27 Oltre confine

Il Ceneri è aperto: la Svizzera è orgogliosa della messa in funzione della NFTA. Tutto è bene quel che finisce bene? Quasi. All'estero c'è ancora da fare. Ecco tutte le novità.

16–18 Punto di vista del cliente

Con pochi clic: i primi risultati sul nuovo portale di ordinazione «Cargo eBooking».

19 L'oggetto

50 ventilatori assicurano il ricambio d'aria nella galleria di base del Ceneri.

20–23 Al centro di tutto

Presso FFS Cargo Micha Diefenbacher e Meri Stepanoska garantiscono processi di trasporto fluidi – flessibili, organizzati e lungimiranti.

28–31 A proposito di FFS Cargo

Settori aziendali con un futuro: FFS Cargo si concentra sempre di più sul traffico combinato, la logistica dei lavori e il riciclaggio.





Trasporti di alluminio sostenibili

Per le grandi quantità e le lunghe distanze, la ferrovia è l'ideale, come dimostrano i trasporti di alluminio per il laminatoio vallesano di Novelis, fornitore leader di questo materiale.

Testo: Alexander Jacobi Foto: Thomas Andenmatten



Queste grandi barre di alluminio, consegnate allo stabilimento di laminazione Novelis di Sierre via ferrovia, diventeranno dei nastri sottili.

100 anni di alluminio nel Vallese» c'è scritto su una targa all'ingresso del laminatoio Novelis a Sierre/Siders. C'è ancora scritto, andrebbe aggiunto, visto che l'anniversario è stato celebrato nel 2008. Nel 1908, infatti, una fonderia di alluminio nella vicina città di Chippis fu il primo impianto di questo tipo a entrare in funzione nel Vallese. Motivo principale della scelta di questo sito era l'abbondante energia idrica disponibile nel cantone, che consentiva di coprire l'elevato fabbisogno di elettricità della fabbrica.

Rinnovato l'incarico a FFS Cargo

«Nel laminatoio di Sierre oggi vengono lavorate oltre 200.000 tonnellate di alluminio all'anno», dice Daniel Brenner, responsabile della logistica di Novelis durante una visita dello stabilimento. «Circa l'80 per cento è consegnato grezzo su rotaia. La stessa quantità, dopo la lavorazione, viene portata via in bobine (coil). Complessivamente, ogni giorno vengono trasportati da 16 a 20 carri merci di alluminio.»

Dall'inizio del 2014 FFS Cargo gestisce questi trasporti su rotaia per Novelis. Nell'estate del 2020 il contratto

è stato rinnovato di un anno e mezzo, fino alla fine del 2021. Manuel Rizzo, assistente alla clientela di FFS Cargo afferma in proposito: «L'accordo prevede cinque treni completi alla settimana che viaggiano da Sierre a Göttingen in Germania e ritorno, vale a dire dieci corse settimanali. Inoltre, Novelis noleggia da FFS Cargo 120 carri merci perché i suoi non bastano.»

Come carri merci si utilizza il modello Shimmns, che ha una forma speciale. Si tratta di un carro pianale a carrelli con tetto mobile e cinque selle di carico per i coil.

Incrementare la quota del trasporto di materiale su rotaia rientra nella strategia di sostenibilità di Novelis. Sia i clienti che i fornitori devono essere collegati in modo mirato alla rete ferroviaria. Dal 2010 al 2020, Novelis ha più che triplicato le quantità trasportate su rotaia in Europa (cfr. intervista a pagina 9). Anche nello stabilimento di Sierre i trasporti ferroviari sono fortemente aumentati. Il motivo è stato la costruzione di un nuovo forno di preriscaldamento che ha permesso di raddoppiare la produzione del laminatoio, aumentando così le quantità di alluminio ricevute e fornite.

«FFS Cargo offre la flessibilità di cui Novelis necessita.»

Manuel Rizzo, assistente alla clientela Novelis, FFS Cargo

Produzione di nastri di alluminio

L'alluminio viene consegnato a Sierre in barre. Sono circa 10 tonnellate di blocchi di alluminio, lunghi circa 4-5 metri, larghi 1,5-2 metri e spessi circa 50 centimetri. Su ogni carro merci ce ne stanno quattro.

Nello stabilimento Novelis le barre vengono dapprima fresate per ottenere superfici adatte alla laminazione. Poi vengono trasferite in un forno di preriscaldamento a gas, dove vengono riscaldate per dodici ore a 500 °C. Ecco perché il successivo processo di modellazione si chiama laminazione a caldo.

Sulla linea di laminazione a caldo di Novelis, attraverso ripetuti passaggi con un sempre minor distanziamento dei rulli, si forma un nastro di 7-9 millimetri di spessore. È affascinante osservare come da un blocco di 4-5 metri





Daniel Brenner (in alto) è responsabile per la logistica di Novelis a Sierre. Per FFS Cargo lo assiste Manuel Rizzo (in basso).



Veicoli autonomi trasportano i coil in magazzino.

Una cosa è certa...

... cioè che Novelis è il maggior fornitore mondiale di prodotti in alluminio laminato. L'azienda è anche il principale riciclatore di alluminio al mondo. Novelis è presente con 33 siti di produzione in nove paesi su quattro continenti (Nord America, Europa, Asia e Sud America) e conta un totale di circa 15 000 collaboratori.

Dal 2011 Novelis ha raddoppiato le sue capacità di riciclaggio e lavora costantemente all'aumento della quota riciclata all'interno dei suoi prodotti e alla riduzione delle emissioni di CO₂ nelle sue catene di fornitura. In collaborazione con i suoi clienti, l'azienda sviluppa soluzioni sostenibili e circuiti di riciclaggio chiusi, spinta dal desiderio di creare insieme un mondo più sostenibile.



La linea di laminazione di Novelis: attraverso ripetuti passaggi si forma un sottile nastro di lamiera dalle spesse barre di alluminio.



Il magazzino dei coil non è molto grande rispetto alla produzione giornaliera. Quindi occorre caricare le bobine sui carri ferroviari (foto a destra) e portarle via puntualmente.

Clienti Novelis in Europa



Settore aerospaziale



Industria automobilistica



Produttori di lattine per bibite



Prodotti speciali*

* ad es. per architettura ed edilizia, imballaggi o scambiatori di calore

si ottiene progressivamente un nastro lungo più di 200 metri. Alla fine, il nastro viene arrotolato e, con un veicolo elettrico semovente, viene portato in un magazzino a scaffalature verticali, dove la bobina si raffredda.

Dopo il raffreddamento, i coil passano attraverso una linea di laminazione a freddo, una o più volte a seconda dello spessore della lamiera richiesto dal cliente. Tra un passaggio e l'altro si svolge una fase di raffreddamento nel magazzino a scaffalature verticali, dove i coil rilasciano il calore generato dalla laminazione.

Semilavorati per l'industria automobilistica

Lo stabilimento Novelis di Sierre produce, con i suoi circa 500 collaboratori, quasi esclusivamente nastri di alluminio per l'industria automobilistica, che vengono trasportati su treni completi da FFS Cargo alla sede Novelis di Göttingen, da cui, sempre su rotaia, vengono portati a Nachterstedt (100 chilometri a nordovest di Lipsia) per l'ulteriore lavorazione.

FFS Cargo consegna anche le bobine di alluminio direttamente al cliente

finale, ad esempio alla Jaguar di Birmingham (Gran Bretagna). Per questi trasporti occorrono carri speciali con casse mobili, poiché lo stabilimento della Jaguar a Birmingham non ha un accesso diretto alla ferrovia. Pertanto, le casse mobili devono essere trasportate su strada per poche centinaia di metri.

Oltre alla produzione, la sede di Sierre possiede anche un centro di ricerca e sviluppo, dove ad esempio si lavora alle leghe di alluminio resistenti agli urti con un elevato tasso di riciclaggio, destinate all'industria automobilistica.

Trasporti come parte integrante della produzione

Come spiega Daniel Brenner, il laminatore di Sierre dispone di una scarsa capacità in magazzino. «Perciò le consegne in entrata e in uscita devono essere perfettamente coordinate. In questo senso, abbiamo fatto esperienze positive con FFS Cargo.»

Quando, dopo il lockdown a causa della pandemia di coronavirus, la domanda dei clienti Novelis è improvvisamente aumentata, superando persino le quantità precedenti, FFS Cargo ha dovuto reagire con rapidità e flessi-



bilità. Solo così è stato possibile offrire puntualmente le capacità di trasporto occorrenti. «Da noi i trasporti sono in-

«Da Novelis i trasporti ferroviari sono programmati come ore-macchina.»

Daniel Brenner, responsabile Logistica, Novelis, Sierre

seriti nella programmazione della produzione, come i laminatoi o altre macchine», dice Daniel Brenner. «Sono parte integrante della produzione. Perciò nei trasporti, affidabilità e puntualità sono elementi essenziali.»

Sotto la lente



Jan J. Schneegans, Senior Manager Logistics, Novelis Europa

«La flessibilità è un grande vantaggio di FFS Cargo.»

