

cargo

La rivista svizzera di logistica

1 | 2023



DAC+

**Accoppiamento perfetto,
trasmissione stabile: un
treno pilota viaggia verso
il futuro.**

Da pagina 18



Treno dopo treno verso la sostenibilità

Ambasciatrice di un trasporto merci su rotaia rispettoso del clima, una locomotiva rinnovata di tipo Re 484 ha da poco iniziato a percorrere la Svizzera. Questa locomotiva simboleggia il contributo di FFS Cargo agli obiettivi climatici delle FFS e assicura che le merci vengano trasportate all'insegna della sostenibilità, per la nostra clientela. Il trasporto delle merci su rotaia consuma sette volte meno energia, produce undici volte meno gas serra e richiede una superficie sette volte inferiore. La consapevolezza ambientale di FFS Cargo include anche l'economia circolare, sostenuta mediante la manutenzione preventiva dei veicoli e il trasporto nel rispetto del clima dei materiali destinati alla rigenerazione. Non è tutto: già oggi la corrente ferroviaria è ottenuta al 90% da energia idroelettrica e nell'arco di pochi anni sarà completamente prodotta da fonti rinnovabili.



Altre immagini su Instagram:
[instagram.com/sbbcargo](https://www.instagram.com/sbbcargo)

Impressum

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

Redazione FFS Cargo: Stefanie Probst, Miriam Wassmer
Concetto e realizzazione: Redact Kommunikation AG, Glattbrugg
Redazione e direzione del progetto: Katrin Montiegel **Layout:** Jacqueline Müller
Traduzioni: Servizio linguistico FFS
Stampa: Hertig + Co. AG, Lyss
Indirizzo della redazione: FFS Cargo, Redazione rivista di logistica cargo, Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com
Tiratura complessiva: 4050 copie

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

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



Editoriale

Traffico merci su rotaia per la Svizzera

Cara lettrice, caro lettore,

per orientare l'attività di Cargo sono essenziali le condizioni quadro. A inizio novembre 2022, il Consiglio federale ha posto in consultazione due varianti del dossier in materia di sviluppo del traffico merci su rotaia. Le FFS prediligono la prima, intesa a rafforzare il trasporto ferroviario di merci mediante vari strumenti e un profondo ammodernamento. In particolare, questa variante prevede un potenziamento del traffico a carri completi. Una decisione a sfavore di questa modalità di trasporto sarebbe irrevocabile: per saperne di più, leggi l'intervista a Désirée Baer e al consigliere nazionale Jon Pult (pagina 10).

Il traffico merci su rotaia riveste un ruolo centrale anche per i Cantoni e viene tenuto in considerazione in sede di pianificazione dei trasporti e del territorio. I Cantoni di Zurigo, Berna e Vaud hanno già elaborato strategie apposite e sono passati alla fase realizzativa (pagina 4). Il grafico dei flussi di merci in Svizzera, trasportate a intervalli regolari da FFS Cargo, mostra chiaramente la rilevanza assunta dal traffico merci su rotaia nelle diverse aree (pagina 16).

In tutta Europa è in corso un ammodernamento del trasporto ferroviario di merci, con l'obiettivo di passare all'accoppiamento automatico digitale. Come può un semplice cavo dati trasformare un treno merci? Scoprilò nell'articolo da pagina 18.

Buona lettura!

Miriam Wassmer
Responsabile Comunicazione FFS Cargo



4-9 Focus sulla logistica FFS Cargo e i Cantoni proseguono insieme il cammino verso una migliore ripartizione modale: i Cantoni di Zurigo, Berna e Vaud forniscono esempi concreti.

10-13 Incontro al vertice Il traffico a carri completi è a rischio? Un approfondimento con la CEO Désirée Baer e il consigliere nazionale Jon Pult.

14-15 Al centro di tutto I servizi digitali di FFS Cargo offrono strumenti semplici ed efficienti per gestire i trasporti di merci.

16-17 Colpo d'occhio Per la propria clientela, FFS Cargo trasporta ogni giorno circa 185 000 tonnellate di merci: uno sguardo ai flussi nel traffico interno.

18-20 Innovazione Un progetto ambizioso: DAC+ fa progredire l'automazione e la digitalizzazione.

21 L'oggetto Un'ammortizzazione da manuale.



22-24 Punto di vista del cliente
Carri e carri di sale: le Saline Svizzere e FFS Cargo sono una squadra vincente da circa 50 anni.

25 Fatti e cifre Nove volte nuova: tutti i segreti della locomotiva di linea Vectron.

26-27 Frammenti Le novità dal settore.

Cosa hanno in programma i Cantoni

Il trasporto merci è fondamentale per l'approvvigionamento e lo smaltimento in Svizzera, come dimostrano le misure logistiche adottate nei Cantoni di Zurigo, Berna e Vaud: l'obiettivo è concentrarsi sul trasporto su rotaia con piani per garantire le superfici, un'economia circolare e un costante scambio interdisciplinare.

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

Non c'è più bisogno di attendere il mondo di domani, perché è in consegna già questa sera. Just in time: ecco cosa vogliamo. Non desideriamo invece rumore, cattivi odori, maggiori emissioni di CO₂ e un binario davanti a casa sul quale sfreccia un treno merci, proprio quando abbiamo appena ordinato online tappi per le orecchie con consegna espresso. Trasporto, trasbordo e stoccaggio di merci: tutto questo avviene prima che il fattorino suoni a casa e noi lo ringraziamo per il nostro pacchetto.

E i pacchetti non fanno che aumentare: l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale prevede per il 2040 circa 547 milioni di tonnellate di merci trasportate, con un'infrastruttura che già oggi è quasi giunta al limite. Sebbene la digitalizzazione e l'automazione siano destinate a semplificare in futuro il trasporto su rotaia, ci attendono ancora progetti importanti come la migrazione europea all'accoppiamento automatico digitale (v. pag. 18). Senza rotaie, non c'è trasporto; senza impianti di trasbordo, niente carico.

Urbanizzazione

I grandi cambiamenti tecnologici, economici e sociali pongono il traffico merci su rotaia di fronte a nuove sfide importanti. Oltre al crescente volume di merci, anche l'urbanizzazione costituisce un fattore decisivo: sempre più persone si trasferiscono in città o negli agglomerati limitrofi. Aumenta quindi la domanda di abitazioni, posti di lavoro, offerte per il tempo libero e negozi, il tutto ben collegato alla rete di trasporti. Al contrario, le infrastrutture necessarie per la logistica non sono ben accette: troppo rumorose, sporche e brutte.