Cosa si aspetta Novelis dai suoi partner per la logistica?

Per noi la flessibilità è molto importante. Nella primavera 2020, all'inizio della pandemia di coronavirus, abbiamo dovuto ridurre massicciamente i volumi trasportati a causa del calo delle attività. Successivamente, quando la situazione è tornata più stabile, abbiamo riutilizzato le capacità di trasporto. Per noi è decisiva la velocità di reazione dei nostri partner per la logistica. Con le ferrovie non accade sempre. Tuttavia, FFS Cargo ha soddisfatto ampiamente le nostre attese.

Quali altre aspettative avete?

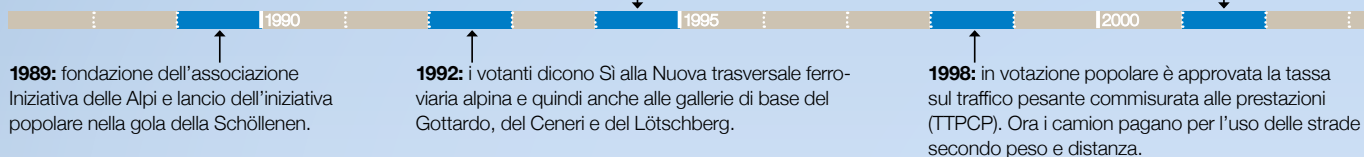
Desideriamo avere dei partner per la logistica con cui poter collaborare. Sia in caso di problemi che con i nuovi progetti di trasporto, occorre la massima cooperazione. Se sono necessarie nuove soluzioni di trasporto per nuovi flussi di materiali, i partner logistici devono cercare insieme a noi soluzioni innovative e presentare delle proposte. Con FFS Cargo funziona perfettamente. Questo è uno dei motivi per cui abbiamo prolungato di un anno e mezzo il contratto con

FFS Cargo per i treni completi tra Sierre e Göttingen.

Quali sono i vantaggi del trasporto merci su rotaia?

Per grossi quantitativi e lunghe distanze, la ferrovia presenta vantaggi di costo rispetto al trasporto su strada. Ma è anche più sostenibile... un aspetto molto importante per Novelis. Siamo la più grande azienda al mondo per il riciclaggio di alluminio. Rispetto all'estrazione dell'alluminio primario dalla bauxite mediante elettrolisi, il riciclaggio richiede solo il cinque per cento di energia e produce meno gas serra. Di conseguenza, riciclare alluminio è molto sostenibile. Ma puntiamo alla sostenibilità anche nei trasporti. Pertanto optiamo possibilmente per il traffico merci su rotaia e negli ultimi anni abbiamo incrementato enormemente la quota di trasporti ferroviari, da 0,4 milioni di tonnellate nel 2010 a circa 1,4 milioni di tonnellate nel 2020. Negli scambi tra gli stabilimenti Novelis, i trasporti su rotaia incidono per l'85 per cento. Ma Novelis intende estendere ulteriormente la percentuale di trasporto ferroviario, anche su carri isolati, per raggiungere i clienti nelle loro sedi.

La fase di completamento della Nuova ferrovia transalpina (NFTA) in sintesi

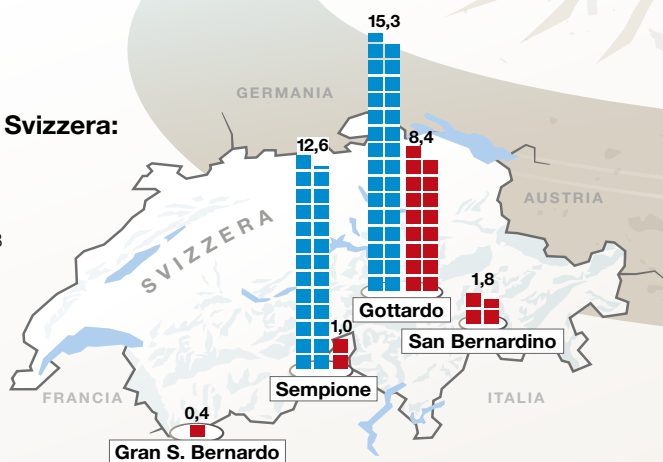
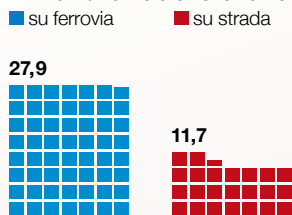


30 anni di politica di trasferimento

La politica svizzera di trasferimento è un modello di successo, grazie all'Iniziativa delle Alpi. Una panoramica sullo sviluppo del traffico merci transalpino su rotaia e su strada.

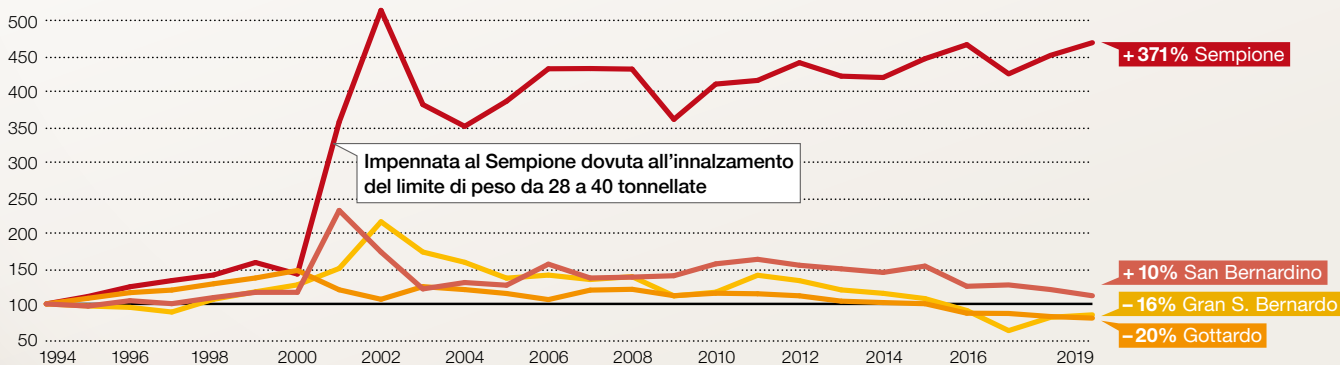
Ecco cosa attraversa la Svizzera: traffico merci su strada e sulle rotaie

Traffico merci transalpino in milioni di tonnellate nette nel 2018



Aumento e diminuzione: sviluppo del traffico pesante

Sviluppo del transito di mezzi stradali pesanti per il trasporto di merci attraverso le Alpi in Svizzera, valori indicizzati (base 1994 = 100)



Infografica: D. Röttele & M. Stünzi / infografik.ch per conto dell'Iniziativa delle Alpi · Fonti di dati: Ufficio federale di statistica, Ufficio federale dei trasporti, Ufficio federale delle strade

COLPO D'OCCHIO

2007: apertura della galleria di base del Lötschberg.

2011: mancato l'obiettivo intermedio di al massimo 1 milione di camion.

2016: apertura al traffico ferroviario della galleria di base del Gottardo.

2020: apertura della galleria di base del Monte Ceneri e completamento del trasporto transalpino su rotaia.

2008: la nuova legge sul trasferimento del traffico merci dà l'incarico al Consiglio federale di negoziare con l'estero su una borsa dei transiti alpini.

2018: l'obiettivo di trasferimento non è stato raggiunto: dalle Alpi svizzere transitano sempre ancora oltre 900.000 camion l'anno.

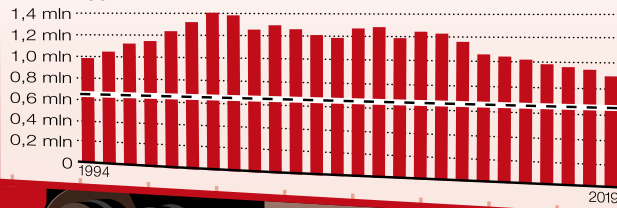
Tutto questo viene trasportato su rotaia attraverso le Alpi svizzere.