Abitudini di consumo

Anche le esigenze della clientela stanno cambiando. Negli ultimi anni, soprattutto dopo la pandemia, a spingere all'acquisto non è più solo l'ampia offerta, ma anche la velocità di consegna. Si acquista in rete, non più in negozio. Just in time, consegna

in giornata o in una data (e un luogo) a scelta sono diventati lo standard: la qualità si misura in base a velocità, affidabilità e flessibilità. Tutto ciò rappresenta un'enorme sfida per le imprese di trasporto, perché i flussi di merci diventano sempre più complessi. Mentre in passato le consegne erano accorpate in luoghi definiti, oggi viene richiesta una sempre maggiore individualizzazione.

Necessità di soluzioni

Con la crescita della popolazione, si assiste a una progressiva riduzione dello spazio utile. Nelle sedi strategiche mancano superfici o impianti adeguati per il trasbordo delle merci dalla strada alla rotaia: si rendono quindi necessari progetti significativi, soprattutto nell'ambito della logistica urbana e dell'approvvigionamento e smaltimento nelle città. Per migliorare la situazione, la Confederazione ha invitato i Cantoni a formulare specifici piani logistici e per il trasporto delle merci, allo scopo di illustrare gli sviluppi sociali e i relativi cambiamenti e di trovare soluzioni al crescente impasse nel trasporto merci.

Autonomia decisionale dei Cantoni

Ogni Cantone verifica e valuta le proprie necessità, avviando le relative misure. Occorre soprattutto assicurare le superfici logistiche e le tracce esistenti per un'adeguata pianificazione del traffico, promuovere la costruzione o l'ampliamento degli impianti di trasporto e sviluppare progetti innovativi. «La rete ferroviaria deve essere la colonna portante, qualitativamente solida, del trasporto merci», afferma Paul Schneeberger dell'Ufficio per la mobilità del Cantone di Zurigo. I piani logistici e per il trasporto delle merci sono un importante strumento per rappresentare le istanze del settore nei confronti dell'economia e della politica. Gli esempi di Zurigo, Berna e Vaud mostrano cosa è possibile raggiungere con l'economia circolare, la garanzia delle superfici e lo scambio interdisciplinare.

—————>

Il programma di sviluppo strategico (PROSSIF)

Per migliorare l'efficienza di un trasporto merci in crescita, ogni 4-8 anni il Parlamento approva nuove fasi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.

Entro il 2025

- Aumento della capacità per i treni merci tra le stazioni di smistamento di Basilea e Limmattal
- Ampliamento della linea alle pendici meridionali del Giura per un buon collegamento tra le stazioni di smistamento di Losanna e Limmattal
- Garanzia del numero necessario di corse dalla stazione di smistamento di Limmattal verso Sargans e il Ticino

Entro il 2035

- Seconda traccia Express sull'asse est-ovest: treni merci fino al 20% più veloci rispetto al 2025
- Limitazioni ridotte durante gli orari di punta del traffico viaggiatori
- Costruzione delle nuove stazioni di formazione a Broye e nel Nord vaudois
- Ampliamenti sulla tratta ferroviaria nazionale Zofingen-Lenzburg e nell'Unterland e Mittelland zurighesi

Entro il 2050

- Ulteriori piattaforme di trasbordo lungo gli assi est-ovest e nord-sud
- Messa in esercizio di nuovi city hub
- Ampliamento delle possibilità di trasbordo rotaia/strada
- Potenziamento del collegamento ferroviario negli agglomerati





In primo piano

- Trasferimento del trasporto merci su sistemi rispettosi dell'ambiente e delle risorse
- Efficienza nell'approvvigionamento dei beni e nello smaltimento dei rifiuti

Cantone di Zurigo

City hub ed economia circolare

Nel Cantone di Zurigo, un'area densamente popolata, l'approvvigionamento e lo smaltimento negli agglomerati urbani costituiscono un problema sempre più impellente. Occorre cercare soluzioni alla carenza di superfici e, al tempo stesso, alla questione climatica. Con il progetto Urban Mining Logistics, FFS Cargo ha sviluppato, insieme a Spross Transport & Recycling AG, un city hub innovativo che funge anche da sede di produzione del calcestruzzo riciclato.

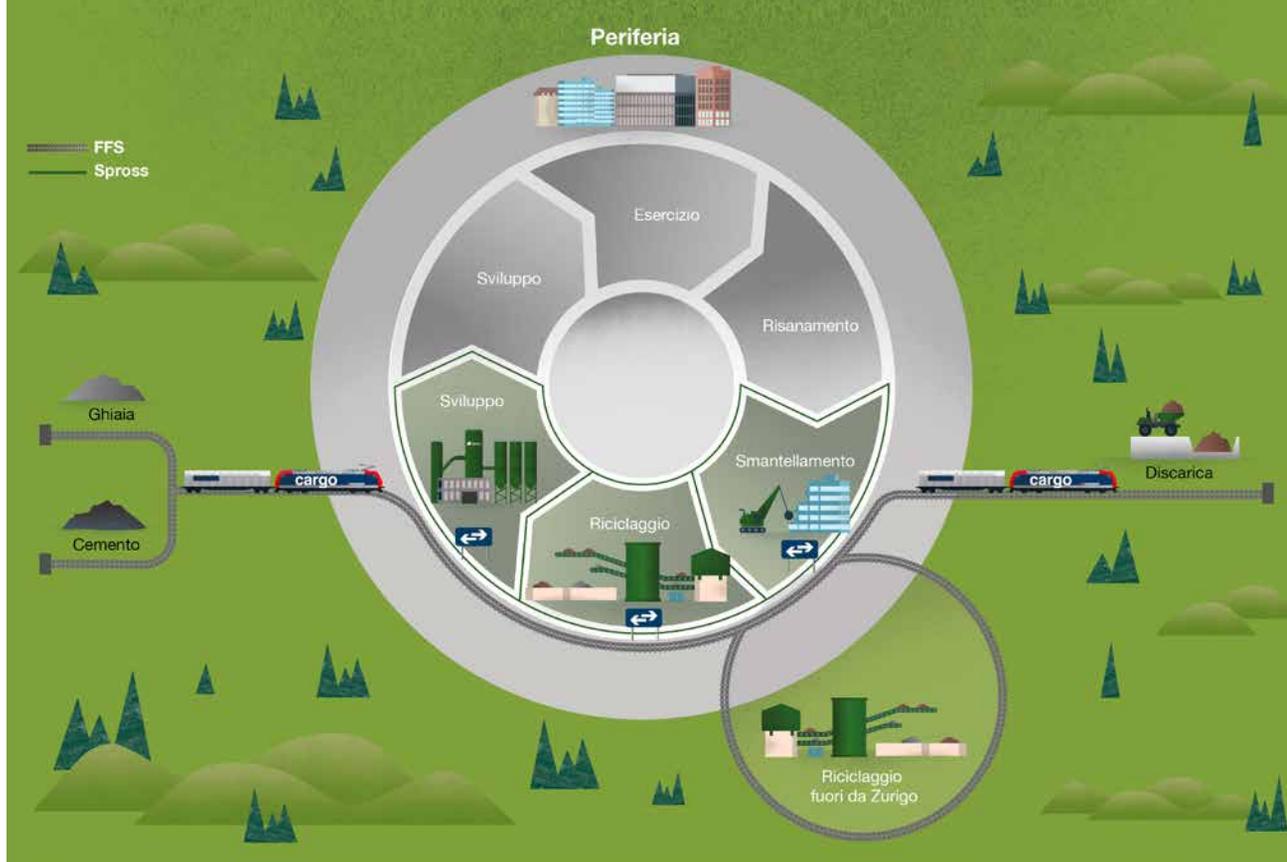
Urban Mining significa continuare a utilizzare le materie prime nei prodotti e nelle infrastrutture anche dopo la fine del loro ciclo di vita, con la città nel ruolo di fornitore di tali materie prime. Urban Logistics rappresenta invece l'utilizzo ottimale delle superfici logistiche centralizzate quando le infrastrutture urbane risultano carenti. FFS Cargo e Spross hanno combinato questi due concetti, creando un circuito chiuso dei materiali su rotaia.

Già dal 2017, le due aziende gestiscono un city hub con raccordo ferroviario a Hardfeld. Qui rifiuti di demolizione e urbani vengono raccolti e convogliati alle fasi di rielaborazione, il tutto su rotaia. Con il progetto Urban Mining, Spross sta producendo nell'area di Hardfeld calcestruzzo riciclato, ricavato da calcestruzzo e materiali misti provenienti da demolizioni, che vengono raccolti, smistati e lavorati. Il materiale prodotto potrà poi essere riutilizzato in nuovi progetti edilizi. Tutti i

trasporti avvengono su rotaia: le materie prime primarie e secondarie giungono infatti in treno all'hub, anche da molto lontano.

Progetti come questo sottolineano che i piani logistici e per il trasporto delle merci non sono solo di competenza dei Cantoni. Si tratta, piuttosto, di un riferimento per terzi, che crea spunti per sviluppare innovazioni che consentano un approvvigionamento più efficiente per le persone e le aziende nelle aree urbane.

Il city hub è anche una componente importante della decisione presa nel 2021 dal Cantone di Zurigo a favore del trasporto del materiale di sterro e della ghiaia su rotaia: l'obbligo di trasporto tramite la ferrovia si applica ai grandi progetti edilizi con un volume complessivo di oltre 25000 metri cubi. Anche in questo caso, FFS Cargo e Spross hanno allestito per il mercato un'offerta conforme al quadro giuridico vigente.



L'approfondimento

Signor Schneeberger, quali sfide deve affrontare il Cantone di Zurigo in ambito trasporto merci e logistica?

PS: Da un lato, nei prossimi 25 anni il Cantone assisterà a una forte crescita della popolazione. Una seconda sfida è rappresentata invece dallo sviluppo insediativo centripeto.

Quindi più persone in meno spazio?

PS: Esattamente. Le superfici logistiche sono oggetto di una concorrenza sempre più serrata anche per altre finalità. Si aggiunge poi il problema del carico di CO₂. Il piano logistico e per il trasporto delle merci rafforzerà anche la consapevolezza dell'importanza del trasporto merci, in particolare di quello su rotaia, per l'approvvigionamento e lo smaltimento negli agglomerati urbani.

FFS Cargo e Spross gestiscono insieme il city hub di Hardfeld...

PS: A dimostrazione del fatto che si può intervenire nelle aree urbane anche in modo sostenibile. Un altro esempio è il raccordo ferroviario diretto di Swissmill nel centro della città.

Che ruolo svolge il Cantone nella realizzazione di progetti di questo tipo?

PS: La Confederazione ha lanciato un programma di sviluppo strategico (PROSSIF) per il traffico merci su rotaia, che prevede un calendario con varie fasi di sviluppo per il 2025, 2035 e 2050. Insieme a



«Nella società è importante essere lungimiranti.»

Paul Schneeberger, capoprogetto Pianificazione direttiva e trasporto merci, Ufficio per la mobilità, Cantone di Zurigo

FFS Cargo e a FFS Infrastruttura, vogliamo garantire che siano disponibili, in tempi utili, tracce e impianti di trasbordo sufficienti per questo progetto.

Come si possono sviluppare in così poco tempo misure le cui conseguenze saranno visibili solo tra 15-30 anni?

PS: È certamente difficile, ma non impossibile. Con il piano logistico e per il trasporto delle merci vogliamo anche creare un dialogo tra politica, economia e il settore del traffico merci. In tempi come questi è importante essere lungimiranti, evitando di compromettere futuri margini di manovra.





In primo piano

- Pianificare territori e superfici per futuri impieghi logistici
- Assicurare piani territoriali per impianti di carico e stazioni merci

Cantone di Berna

Preservare le infrastrutture

«Le misure del Cantone di Berna hanno natura strategica e riguardano, essenzialmente, la valutazione e la garanzia di impianti, infrastrutture e aree adeguate a futuri impieghi logistici», sostiene Manon Giger dell'Ufficio preposto ai trasporti pubblici e al coordinamento dei trasporti del Cantone di Berna. Per identificare le esigenze, in fase di elaborazione del piano logistico e per il trasporto delle merci, il Cantone ha costituito i cosiddetti Sounding Board. Questa procedura partecipativa riunisce attori provenienti da ambiti diversi: economia, associazioni, vari livelli amministrativi e imprese di trasporto.