Traffico merci ferroviario, in tonnellate nette nel 2018



Veicoli pesanti per il trasporto di merci attraverso le Alpi*

--- = obiettivo di trasferimento di 650.000 transiti



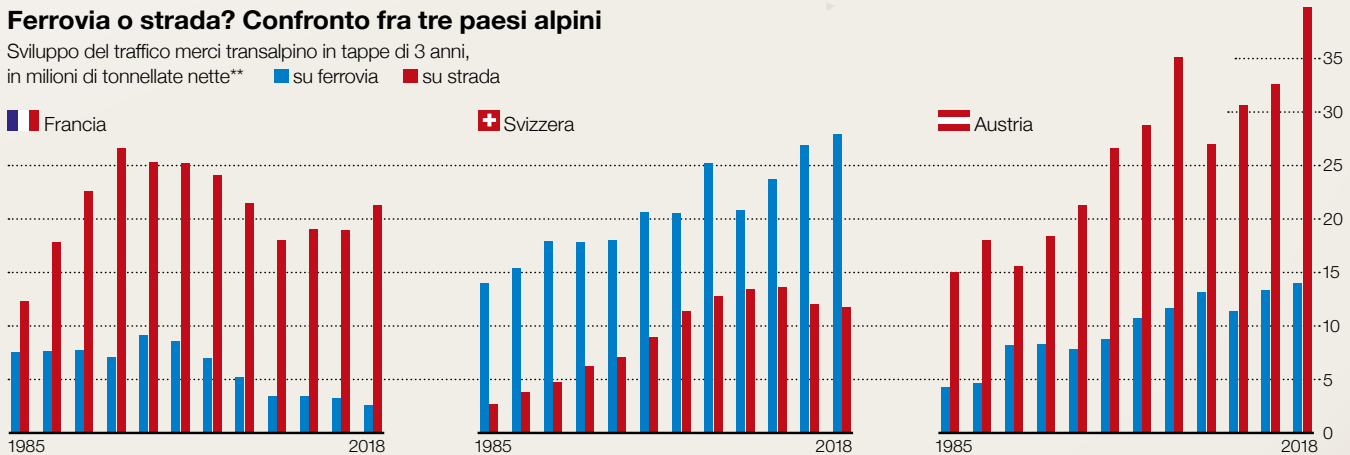
Ferrovia o strada? Confronto fra tre paesi alpini

Sviluppo del traffico merci transalpino in tappe di 3 anni, in milioni di tonnellate nette**

■ Francia

■ Svizzera

■ Austria



* in Svizzera con peso superiore alle 3,5 tonnellate

** nel settore fra la galleria del Fréjus in Francia e il passo del Brennero in Austria (arco alpino interno)



«Le ottimizzazioni possono avvenire solo in collaborazione con i clienti.»

Entrambi hanno assunto il proprio incarico quest'anno, durante la pandemia di coronavirus. Entrambi intendono consolidare ulteriormente una collaborazione pluriennale. Intervista a Simon Kronenberg, CEO di Holcim, e Désirée Baer, CEO di FFS Cargo.

Intervista: Robert Wildi Foto: Daniel Winkler

Signor Kronenberg, ci troviamo a Hüntwangen, la più grande cava di ghiaia della Svizzera, nonché un importante hub di trasporto ferroviario per Holcim. In che misura la pandemia di coronavirus ha influito sull'operatività quotidiana?

Simon Kronenberg: Anche per noi è un anno fuori dal comune. All'inizio della crisi la nostra priorità assoluta era naturalmente la tutela dei nostri collaboratori. Abbiamo reagito tempestivamente adottando le misure necessarie. Penso che abbiamo agito con altrettanta rapidità ed efficienza l'Ufficio federale della sanità pubblica con direttive chiare e la Società degli Impresari-Costruttori, che ha elaborato prontamente un ingegnoso piano in cinque punti per la gestione della crisi nei cantieri svizzeri. La maggior parte dei cantieri è rimasta quasi sempre operativa. La nostra gestione operativa ha continuato a funzionare, con poche eccezioni in Ticino e nella Svizzera romanda.

Lei stesso ha rilevato la carica di CEO di Holcim Svizzera dal suo predecessore Nick Traber soltanto a ottobre. Cosa si prova ad assumere un tale incarico dirigenziale nell'anno «folle» del coronavirus?

Kronenberg: Mi sto insediando in un momento impegnativo ma anche estremamente stimolante. Una cosa è certa: è un anno nel quale tutti noi abbiamo imparato davvero molto. Come azienda, siamo stati in grado di adattarci molto rapidamente alla nuova situazione, portando celermente a regime i processi digitali a tutti i livelli per migliorarli poi ulteriormente. Anche il passaggio all'home office ha funzionato egregiamente. E, naturalmente, si impara molto anche a livello personale da una situazione così estrema.

Signora Baer, anche lei nel marzo 2020, quindi poco prima del lockdown, ha assunto l'incarico di CEO presso FFS Cargo.

Désirée Baer: Naturalmente non è così che ci si immagina l'inizio. Avrei voluto prendermi del tempo per numerosi colloqui personali con i clienti per discutere di progetti e sfide comuni. Siamo però riusciti a reagire rapidamente: con misure organizzative a tutela dei collaboratori e con adeguamenti flessibili dell'offerta, per rispondere alle nuove esigenze dei clienti.

Alcuni clienti Cargo hanno avuto un vero e proprio boom durante il lockdown. Che tipo di aiuto si poteva proporre?

Baer: Esatto, ad esempio la posta e numerosi clienti del commercio al dettaglio riuscivano a stento a stare dietro alle consegne, perché all'inizio della pandemia c'è stato un vero assalto ai negozi,



«Il 2020 è un anno in cui tutti noi abbiamo imparato molto», sostiene Simon Kronenberg.

oltre a un boom massiccio degli acquisti online. In quest'ambito siamo riusciti a elaborare con i clienti soluzioni individuali e innovative in tempi

«Sarebbero auspicabili più punti di servizio per la distribuzione capillare.»

Simon Kronenberg,
CEO di Holcim Svizzera e Italia

brevissimi. Dal mio punto di vista, questa primavera abbiamo dato prova di qualità che spesso nessuno ci attribuisce: rapidità e flessibilità.

Signor Kronenberg, quanto si reputa soddisfatto dell'attuale partenariato con FFS Cargo?

Kronenberg: Con FFS Cargo vantiamo una lunga collaborazione ormai consolidata, con tante storie di successo scritte insieme nei grandi cantieri. Siamo lieti di poter sviluppare insieme soluzioni per le sfide attuali, come il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia. Al momento trasportiamo su rotaia da Hüntwangen un milione di tonnellate di ghiaia ogni anno, ovvero il 70 per cento del volume complessivo. La ferrovia si occupa attualmente del 40 per cento dei trasporti di cemento per noi. Vorremmo approfondire questo aspetto perché il tema della sostenibilità è tra le massime priorità di Holcim. Sarebbe auspicabile un numero ancora maggiore di punti di servizio, che consentano anche la distribuzione capillare su rotaia di cemento e ghiaia in modo ancora più sistematico.





Désirée Baer è convinta che soltanto una strategia adottata di comune intesa conduca all'obiettivo prefissato.

Con quali interventi FFS Cargo intende indurre i clienti a optare per il trasporto su rotaia?

Baer: La richiesta da parte dei clienti di rendere disponibili punti di servizio in tempi brevi è assolutamente comprensibile, implica però costi molto elevati. Noi cerchiamo sempre di prendere in considerazione l'intera catena di trasporto e di creazione di valore di tutti i clienti e di analizzarla in funzione di potenziali di miglioramento realizzabili congiuntamente. Il nostro approccio principale è l'automazione. Ad oggi, soprattutto

ferroviari in modo adeguato. Occorre pertanto adottare una strategia comune che richieda investimenti da parte di ciascuno. Questa è anche la ragione per cui al momento non abbiamo ancora raggiunto l'obiettivo finale che ci siamo prefissi. Gli investimenti finanziari sono molto elevati per tutte le parti interessate. Per attuare questo «big bang» occorre coinvolgere anche la politica, e precisamente al di là dei confini svizzeri.

«L'obiettivo prioritario è un incremento sistematico dell'efficienza grazie a digitalizzazione e automazione.»

Désirée Baer,
CEO di FFS Cargo

Holcim Svizzera è pronta a integrare un'automazione migliorata nel trasporto a carri completi?

Kronenberg: Holcim promuove con slancio le innovazioni nel settore della digitalizzazione e dell'automazione, lungo l'intera catena di creazione di valore. In materia di logistica lavoriamo già a stretto contatto con FFS Cargo. Naturalmente, c'è ancora un grande potenziale per trovare maggiori punti in comune e apportare ulteriori migliorie. Il potenziamento delle capacità di trasporto su rotaia è di importanza fondamentale per Holcim Svizzera, poiché la sostenibilità rappresenta per noi una delle priorità strategiche essenziali.

nel trasporto a carri completi molti accoppiamenti si effettuano manualmente. Ciò presenta al contempo due svantaggi: perdita di tempo per il cliente da un lato e, dall'altro, queste fasi operative vincolano risorse umane con un conseguente aumento dei costi. Quindi, se si possono automatizzare completamente processi di accoppiamento, prove dei freni e anche la verifica, entrambe le parti ne traggono vantaggio. Questo è l'obiettivo al quale stiamo lavorando.

Dunque, una sorta di debito portabile di FFS Cargo?

Baer: Niente affatto. L'automazione può essere realizzata in collaborazione con i clienti e i detentori dei carri solo se anche loro potenziano ed equipaggiano le proprie tecnologie e i carri

Tutto questo emerge anche dal ciclo interno del riciclaggio. Quali miglioramenti ai fini della sostenibilità siete riusciti a realizzare in questo ambito?

Kronenberg: Stiamo ottimizzando tutti i livelli: a partire dalla ricerca costante di materiali greggi e combustibili alternativi. Nel 2018 abbiamo lanciato il primo cemento sostenibile al mondo, che si compone di materiali misti di demolizione riciclati da edifici smantellati. Produciamo inoltre un calcestruzzo che copre tutti gli aspetti del ciclo chiuso dei materiali da costruzione e riduce le emissioni di CO₂. Nel complesso abbiamo ridotto le emissioni di CO₂ del 30 per cento dagli anni 1990. Ed entro il 2050 Holcim Svizzera intende

Gli interlocutori



Simon Kronenberg ha assunto la direzione di Holcim Svizzera e Italia a inizio ottobre 2020. Lavorava già dal 2007 per il Gruppo Lafarge Holcim, da ultimo come responsabile commerciale per Holcim Svizzera e Italia. Simon Kronenberg ha conseguito una laurea in economia presso l'HSG.

Désirée Baer è CEO di FFS Cargo da marzo 2020. Dall'inizio del 2017 è stata a capo di Securitrans, che con quasi 1000 collaboratori garantisce la sicurezza nelle stazioni e nei cantieri. In precedenza ha fatto parte della direzione di FFS Infrastruttura per sette anni, dove è stata responsabile di diversi settori, tra cui Gestione della flotta, Produzione, Logistica, Acquisti, Vendita e IT. Désirée Baer si è laureata in economia aziendale presso l'HSG e ha esperienza di direzione nella consulenza aziendale e come responsabile di una startup.

produrre materiale da costruzione riciclabile a impatto zero sul clima.

Che cosa può proporre FFS Cargo nel settore della sostenibilità?

Baer: Grazie alle centrali idroelettriche delle FFS, oggi la mobilità è affidata già al 90 per cento alle energie rinnovabili; entro il 2025 si punta all'obiettivo del 100 per cento. Entro il 2030, inoltre, le FFS e anche noi, in qualità di società affiliata, puntiamo a diventare completamente clima-neutrali. Per raggiungere questo obiettivo, le Ferrovie federali devono ridurre ancora del 30 per cento l'energia totale consumata oggi; il che rappresenta certamente una vera sfida. Questo obiettivo di risparmio corrisponde al consumo energetico annuale di 212 000 nuclei familiari. Ci aspettiamo grande potenziale da un impiego ancora più economico delle locomotive. A tal scopo si stanno attualmente svolgendo delle corse di prova con una locomotiva ibrida.

Domanda conclusiva a entrambi. Che cosa si aspetta dal 2021?

Kronenberg: Sono convinto che porteremo con noi tante esperienze istruttive dal 2020. Le priorità per il 2021 sono chiare: continueremo a perseguire in modo rigoroso la nostra roadmap negli ambiti della sostenibilità e della digitalizzazione. Per quanto riguarda la situazione a breve e medio termine delle commesse in Svizzera sono fiducioso. Tra il 2022 e il 2025 sono in programma diversi progetti infrastrutturali di un certo rilievo, che ci offrono interessanti possibilità di crescita.

Baer: Anche nel 2021 desideriamo avvicinarci sempre di più al nostro obiettivo prioritario di un incremento sistematico dell'efficienza attraverso la digitalizzazione e l'automazione. Si tratta della competitività rispetto al trasporto su gomma, con la quale la nostra impresa deve misurarsi giorno per giorno. Per noi è anche importante creare più sinergie con i nostri clienti al di là del trasporto nell'intera catena di produzione e di creazione di valore. Infine, mi aspetto dalla Confederazione anche un chiarimento in merito agli obiettivi politici. Ci si aspetta da noi un'ulteriore accelerazione nel trasferimento del trasporto merci su rotaia con offerte innovative e orientate al futuro. Secondo la situazione giuridica attuale, però, occorre puntare sull'autonomia finanziaria, cosa che potrebbe limitare il trasferimento.

Il modo migliore per fare un ordine

Dietro le quinte, FFS Cargo lavora a pieno ritmo alla modernizzazione di processi e sistemi. Al centro, lo sviluppo di un nuovo portale per le ordinazioni. Holcim è tra i primi clienti che hanno provato «Cargo eBooking». Il risultato è positivo.

Testo: Manuel Bühlmann Illustrazioni: Esther Stüdi

Tutto digitale

Il progetto chiave «Greenfield» mira a semplificare l'infrastruttura dei sistemi e processi di FFS Cargo, creando un'interfaccia digitale comoda e moderna per i clienti e assicurando processi snelli all'interno dell'azienda. Ordini, prenotazioni e pianificazione fino al conteggio e al trasporto, in futuro tutto passerà da un unico canale. Nel quadro del progetto «Greenfield», FFS Cargo Digitale si è arricchita del nuovo portale clienti «Cargo eBooking».

Maggiori informazioni su Cargo Digitale:



Per garantire che le loro merci arrivino nel posto giusto al momento giusto, i clienti di FFS Cargo effettuano i loro ordini tramite CIS-online ormai da molti anni. La piattaforma di ordinazione si è dimostrata valida, ma ora è diventata obsoleta. Nell'ambito della digitalizzazione, FFS Cargo sta sviluppando e introducendo gradualmente un nuovo portale di ordinazione attrattivo con il marchio FFS Cargo Digitale: «Cargo eBooking» fornirà ai clienti un accesso moderno, semplice ed efficace ai trasporti ferroviari. Grazie a una comunicazione digitale trasparente, in poche frazioni di secondo gli ordini dei clienti

sono visibili nel sistema. La verifica e il riscontro ai clienti sono automatizzati.

Anche gli addetti di FFS Cargo beneficiano dei vantaggi di «Cargo eBooking», in quanto anch'essi necessitano di una pianificazione precisa e minuziosa dei trasporti. Solo così si può assolvere il compito titanico a livello logistico di rifornire tutta la Svizzera attraverso FFS Cargo. Ogni giorno la ferrovia consegna infatti 200 000 tonnellate nette di merci in tutto il paese, che corrispondono a circa 29,6 milioni di tonnellate nette all'anno o a circa 10 000 viaggi su gomma giornalieri.

Sviluppare, testare, ottimizzare

Per il lancio del nuovo portale di ordinazione, FFS Cargo si è affidata fin dall'inizio a un approccio iterativo. Le funzioni necessarie vengono successivamente sviluppate, testate con i clienti e poi implementate in modo mirato. In questo modo, i responsabili acquisiscono esperienze in modo continuativo e possono organizzare e aggiornare il processo di ordinazione insieme ai clienti. Anche lo scambio automatico dei dati si rinnova. Con la nuova interfaccia di sistema «Cargo API», i clienti interessati dispongono delle stesse funzionalità, ma con la possibilità di collegarsi direttamente al proprio sistema logistico. In futuro il processo di ordinazione sarà dunque ancora più semplice per i clienti.

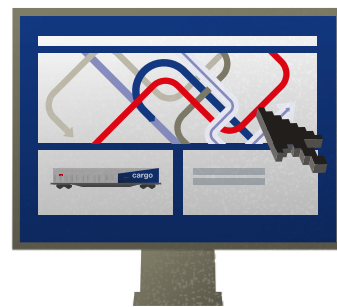
Presenti fin dall'inizio

Tra i primi clienti a usare «Cargo eBooking» c'è Holcim Svizzera. Christian Gubler, responsabile tecnico Holcim per