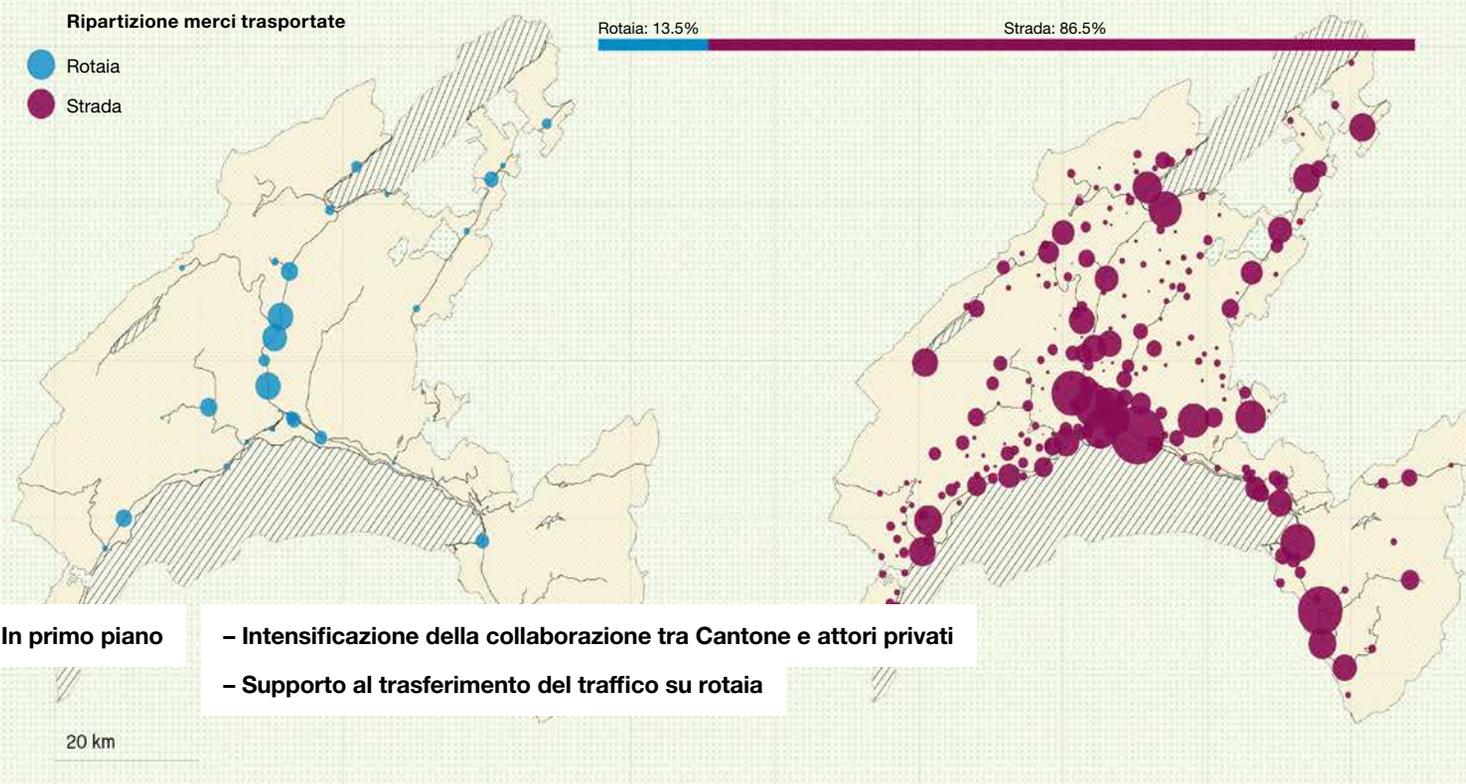
Si è proceduto pertanto a raccogliere i loro input, definire una strategia per il traffico merci su rotaia ed elaborare schede per le misure del piano direttore: una di esse riguarda le posizioni vantaggiose e le aree prioritarie per impieghi logistici; un'altra è volta a garantire un piano territoriale per stazioni merci e impianti di carico che, in futuro, saranno integrati nel piano direttore cantonale. «Elaborando una strategia per il trasporto merci su rotaia siamo riusciti a identificare infrastrutture importanti per il Cantone. Abbiamo rilevato conflitti di interesse e discusso con gli attori interessati», spiega Manon Giger. Sono già stati raggiunti risultati importanti. Il Cantone ha esaminato approfonditamente l'importanza dell'impianto di trasbordo per il traffico combinato di Weyermannshaus a Berna, indicandolo



«Elaborando una strategia siamo riusciti a identificare infrastrutture importanti.»

Manon Giger, capoprogetto Trasporto merci, Ufficio trasporti pubblici e coordinamento dei trasporti, Cantone di Berna

come sede con rilevanza interregionale nel piano direttore. «In fase di valutazione abbiamo riscontrato che questo impianto è strategico per il Cantone di Berna. Auspichiamo pertanto un suo ammodernamento, anche in vista della messa in funzione del Gateway Basel Nord, che incrementerà il traffico su rotaia.» Inoltre, la città di Berna sta pianificando, in collaborazione con attori locali, un progetto per una sede di logistica urbana.



Cantone di Vaud

Riunire i soggetti coinvolti

La percentuale del trasporto merci su binari è più bassa nel Cantone di Vaud rispetto al resto della Svizzera. Nel raffronto con il traffico merci su strada, quello su rotaia continua infatti ad avere una rilevanza ridotta: è necessaria una svolta. L'impiego della ferrovia dipende molto dalla presenza o meno di infrastrutture adeguate. Attualmente, il Cantone di Vaud conta 47 impianti di transbordo, molti dei quali vengono scarsamente utilizzati. Il piano logistico e per il trasporto delle merci del Cantone si concentra pertanto, oltre che sulle misure aggiuntive da adottare, anche sul trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia e su uno scambio intenso tra gli attori del settore economico e della pianificazione del territorio.

Spesso, le città hanno carenza di piattaforme logistiche intermodali per la distribuzione capillare. «L'agglomerato di Losanna, ad esempio, vede un volume di traffico merci particolarmente elevato. Per casi di questo tipo stiamo pianificando l'elaborazione di un piano logistico concreto», afferma Frédéric Clerc della Direzione generale della mobilità e delle strade. Come il Cantone di Berna, anche quello di Vaud coordina la pianificazione e l'attuazione delle misure. A giugno 2022, ad esempio, ha riunito intorno a un tavolo oltre venti aziende – tra le quali FFS Cargo – e gruppi di interesse del settore logistico, per definire le condizioni quadro necessarie a potenziare l'utilizzo della ferrovia in ambiente urbano. Una



«Incoraggiamo uno scambio interdisciplinare.»

Frédéric Clerc, capoprogetto Traffico merci, Direzione generale della mobilità e delle strade, Cantone di Vaud

comunicazione lacunosa tra gli attori del settore potrebbe, infatti, portare a errori di sviluppo e incertezze. Il piano logistico e per il trasporto delle merci vodese mira pertanto a promuovere, attraverso gruppi di lavoro interdisciplinari e workshop, non solo un dialogo continuo, ma anche la pubblicazione periodica dei risultati.

«Il traffico merci su rotaia è essenziale per il funzionamento dell'economia.»

La politica sta discutendo il futuro del trasporto merci su rotaia, e in particolare del traffico a carri completi. La CEO di FFS Cargo Désirée Baer e il consigliere nazionale Jon Pult prendono una posizione chiara. La Svizzera senza traffico a carri completi è impensabile, a livello sia economico che sociale.

Testo: Stefanie Probst, Katrin Montiegel Foto: Nemanja Novković

Quanto è importante il traffico merci su rotaia per la Svizzera? Al livello politico si stanno perfezionando le condizioni quadro per il trasporto merci in Svizzera: occorre formulare proposte affinché esso contribuisca maggiormente alla riduzione delle emissioni di CO₂ e all'aumento dell'efficienza energetica, nonché elaborare un piano per finanziare e realizzare l'automazione e la digitalizzazione. Sono in discussione due varianti. La prima prevede un sostegno finanziario al traffico a carri completi e l'ammodernamento tecnico del trasporto di merci su rotaia in generale. L'obiettivo è mantenere e sviluppare ulteriormente la rete del traffico a carri completi anche in futuro. La seconda variante non prevede alcuna sovvenzione, ma, come la prima, richiede l'ammodernamento del traffico merci su rotaia. In concreto, ciò significa che FFS Cargo dovrà restare finanziariamente autonoma. Il traffico a carri completi, che non può essere gestito in modo redditizio, verrebbe definitivamente accantonato.

Cosa rappresenta il traffico merci su rotaia per la Svizzera?

DB: È essenziale per il funzionamento dell'economia e per la sicurezza di approvvigionamento della società. Fa inoltre parte della politica climatica ed energetica.

JP: Il traffico merci su rotaia fa anche parte dell'identità svizzera. Come presidente dell'associazione Iniziativa delle Alpi, continuo a sentir dire che esiste un mandato legale per il traffico merci su rotaia anche per il trasporto interno. Purtroppo non è così, ma questa convinzione errata della popolazione dimostra quanto sia radicato questo sistema. È evidente che, soprattutto per le distanze più lunghe, la ferrovia rispetta di più l'ambiente, consuma meno superficie e meno energia e rende

le strade più sicure riducendo il traffico. Dobbiamo assolutamente sostenere questi vantaggi.

Al momento ci si concentra soprattutto sul traffico a carri completi, una parte importante dell'offerta di FFS Cargo. Perché è così essenziale per la Svizzera?

DB: Tramite il traffico a carri completi possono essere raggruppate e distribuite in tutta la Svizzera anche quantità limitate. Non ci sono solo i grandi centri economici: anche le regioni periferiche e le zone rurali sono collegate dalla ferrovia. Inoltre, il mercato va verso tempi di consegna più veloci, perciò i volumi di trasporto calano: il traffico a carri completi consente i raggruppamenti necessari. Anche in futuro continuerà a rivestire una grande importanza. Se venisse accantonato, tutta la merce finirebbe su strada.

JP: Senza il traffico a carri completi, sarebbero necessarie circa 600 000 corse di autocarri in più per distribuire le merci. Ciò comporterebbe molto più traffico, meno sicurezza stradale, più rumore e più emissioni di CO₂. Una diminuzione del traffico a carri completi avrebbe gravi conseguenze per l'economia e la popolazione.

Eppure la politica è favorevole al trasferimento del traffico merci su rotaia, signor Pult.

JP: Abbiamo un chiaro mandato costituzionale per il trasferimento del traffico di transito dalla strada alla rotaia, ma non ancora per il traffico merci all'interno del Paese, né per quello di import-export. Fortunatamente, FFS Cargo e altri attori stanno comunque lavorando in questo senso, ma non è sostenibile in autonomia. Se il quadro normativo resterà invariato, FFS Cargo dovrà effettuare tagli importanti. La politica deve creare le condizioni giuste per



preservare il traffico merci interno. È un fatto che va accettato.

Dal 2016 è in vigore la nuova legge sul trasporto di merci. Perché ora dovrebbe essere modificata?

JP: La legge attuale che stabilisce che il traffico merci su rotaia deve essere in ogni caso finanziariamente autonomo si basa su un errore di fondo, ovvero l'ipotesi che, con un po' di pressione, gli attori – e soprattutto FFS Cargo – sarebbero stati «più pronti». Non era una valutazione realistica. Lo status quo lo dimostra chiaramente e ora la politica deve trarne le conseguenze: o rischiare un trasferimento del traffico su strada, il che per me sarebbe un errore fatale, o creare nuove condizioni economiche.

DB: FFS Cargo si trova in una situazione critica. Da un lato ci viene chiesto di essere finanziariamente autonomi, il che ci porta a sospendere i trasporti non redditizi. Dall'altro lato, la politica non vuole farsi carico degli effetti del ritorno al trasporto su strada. Così FFS Cargo deve continuare a effettuare trasporti non redditizi, andando contro gli obiettivi della Confederazione. Ora bisogna chiarire quali sono le priorità della politica e accettarne le conseguenze.

JP: Sto lavorando affinché il mondo politico prenda la decisione giusta e dia un futuro al traffico merci su rotaia sull'intero territorio. Occorre migliorare la legge laddove è palesemente inadeguata.

La prima variante comporta un ampio sostegno al traffico a carri completi, mentre la seconda

prevede solo incentivi per gli speditori. Quali sarebbero?

DB: Per gli speditori sono previsti incentivi in entrambe le varianti: il Consiglio federale vorrebbe sostenerli con un contributo per carico e scarico. Noi e la nostra clientela siamo favorevoli. L'attuazione concreta di questo strumento dovrà essere definita nella fase successiva. Nella prima variante si aggiungono semplicemente ulteriori misure.

Eventuali incentivi potrebbero garantire la sopravvivenza del traffico a carri completi?