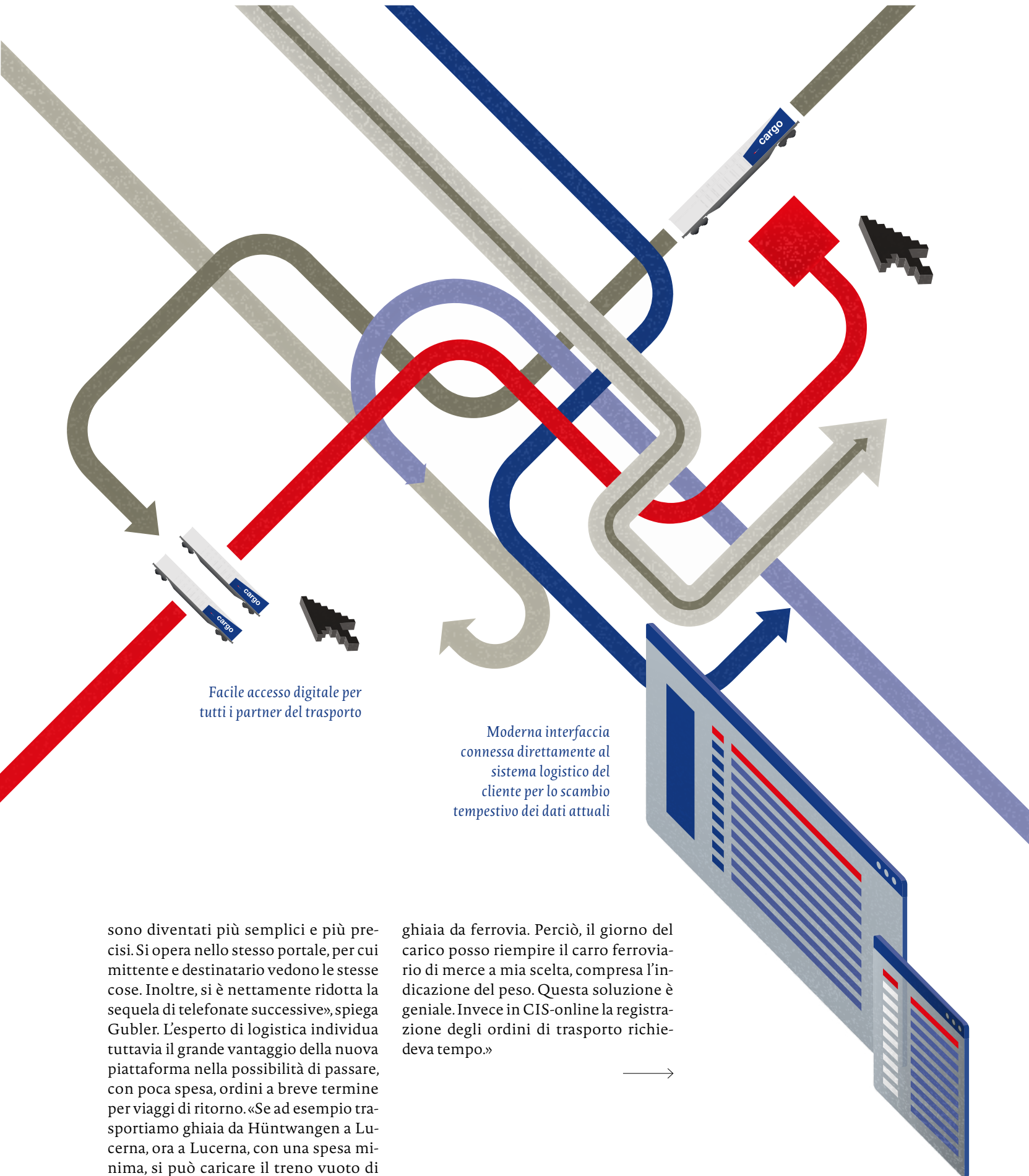
la vendita di ghiaia e la logistica, è stato invitato nel gennaio 2019 a una prima presentazione di FFS Cargo Digitale. All'epoca si era ancora molto lontani da una versione definitiva del nuovo portale di ordinazione. Si trattava piuttosto di illustrare ai clienti la visione che c'era dietro e conoscere le loro aspettative riguardo a una soluzione informatica moderna. «Dal punto di vista del cliente è certamente molto positivo poter essere coinvolto nel processo così presto», dice Christian Gubler. Nel quarto trimestre del 2019 era già disponibile il primo rollout e Gubler ha potuto cominciare a testare la prima versione.

Più semplice e rapido

A distanza di circa nove mesi di test, il risultato è positivo: «Lo scambio con i responsabili del treno e la tracciabilità



Dialogo interattivo tra ordine e prenotazioni per una registrazione rapida degli ordini



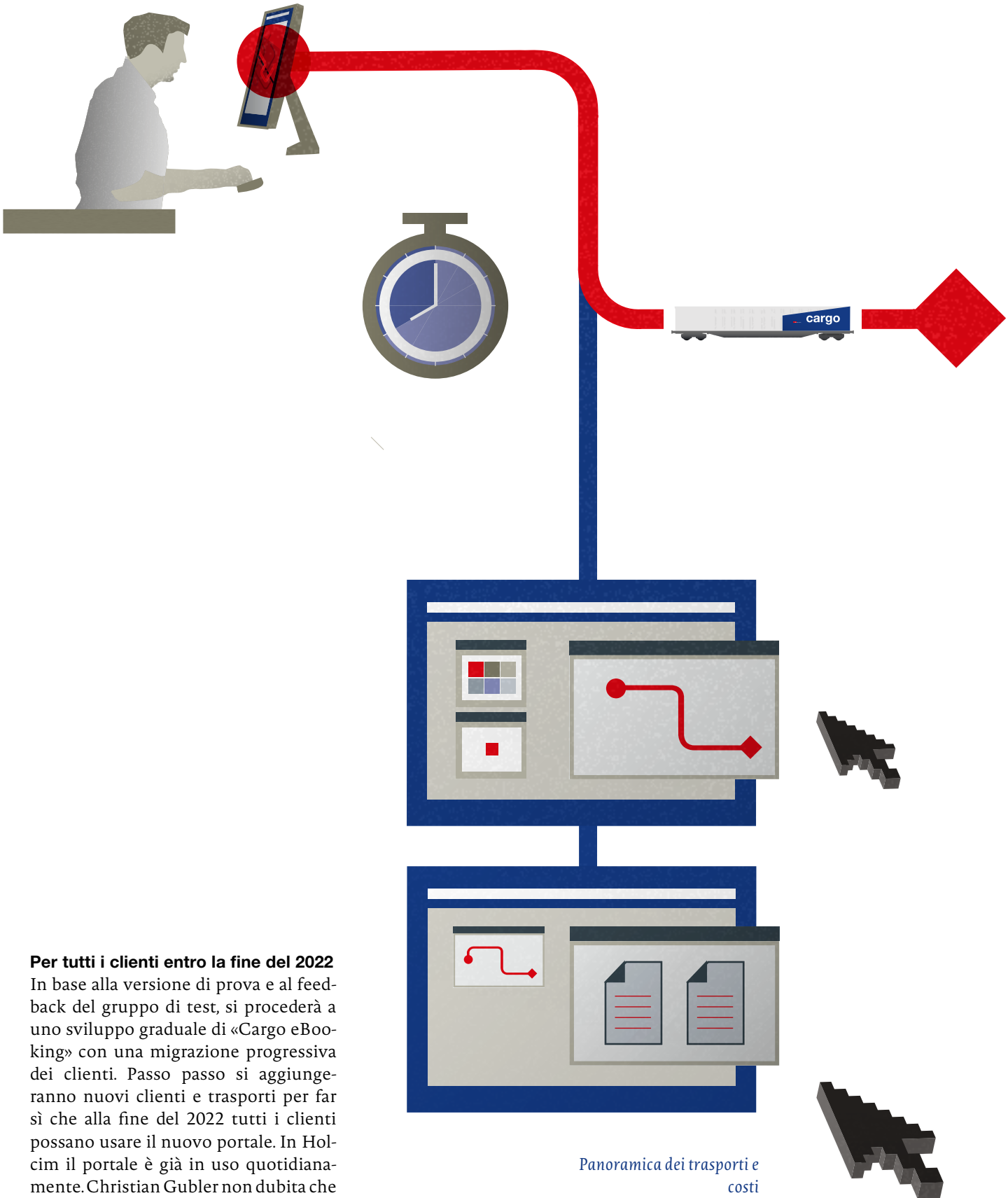
Facile accesso digitale per tutti i partner del trasporto

Moderna interfaccia connessa direttamente al sistema logistico del cliente per lo scambio tempestivo dei dati attuali

sono diventati più semplici e più precisi. Si opera nello stesso portale, per cui mittente e destinatario vedono le stesse cose. Inoltre, si è nettamente ridotta la sequela di telefonate successive», spiega Gubler. L'esperto di logistica individua tuttavia il grande vantaggio della nuova piattaforma nella possibilità di passare, con poca spesa, ordini a breve termine per viaggi di ritorno. «Se ad esempio trasportiamo ghiaia da Hüntwangen a Lucerna, ora a Lucerna, con una spesa minima, si può caricare il treno vuoto di

ghiaia da ferrovia. Perciò, il giorno del carico posso riempire il carro ferroviario di merce a mia scelta, compresa l'indicazione del peso. Questa soluzione è geniale. Invece in CIS-online la registrazione degli ordini di trasporto richiedeva tempo.»





Per tutti i clienti entro la fine del 2022

In base alla versione di prova e al feedback del gruppo di test, si procederà a uno sviluppo graduale di «Cargo eBooking» con una migrazione progressiva dei clienti. Passo passo si aggiungeranno nuovi clienti e trasporti per far sì che alla fine del 2022 tutti i clienti possano usare il nuovo portale. In Holcim il portale è già in uso quotidianamente. Christian Gubler non dubita che sia sulla buona strada: «Spero semplicemente che la versione finale non sia troppo pesante e che sia facile da gestire come quelle con cui ho lavorato finora.»

Panoramica dei trasporti e costi

Una ventata di freschezza



Nel Ceneri si soffoca? Nient'affatto. 50 ventilatori a getto provvedono al necessario ricambio d'aria nella nuova galleria di base. Distribuiti su tutta la lunghezza, si trovano però principalmente vicino all'ingresso e al centro del tunnel. La ventata di freschezza è data da 34 ventilatori grandi di 1,4 tonnellate di peso e 55 chilowatt di potenza e da 16 ventilatori più piccoli da 850 chilogrammi di peso e 37 chilowatt di potenza, i quali possono funzionare in entrambi i sensi e all'occorrenza essere comandati in gruppo. Contrariamente alla galleria di base del San Gottardo, nel Ceneri non ci sono altre centrali di aerazione.