DB: È difficile prevedere se gli incentivi a favore degli speditori funzioneranno laddove il trasporto



Come funziona il traffico a carri completi (TCC)?

Singoli carri o gruppi di carri provenienti da binari di raccordo e impianti di carico e scarico vengono riuniti per formare treni e portati nelle stazioni di smistamento, dove sono nuovamente composti in base alla destinazione. Una volta arrivati, i singoli carri o gruppi di carri sono nuovamente separati e smistati individualmente. Il vantaggio dell'interconnessione tra i principali stabilimenti di produzione, centri logistici e magazzini della Svizzera è la possibilità di raggruppare le consegne anche in località più periferiche, garantendo la sicurezza dell'approvvigionamento ovunque. Inoltre, gli speditori non devono più tenere costosi magazzini e i processi logistici restano flessibili anche per merci più piccole e quantità minori.

finora non è stato redditizio. Se la politica si esprimerà solo a favore di questi strumenti, il traffico a carri completi sarà accantonato.

Quali sarebbero le alternative per il traffico merci?

DB: Al momento, sicuramente la strada. Un problema è il divieto di circolare la notte, che andrebbe quindi attenuato. Oggi molte merci sensibili al fattore tempo sono trasportate su rotaia di notte. Un altro problema è trovare un numero sufficiente di conducenti disposti a fare questo lavoro.

Se resta la legge del 2016, ciò comporterà un forte ritorno al trasporto su strada. Quindi gli obiettivi climatici non contano?

JP: Ovviamente sarebbe un passo indietro. Pur ipotizzando che in un futuro non troppo lontano gli autocarri circolino a impatto zero, resterebbe il problema del consumo di superficie e di energia. Per me è un argomento importante quanto la politica climatica, se non di più. Su strada è impossibile raggiungere lo stesso livello di efficienza energetica e delle superfici che abbiamo già oggi su rotaia. Inoltre, con progressi tecnologici come l'accoppiamento automatico digitale o la prova automatica dei freni, l'efficienza aumenterà ulteriormente. Nel trasporto di merci, la ferrovia è imbattibile in termini di efficienza energetica e di utilizzo delle superfici. Questo aspetto è di importanza strategica anche per la nostra economia.

DB: Il trasporto delle merci su rotaia consuma sette volte meno energia rispetto al trasporto su strada.

Protezione del clima, efficienza energetica e delle superfici, sicurezza dell'approvvigionamento: sono argomenti convincenti a favore del traffico merci su rotaia.

DB: Ciò non vuol dire che siamo totalmente contrari al trasporto su strada, anzi. La sicurezza dell'approvvigionamento richiede sempre una combinazione di sistemi di trasporto, con i rispettivi vantaggi e svantaggi. Ciò che vuole la nostra clientela e che serve a noi è la presenza di alternative. Occorrono soluzioni di ripiego. Strada, rotaia, ma anche navigazione: se una viene a mancare, restano le altre. Ritengo che rinunciare in gran parte al traffico merci su rotaia priverebbe di un'alternativa l'economia e la clientela.

JP: Se la politica opta per la seconda variante, ovvero mantiene il principio dell'autonomia finanziaria, le conseguenze saranno irreversibili. Non si può mantenere un'infrastruttura se non viene utilizzata: le superfici attuali dovrebbero essere parzialmente liberate per altre destinazioni d'uso. Tra dieci anni non potremo dire d'un tratto che ci serve di nuovo la rotaia su queste superfici: una volta che è sparita, lo è per sempre. Ecco

perché questa decisione è altamente strategica e comporta una serie di conseguenze per la società e l'economia svizzera.

Che ruolo hanno l'automazione e la digitalizzazione nel futuro del traffico merci su rotaia?

DB: Un ruolo decisivo. È assolutamente necessario restare competitivi, non solo in termini di prezzo, ma anche di flessibilità e velocità. È importante anche per il personale: il profilo professionale che offriamo oggi non è più al passo con i tempi. Non ha senso promuovere il traffico a carri completi se il nostro personale continua a effettuare gli accoppiamenti a mano. Inoltre, siamo nel mezzo di un'ondata di pensionamenti e faticiamo a trovare sostituti. In futuro il processo di accoppiamento dovrà avvenire tramite un dispositivo automatico digitale. Dobbiamo poi garantire alla clientela maggiore trasparenza, ad esempio fornendo dati in tempo reale sullo stato del trasporto. Tuttavia, le imprese di traffico merci su rotaia non possono sostenere da sole il passaggio al nuovo tipo di accoppiamento. Nel sistema ferroviario, tutti devono adeguarsi il più velocemente possibile; il vantaggio dell'automazione si ottiene solo quando quasi tutti adottano il nuovo sistema. Anche se la nostra situazione economica fosse migliore, il settore non potrebbe farcela da solo.

Lei ha citato l'accoppiamento automatico digitale: è il fattore decisivo?

DB: Sostanzialmente sì. La digitalizzazione del treno è certamente la parte più difficile, ma una volta realizzata può dare molti risultati: per la clientela, l'efficienza e la manutenzione dei carri merci.

La digitalizzazione e l'automazione avranno conseguenze anche per il personale?

DB: Il personale percepisce che queste innovazioni hanno effetti positivi sulla salute e sulla sicurezza. Il personale di manovra svolge un lavoro molto duro e la lunga permanenza nella zona dei binari rende l'attività in parte pericolosa. Con la digitalizzazione e l'automazione, stiamo facendo un enorme passo avanti per rendere il lavoro più sicuro e più rispettoso della salute. Inoltre, nascono profili professionali più interessanti: solo offrendo posti di lavoro allettanti potremo attirare nuove leve.

JP: È davvero raro che l'innovazione tecnologica e la digitalizzazione siano così apprezzate dal personale come in questo caso. Il lavoro è estremamente duro e a volte pericoloso: basta osservarlo per qualche minuto per rendersene conto. In questo caso, promuovendo la digitalizzazione e l'automazione ci assumiamo anche una responsabilità sociale.

La nuova legge sul trasporto di merci dovrebbe entrare in vigore nel 2025. Quali obiettivi si è data FFS Cargo entro questa data?

DB: Ovviamente vogliamo ottenere buoni risultati sui binari: un'elevata affidabilità e un esercizio sicuro per la clientela. Anche i clienti devono mostrare interesse per il traffico a carri completi, non solo la politica: dobbiamo semplicemente dimostrare di essere affidabili, ogni giorno di più. La situazione economica al momento è molto incerta: su rotaia è richiesta ancor più flessibilità di quanto avvenga già ora. Le prospettive economiche non sono chiare, l'andamento delle commesse è soggetto a forti oscillazioni. Da un lato dobbiamo rispondere prontamente alle esigenze della clientela, ma dall'altro bisogna ritornare sui propri passi se non c'è domanda. Quindi nel 2023 continueremo a lavorare sulla flessibilità.

Signor Pult, quali sono i suoi obiettivi come presidente della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni?

JP: Sarò presidente solo fino alla fine del 2023, ma non importa se il cambiamento avverrà mentre sarò ancora in carica o meno. Farò di tutto affinché prevalga la prima variante, con tutte le migliori possibilità. Bisogna creare condizioni ottimali per il trasporto merci su binari, in particolare per il traffico a carri completi, così da garantire la sicurezza dell'approvvigionamento, contribuire all'efficienza energetica e delle superfici, proteggere il clima e offrire buone condizioni di lavoro nel settore della logistica. In questo modo il traffico merci su rotaia contribuirà alla prosperità della Svizzera. —

Il futuro del traffico merci su rotaia: il processo politico

Il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di realizzare un'analisi sistematica del futuro del traffico merci. A tal fine, è importante considerare gli obiettivi di politica energetica e climatica e l'importanza dei trasporti su rotaia per la sicurezza dell'approvvigionamento in Svizzera. L'attenzione è rivolta anche al progresso dell'automazione e della digitalizzazione. Il Consiglio federale ha elaborato due varianti. La procedura di consultazione si è conclusa a fine febbraio. L'Amministrazione federale sta preparando il messaggio che il Consiglio trasmetterà al Parlamento. Poi inizierà la fase parlamentare. La nuova legge dovrebbe entrare in vigore nel 2025.

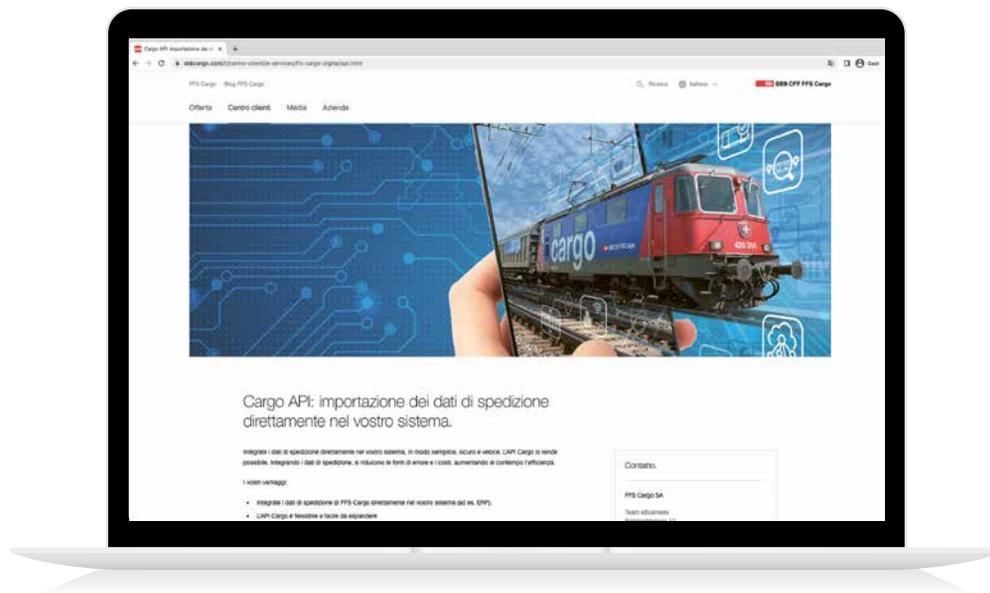
Gli interlocutori



Jon Pult (38 anni) fa parte della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale dal 2019 e la presiede nel 2023, anno di elezioni. Originario dei Grigioni, è presidente dell'Iniziativa delle Alpi dal 2014. Ritiene che la sospensione del traffico a carri completi sarebbe irreversibile.



Désirée Baer (52 anni) è CEO di FFS Cargo. In precedenza è stata per tre anni a capo di Securitrans e ha fatto parte della direzione di FFS Infrastruttura per sette anni. Si è laureata in economia aziendale all'Università di San Gallo.



Pronto a partire: FFS Cargo Digital

Rapidità, efficienza e facilità d'utilizzo: i servizi digitali di FFS Cargo offrono strumenti semplici per gestire i trasporti di merci. Grazie all'uso intuitivo e alle impostazioni predefinite individuali, le merci della nostra clientela arrivano a destinazione in sicurezza.

Testo: Katrin Montiegel **Grafica:** Jacqueline Müller

Oggi qui, domani là... e nel frattempo? I flussi di merci in costante crescita e la richiesta di trasporti veloci ed ecologicamente sostenibili pongono le imprese e il settore di fronte a sfide sempre nuove. Per questo è fondamentale mantenere una visione d'insieme. Su spedizione, carico e tempi di permanenza. FFS Cargo Digital è uno strumento che aiuta i nostri clienti a tenere sotto controllo ogni aspetto prima, durante e dopo il trasporto. Come posso spedire la mia merce? Dove verrà caricata? Come faccio a sapere a che punto del viaggio si trova? FFS Cargo Digital diventerà il punto di accesso centrale per tutto il processo di trasporto, dall'ordinazione di carri vuoti alla fatturazione. Dopo 30 anni di CIS (Cargo Information System), questa nuova piattaforma digitale si presenta con un'interfaccia utente moderna, una guida intuitiva e un processo di ordinazione migliorato. Il suo cuore pulsante è il portale di ordinazione Cargo eBooking. In più, ora la clientela può collegare le applicazioni direttamente al

proprio sistema informatico interno tramite un'interfaccia API. Il flusso di informazioni è assicurato da Cargo Push. Se si verificano scostamenti imprevedibili durante il viaggio, il sistema invia automaticamente una notifica attraverso una funzione che può essere configurata liberamente. La trasparenza e il monitoraggio dell'utilizzo dei carri sono invece garantiti da Cargo Storage. In questo modo, i clienti dispongono di tutti gli strumenti per ottimizzare ulteriormente i processi logistici locali e tenere sempre sotto controllo gli intervalli di carico gratuiti. FFS Cargo Digital sostituirà l'attuale piattaforma CIS entro la fine del 2023 per diventare la base flessibile per i servizi futuri.