Buona pianificazione e rapidità di reazione

Per far arrivare puntuali merci, carri e collaboratori occorre una pianificazione minuziosa. Abbiamo incontrato due professionisti, responsabili della perfetta orchestrazione e della soluzione dei problemi di tutti i giorni. Intervista alla preparatrice dei trasporti (TRAVOR) Meri Stepanoska e al caposciolta Micha Diefenbacher.

Testo: Karin Rechsteiner Foto: Stefan Kubli, Fred Merz



«Il know-how come capo manovra all'esterno mi aiuta molto nel mio nuovo lavoro di caposciolta in ufficio.»

Micha Diefenbacher,
caposciolta

Micha Diefenbacher, caposciolta

Sempre ricettivo, sempre un passo avanti, sempre in movimento: vi presentiamo Micha Diefenbacher. Il venticinquenne ha iniziato il suo lavoro di caposciolta a Frauenfeld il primo settembre. Sorveglia i trasporti, è responsabile della loro gestione amministrativa ed è il primo referente sia per i clienti che per i collaboratori, quando qualcosa non va secondo i piani.

Se una locomotiva si ferma, un treno è in ritardo, il cliente non è ancora pronto con la merce, il telefono sulla scrivania di Micha Diefenbacher squilla. Si può dire che il suo lavoro è risolvere i problemi. Micha Diefenbacher ride: «Il

mio obiettivo dichiarato è evitare che sorga un problema.» Come si fa? Mentre agisce in modo proattivo, mantenendo il controllo, riflette e guarda avanti. Un esempio? Micha Diefenbacher vede sul piano giornaliero che un certo trasporto è imminente, ma mancano i relativi carri. Quindi organizza subito il materiale rotabile necessario. L'ideale è che il team di manovra resti ignaro del fatto che fino a poche ore prima il materiale per il trasporto non fosse disponibile. «Cerco di essere più rapido del team, di modo che i collaboratori possano fare il loro lavoro indisturbati», spiega Micha Diefenbacher.

Cerca anche di ottenere più informazioni possibili dal cliente. Se si accorge che un treno è in ritardo, chiama direttamente il cliente, prima ancora

che gli arrivi una notifica automatica dal sistema.

I caposciolta sono operativi dal lunedì al venerdì, 24 ore su 24, in tre diversi turni. Quest'autunno FFS Cargo ha decentralizzato questa funzione, che prima veniva gestita a livello centrale a San Gallo. Nella regione Svizzera orientale ora ci sono caposciolta in cinque sedi diverse. «È importante il contatto personale con i clienti e con il team di manovra e di macchinisti», dice Micha Diefenbacher. Prima del cambiamento di posto, lui stesso lavorava come capo manovra all'esterno. «Questa esperienza mi aiuta moltissimo.»

Infatti, conosce molto bene le procedure di manovra e le stazioni di Frauenfeld, Sulgen e Sciaffusa e può quindi avere uno scambio alla pari con i clienti



e i team. La pianificazione del personale richiede una particolare attenzione. Dalle 17 del pomeriggio alle 7 del mattino, infatti, deve cercare una sostituzione se qualcuno è assente. E naturalmente anche nel contatto diretto con i clienti non mancano le sfide. «Se ricevo una telefonata da un cliente irritato a causa di un ritardo nel ritiro dei carri già pronti, devo mantenere la calma», dice Micha Diefenbacher. È importante mostrare comprensione nei confronti del cliente e trovare una soluzione il più rapidamente possibile. E quando tutto fila liscio? Non ha niente da fare? Micha Diefenbacher riflette brevemente, poi si fa una sonora risata: «C'è sempre qualcosa da fare e i problemi non tardano ad arrivare.» Chiunque pensi che, con un lavoro così impegnativo, Micha

Diefenbacher abbia una vita privata tranquilla si sbaglia. Dedica ogni minuto libero alla sua grande passione: la produzione di musica elettronica.

Meri Stepanoska, preparatrice dei trasporti

Meri Stepanoska, dopo sei anni presso FFS Cargo, il 1° settembre ha avuto il suo secondo primo giorno di lavoro nell'azienda. Nella sua nuova veste di preparatrice dei trasporti (TRAVOR). Non era agitata. «Siamo stati preparati bene per la nuova funzione», dice Meri Stepanoska. Proprio come il posto di capo-sciolta, anche il ruolo di preparatrice dei trasporti è stato ridefinito e decentralizzato. FFS Cargo ha creato innanzitutto un team interdisciplinare, incaricato di chiarire le questioni aperte e garantire che tutti fossero ben informati prima di iniziare.

«In FFS Cargo vengo incoraggiata e messa alla prova, imparo sempre qualcosa di nuovo.»

Meri Stepanoska,
preparatrice dei trasporti



Come preparatrice dei trasporti Meri Stepanoska allestisce la pianificazione annuale per il personale di manovra e i macchinisti, inserendo durante l'anno le necessarie modifiche. Inoltre, pianifica l'impiego delle singole locomotive, prenota le tracce, coordina i trasporti periodici e quelli speciali, come ad esempio i trasporti di macchine edili, di attrezzature militari o del Circo Knie. Naturalmente sa anche quando e dove ci sono lavori di costruzione e ne tiene conto nella programmazione.

Meri Stepanoska lavora alla FFS Cargo dal 2014. Ha seguito una formazione come impiegata di commercio nel settore dei trasporti pubblici e successivamente ha lavorato come disponente a Basilea e Olten. Non solo ha acquisito una preziosa esperienza professionale,

ma ha anche imparato il tedesco e l'italiano, visto che nella centrale sono rappresentate tutte le regioni linguistiche della Svizzera. Meri Stepanoska, 25 anni, è originaria della Svizzera romanda, dove vi ha fatto ritorno nel 2016. Ha iniziato nella stazione di smistamento Lausanne Triage come collaboratrice della gestione operativa RCP, occupandosi dell'attività operativa giornaliera. Al tempo stesso assisteva gli apprendisti nella formazione per diventare agenti dei trasporti pubblici AFC e ne seguiva gli esami finali in veste di esperta.

Ora è da poco impiegata come preparatrice dei trasporti a Genève-la-Praille. Cosa occorre per poter allestire piani così complessi? Meri Stepanoska ride: «Una buona organizzazione e un po' di immaginazione.» Nel suo lavoro

necessita però anche di resistenza e di una buona dose di flessibilità. Malgrado la pianificazione a lungo termine, deve saper reagire rapidamente quando accade qualcosa e cercare i sostituti in caso di assenza. Ci sono dei compiti che le incutono un po' di timore? «La pianificazione annuale è una novità per me», spiega. Tuttavia, durante il primo anno viene supportata da un collega esperto. «Sono fiduciosa, penso che imparerò in fretta e presto saprò padroneggiare anche questa grande pianificazione.»



Puntuali nella nuova era

Più veloce, più efficiente, più affidabile: a metà dicembre 2020, con la Nuova ferrovia transalpina (NFTA) inizia una nuova era nel traffico merci europeo su rotaia. La galleria di base del Ceneri e il corridoio di 4 metri entrano in servizio in Svizzera nei tempi previsti, mentre oltreconfine i lavori continuano. Cosa significa per i clienti di FFS Cargo?

Testo: Michelle Russi

Non sarà facile arrivare al completamento della NFTA. Ma c'è un mandato del popolo e non ci faremo fermare.» Così l'allora consigliere federale Adolf Ogi si rivolge ai partecipanti della riunione del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie a Berna. È il 7 ottobre 1992 e dieci giorni prima, il 27 settembre, il popolo svizzero ha approvato la costruzione della NFTA. Il 64 per cento ha detto sì alle gallerie di base del Lötschberg, del San Gottardo e del Ceneri – e di conseguenza al trasferimento del traffico merci transalpino su rotaia.

28 anni dopo. La galleria di base del Ceneri viene inaugurata ufficialmente. Avviene il passaggio di consegne dal costruttore AlpTransit San Gottardo SA alle FFS. È il 4 settembre 2020. Ancora circa tre mesi e treni merci e passeggeri ordinari percorreranno l'opera lunga 15,4 km e costata 3,6 miliardi. E con la messa in servizio del Ceneri a metà dicembre 2020 anche la NFTA sarà una realtà.

Le tre gallerie di base della NFTA

	Lötschberg	Gottardo	Ceneri
Lunghezza	34,6 km	57,1 km	15,4 km
Portale nord	Frutigen BE	Erstfeld UR	Camorino TI
Portale sud	Raron VS	Bodio TI	Vezia TI
Scavo del tubo principale da	Settembre 2000	Novembre 2002	Marzo 2010
Avvio dell'esercizio	2007	2016	2020
Costi di costruzione: livello dei prezzi 1998 ¹	4,3 mia. fr.	9,4 mia. fr.	2,8 mia. fr.
effettivo ²	5,3 mia. fr.	12,2 mia. fr.	3,6 mia. fr.
Capacità giornaliera	80 treni merci 50 treni passeg.	260 treni merci 65 treni passeg.	170 treni merci 180 treni passeg.

¹ livello di prezzo 1998 = rincaro, IVA e interessi di costruzione escl.

² effettivo = rincaro, IVA e interessi di costruzione incl.

Fonte: Ufficio federale dei trasporti: flyer «Alptransit», 2020



Un momento storico: il 4 settembre 2020 la presidente della Confederazione Simonetta Sommaruga taglia il nastro della nuova galleria di base del Ceneri.

I vantaggi della NFTA

Adolf Ogi aveva ragione: la Svizzera non si è fatta fermare nella costruzione della NFTA – neanche dalla pandemia di coronavirus. Nella primavera 2020 è stato necessario sospendere la fase di test nella galleria di base del Ceneri per quattro settimane, ma il ritardo è stato recuperato. Daniel Salzmann, capoprogetto asse nord-sud del San Gottardo presso le FFS, afferma: «Per fortuna la situazione si è ristabilita velocemente e abbiamo potuto fare riferimento ai piani originari.» Oltre al Ceneri è stato completato in tempo per il cambiamento d'orario 2020 anche il nuovo corridoio di 4 metri per il trasporto di semirimorchi nelle tratte Basilea-Chiasso e Basilea-Luino. Queste innovazioni portano vantaggi importanti al traffico merci su rotaia internazionale:

● Maggiore capacità

Il traffico merci dispone giornalmente di 210 tracce lungo l'asse di transito. A causa dei lavori di completamento nella galleria di base del San Gottardo, solo a fine 2022 sarà possibile offrire la piena capacità di 260 tracce. In ogni caso la capacità di tracce disponibile è sufficiente a coprire l'attuale domanda.

● Risparmio di tempo

Il tempo di percorrenza da Rotterdam a Milano si riduce di circa due ore.

● Treni più lunghi, più pesanti e più veloci

Da dicembre 2020 possono circolare sull'asse treni merci con una lunghezza fino a 750 metri e un peso rispettivo fino a 2150 tonnellate in direzione nord-sud e fino a 2000 tonnellate in direzione sud-nord. Inizialmente i treni lunghi sono impiegabili solo nella tratta via Luino, prevedibilmente anche via Chiasso dall'estate 2021. La conduzione di treni merci lunghi 750 metri sarà possibile integralmente via Luino da fine 2022 e via Chiasso da fine 2023. Per i treni merci la velocità massima è di regola 100 km/h.

● Trasporti più sostenibili

Dopo una fase di avviamento, a fine 2022 la capacità giornaliera sarà aumentata a oltre 3000 posti per semirimorchi. Per ogni semirimorchio trasportato su rotaia FFS Cargo risparmia 0,3 tonnellate di CO₂. Ciò corrisponde a circa 60 000 palloncini pieni di CO₂. Con capacità a pieno carico si possono risparmiare 890 tonnellate di CO₂ al giorno.

● Maggiore affidabilità

Grazie all'attuale programma «Opportunità Ceneri» la collaborazione internazionale continua a migliorare. Gli obiettivi sono una pianificazione internazionale delle tracce, un migliore coordinamento dei cantieri e tempi di sosta ottimizzati ai confini.

Un orario completamente nuovo

Con l'entrata in servizio della galleria di base del Ceneri non si ha ancora a disposizione la piena capacità delle tracce. Da un lato, sulla linea di Luino e nella stazione di Gallarate i lavori continuano sino a fine 2022 e nella stazione di Chiasso sino presumibilmente a fine 2023. Dall'altro, sono in corso lavori di completamento agli impianti di sicurezza nella galleria di base del San Gottardo. Daniel Salzmann spiega: «È evidente che le capacità di carico nel Gottardo e nel Ceneri non sono sfruttate dall'inizio. Sono due opere storiche con cui vogliamo fronteggiare per molti anni la domanda crescente.» In termini concreti, dal cambiamento d'orario 2020 sino a fine 2022 il traffico merci otterrà alternativamente da quattro a cinque tracce per ora e direzione. Nel programma lavori sono previste sei tracce per ora e direzione nel Gottardo e quattro nel Ceneri. Al momento la galleria di base del San Gottardo è sfruttata al 50 per cento circa: in media attraversano la galleria 140 treni merci e passeggeri al giorno, a fronte di una capacità di 270. Più o meno due terzi sono ascrivibili al traffico merci.

Nel Ceneri entra in servizio un orario completamente nuovo in cui si susseguono treni veloci a lunga percorrenza, treni merci lunghi e pesanti nonché treni della rete celere regionale: «A questo in particolare va il nostro rispetto più che all'entrata in servizio in sé della galleria», dice Salzmann. Coordinare la fitta rete di trasporti richiederà molto impegno – anche perché a livello internazionale sono rare le tratte paragonabili a un traffico misto così eterogeneo. La sfida è fare in modo che i diversi tipi di treni non si ostacolino a vicenda. Mentre, ad esempio, il treno a lunga percorrenza viaggia fino a 200 km/h senza fermate intermedie, la rete celere regionale dopo le fermate di S. Antonino o Giubiasco deve inizialmente accelerare prima di attraversare il Ceneri. I pesanti treni merci, poi, dovrebbero transitare a 100 km/h possibilmente senza fermarsi.

Ritardi internazionali

Rappresenta una sfida non solo la complessa programmazione oraria, ma anche la situazione nei paesi confinanti. Essendo tuttora in corso l'ampliamento



Con la nuova galleria ferroviaria il Ticino meridionale e l'Italia sono ancora più raggiungibili.

delle tratte d'accesso in Italia e in Germania, su alcuni tratti di percorso dell'asse nord-sud ci si deve ancora attendere limitazioni nel traffico merci su rotaia, ad es. tra Basilea e Karlsruhe. L'ampliamento delle tratte d'accesso do-

«La NFTA è un'opera del secolo che dovrà soddisfare anche le esigenze delle generazioni future.»

Daniel Salzmann,
capoprogetto dell'asse nord-sud del Gottardo

vrebbe concludersi in Italia a fine 2022, mentre in Germania ci vorrà più tempo. Allo stato attuale le tratte d'accesso con l'ampliamento a quattro binari saranno pronte a Nord non prima del 2041. Treni lunghi fino a 750 metri saranno utilizzabili in Germania presumibilmente dal 2024. Da parte svizzera si è già pronti a offrire la capacità concordata, come dice Daniel Salzmann. E anche nell'accesso da Nord e Sud le ferrovie cercano di ottimizzare insieme le capacità in modo da soddisfare al meglio la domanda.

Una ferrovia di pianura – davvero?

La Nuova ferrovia transalpina viene spesso definita «ferrovia di pianura attraverso le Alpi», vale a dire che la differenza di altitudine nella tratta sarebbe paragonabile a quella della pianura. Secondo Daniel Salzmann delle FFS la designazione è corretta solo in parte: la tratta via Luino raggiunge una pendenza massima del 12 permille e corrisponde quindi a una ferrovia di pianura. La tratta via Chiasso, invece, non è a rigore una ferrovia di pianura. Subito dopo Chiasso ha una pendenza di circa 17 permille. Per condurre treni merci pesanti in quel tratto saranno necessarie anche in futuro due locomotive. «Il prossimo passo in termini di efficienza sarebbe aggirare questa pendenza con una misura adeguata», dice Daniel Salzmann. Le idee ci sono, ma non sono ancora mature.

Pronti al domani

Crescita demografica, nuove esigenze dei clienti e la richiesta di catene di fornitura sostenibili: il settore della logistica si sta evolvendo. Uno sguardo a tre settori d'attività ricchi di potenziale mostra come FFS Cargo si sta preparando ad affrontare il futuro.

Testo: FFS Cargo

L'obiettivo è chiaro: le FFS puntano alla mobilità a impatto climatico zero entro il 2030. Già oggi il 90 per cento dei treni funziona grazie alla corrente ricavata dall'energia idrica. A partire dal 2025, saranno alimentati al 100 per cento con corrente derivata da fonti energetiche rinnovabili. Con questa strategia di sostenibilità le FFS intendono fornire un contributo attivo alla svolta energetica in Svizzera.

L'attuale politica del clima e la pressione a livello politico favoriscono la ferrovia e, di conseguenza, anche FFS Cargo. Rispetto alla strada, infatti, la rotaia riscuote successo grazie a vantaggi ecologici quali, ad esempio, un ridotto impatto ambientale per effetto di inquinanti atmosferici. In futuro, FFS Cargo intende sfruttare meglio questi vantaggi e puntare a catene di fornitura sostenibili, a impatto zero sul clima e sulle risorse.

Ampliamento del traffico combinato

Per soddisfare la domanda crescente di soluzioni di trasporto ecologiche da parte dei clienti, dal 2012 FFS Cargo sta ampliando gradualmente l'offerta di traffico combinato. Nel 2019 FFS Cargo ha trasportato 118831 contenitori (casce mobili e semirimorchi) per un totale di 98743 carri nel traffico combinato. Ciò equivale a un carico utile di circa 1,5 milioni di tonnellate nette. Con il terminale TC inaugurato a fine agosto 2020 a Widnau SG, la capacità della rete interna di traffico combinato viene ulteriormente incrementata. Attualmente in tutta la Svizzera sono disponibili 16 terminali di trasbordo mentre FFS Cargo gestisce in autonomia dieci terminali.



I vantaggi del traffico combinato:

- elevata pianificabilità per effetto di orari cadenzati
- trasporti puntuali, affidabili e sostenibili senza code
- trasporto merci notturno con consegna di primo mattino
- scelta tra 16 terminali
- alleggerimento del traffico su strada



Con il terminale TC a Widnau, FFS Cargo dispone adesso di una seconda sede nella Svizzera orientale, oltre a Gossau.



L'area di 3000 metri quadrati di saw gruppe è provvista di un proprio raccordo ferroviario.



«La nostra competenza chiave è la realizzazione di elementi di calcestruzzo. Questo apre possibilità di trasporto interessanti anche per i nostri prodotti e inoltre stiamo dando un contributo al trasferimento sulla rotaia.»

Marcel Schmitter,
responsabile Betonaggio, logistica e vendita, saw gruppe

«Con Widnau apriamo la regione economica della Valle del Reno e la regione del Vorarlberg al traffico su rotaia e attraverso Basilea raggiungiamo i collegamenti internazionali con i grandi porti marittimi in Germania, Olanda e Belgio oppure, tramite l'asse nord-sud, ci muoviamo in direzione dell'Italia.»

Bruno Fischer,
responsabile Traffico combinato, FFS Cargo





Apertura riuscita nonostante le condizioni insolite: il nuovo terminale per il traffico combinato è in funzione da agosto 2020.



Durante un tour dell'azienda i visitatori hanno avuto la possibilità di farsi un'idea dei lavori svolti da saw grupe.

«Ci stiamo impegnando a espandere il traffico ferroviario.»

Michael Sieber, responsabile Risorse e infrastruttura, Sieber Transport AG



Il nuovo terminale TC a Widnau si trova nello stabilimento di saw grupe, un'azienda a conduzione familiare specializzata nella produzione di elementi di calcestruzzo e dotata di un proprio raccordo ferroviario. Marcel Schmitter, responsabile Betonaggio, logistica e vendita, afferma: «La nostra competenza chiave è la realizzazione di elementi di calcestruzzo. Questo apre possibilità di trasporto interessanti anche per i nostri prodotti e inoltre stiamo dando un contributo al trasferimento sulla rotaia.» Tra i primi clienti di Widnau figura la Sieber Transport AG. Il traffico combinato conviene all'impresa di trasporto, come sottolinea Michael Sieber, responsabile Risorse e infrastruttura: «Guadagniamo così in flessibilità e velocità.» Inoltre, la sostenibilità svolge un ruolo importante per la Sieber Transport, che vuole dare il suo contributo lungo tutta la catena di fornitura.

Anche per FFS Cargo la collaborazione con saw grupe è una fortuna poiché l'azienda ferroviaria cercava già da tempo una nuova sede nella Svizzera orientale per un nuovo terminale TC. Bruno Fischer, responsabile Traffico

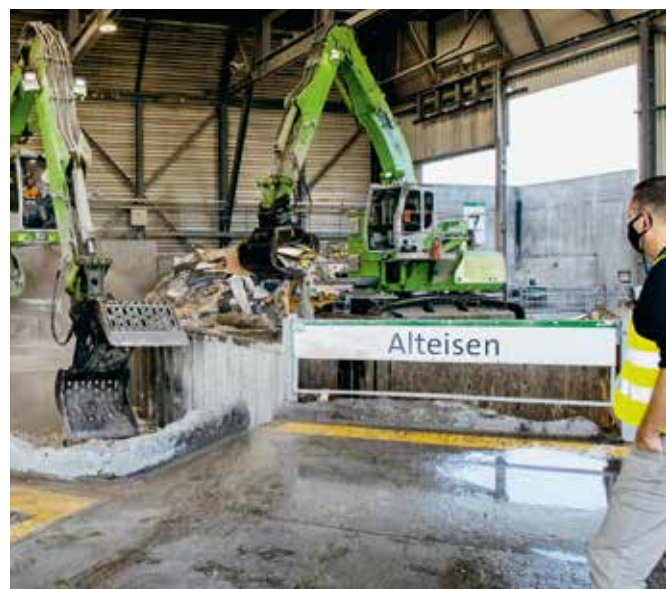
combinato, è decisamente soddisfatto del nuovo partner: «In saw grupe abbiamo trovato il nostro partner ideale: la collaborazione è stata molto intensa e sempre mirata.» Bruno Fischer vede un grande vantaggio nell'apertura delle regioni economiche della Valle del Reno e del Vorarlberg, oltre che nel collegamento ai grandi porti marittimi del Nord Europa.

Più attenzione alla logistica dei lavori

La logistica dei lavori e la logistica di ritorno rappresentano un settore d'attività sempre più significativo per FFS Cargo. Al fine di rafforzare il proprio posizionamento in questi settori, l'impresa si avvale adesso di un nuovo reparto creato ad hoc. L'obiettivo è concentrare l'attenzione sulle grandi opere di costruzione in tutta la Svizzera a partire da 2021, acquisire nuovi clienti e individuare il potenziale nello smaltimento. In un orizzonte temporale che arriva al 2035 i responsabili hanno già preso in considerazione circa 50 progetti di costruzione. Per l'anno 2021 il progetto «Galleria di fuga tunnel di



È così che funziona lo smaltimento urbano moderno: nel cuore della città di Zurigo, non distante dalla Prime Tower, la Debag AG Zürich gestisce dal 2018 un hub di smaltimento con collegamento diretto al binario.



Kerenzerberg» è in primo piano. Su incarico di Rail Cargo Austria (RCA), FFS Cargo consegna a Weesen SG circa 70 treni completi con elementi di calcestruzzo. FFS Cargo si occupa anche del trasbordo su autocarri in loco. Gli elementi di calcestruzzo provengono da un'azienda austriaca che consegna i propri prodotti in Svizzera per la prima volta principalmente tramite ferrovia.

Un ulteriore progetto, che terrà anch'esso impegnata la nuova Business Unit a partire dal 2021, è il trasporto di materiale di scavo per Colas Suisse, un'azienda di costruzione di strade della Svizzera occidentale. Dopo una fase intensiva di test in estate e nell'autunno 2020 è previsto che FFS Cargo, in futuro, rimuova annualmente fino a 100.000 tonnellate di materiale di scavo tra Villeneuve VD e Vernier GE. In parallelo a questi due progetti si svolgono i preparativi per altre grandi opere di costruzione, ad esempio per la costruzione della seconda canna della galleria del San Gottardo nonché per la costruzione della galleria di circoscrizione nel distretto di Le Locle, nel Cantone di Neuchâtel.

Soluzioni per il settore del riciclaggio

Con la crescita demografica aumenta anche l'importanza delle opportunità di riciclaggio nel nostro paese. Infatti: dove vivono più persone, si consuma di più e si producono più rifiuti. Di comune intesa con i suoi partner, FFS Cargo si preoccupa di ampliare la rete di hub di smaltimento in Svizzera, realizzare collegamenti ferroviari adeguati a flussi di smaltimento e riciclaggio ed elaborare soluzioni rispettose dell'ambiente nella logistica urbana. FFS Cargo, inoltre, supporta sempre più i suoi clienti con piani di logistica nell'economia circolare affinché cemento, vetro usato, carta usata e altri materiali possano essere trattati per il riutilizzo.

Un buon esempio è l'hub di smaltimento della Debag AG Zürich nel cuore della città di Zurigo: è qui che dal 2018 rifiuti edili, vetro usato e carta vengono raccolti, smistati, trattati e, infine, trasportati con la ferrovia nel rispetto dell'ambiente all'acquirente finale. Con questi piani logistici, FFS Cargo non si rivolge soltanto alle imprese dell'industria manifatturiera ma anche a comuni e cantoni.

Ecco i vantaggi di una logistica di ritorno con raccordo diretto:

- è ecologica grazie alla posizione centrale e ben collegata
- è affidabile e vincolante poiché non sussiste il rischio di code
- è facile perché la gestione operativa avviene tramite un'unica struttura



SBB CFF FFS Cargo

Tre partner, un obiettivo: smalti- mento sostenibile.

I partner Debag Spross, ACTS e FFS Cargo si impegnano congiuntamente a favore di un'economia circolare ecologica nei settori del riciclaggio/smaltimento e del trasporto.

www.sbbcargo.com/smaltimento