Per maggiori informazioni:
sbbcargo.com/it/digital



1 Preparazione

Insieme ai nostri Key Account Manager, i clienti analizzano le proprie esigenze di trasporto.

- Quante merci devono essere trasportate, dove e in quale intervallo di tempo?
- Questo trasporto si ripete regolarmente?
- Il cliente dispone già di carri vuoti per il trasporto?
- È disponibile un binario di raccordo nell'area?
- Com'è l'accesso all'area?



2 Stipulazione del contratto

Tutte le domande hanno ricevuto risposta? Tutti i parametri di trasporto sono stati impostati al meglio? Allora è possibile redigere e sottoscrivere i contratti. Ogni ordine di trasferimento si basa su un contratto di trasporto, che a seconda del tipo può applicarsi anche a ordini diversi.



3 Gestione dei dati

I contratti vengono depositati nei sistemi di FFS Cargo. In questo modo, a ciascun ordine di trasporto effettuato può essere assegnato in automatico il contratto corrispondente.

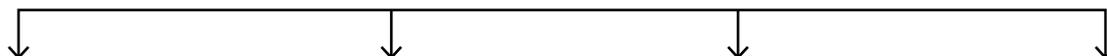


4 Accesso agli eService

- Login al Centro clienti su ffscargo.com
- Interfaccia API



5 eService



Cargo eBooking:

- Esecuzione e prenotazione online di ordini di trasporto per traffico a carri e treni completi, con o senza ordine di carri vuoti
- Visualizzazione automatica di tutte le opzioni di trasporto concordate
- Maggiore trasparenza nel monitoraggio degli ordini e dei trasporti
- Conferma del traffico a carri completi in pochi secondi

Cargo Storage:

- Panoramica semplice e aggiornata di tutti i carri per ogni sede del cliente
- Informazioni sui tempi di sosta, incluso il conto alla rovescia dell'intervallo di carico gratuito
- Massima trasparenza delle ripercussioni economiche di un intervallo di carico prolungato

Cargo Push:

- Notifica automatica in caso di ora d'arrivo anticipata o posticipata, tramite e-mail o SMS
- Impostazioni individuali: cerchia di destinatari, canale (SMS, e-mail) e durata dello scostamento
- Configurazione per stazione, sede e lingua
- Disponibile in più lingue: italiano/francese/tedesco

Cargo API:

- Collegamento tecnico diretto del sistema informatico dell'azienda con Cargo Digital
- Interfaccia all'avanguardia

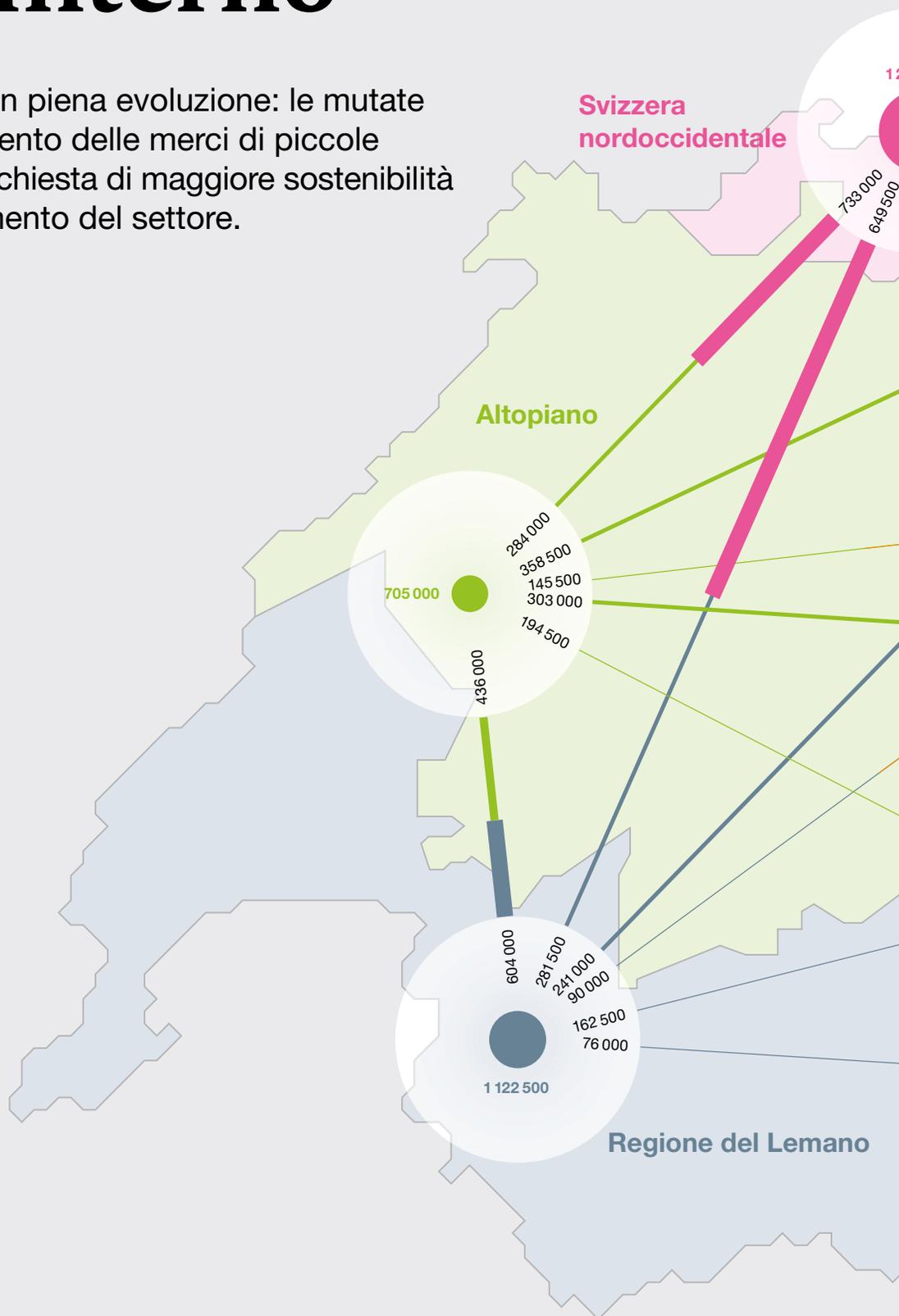
I flussi di merci nel traffico interno

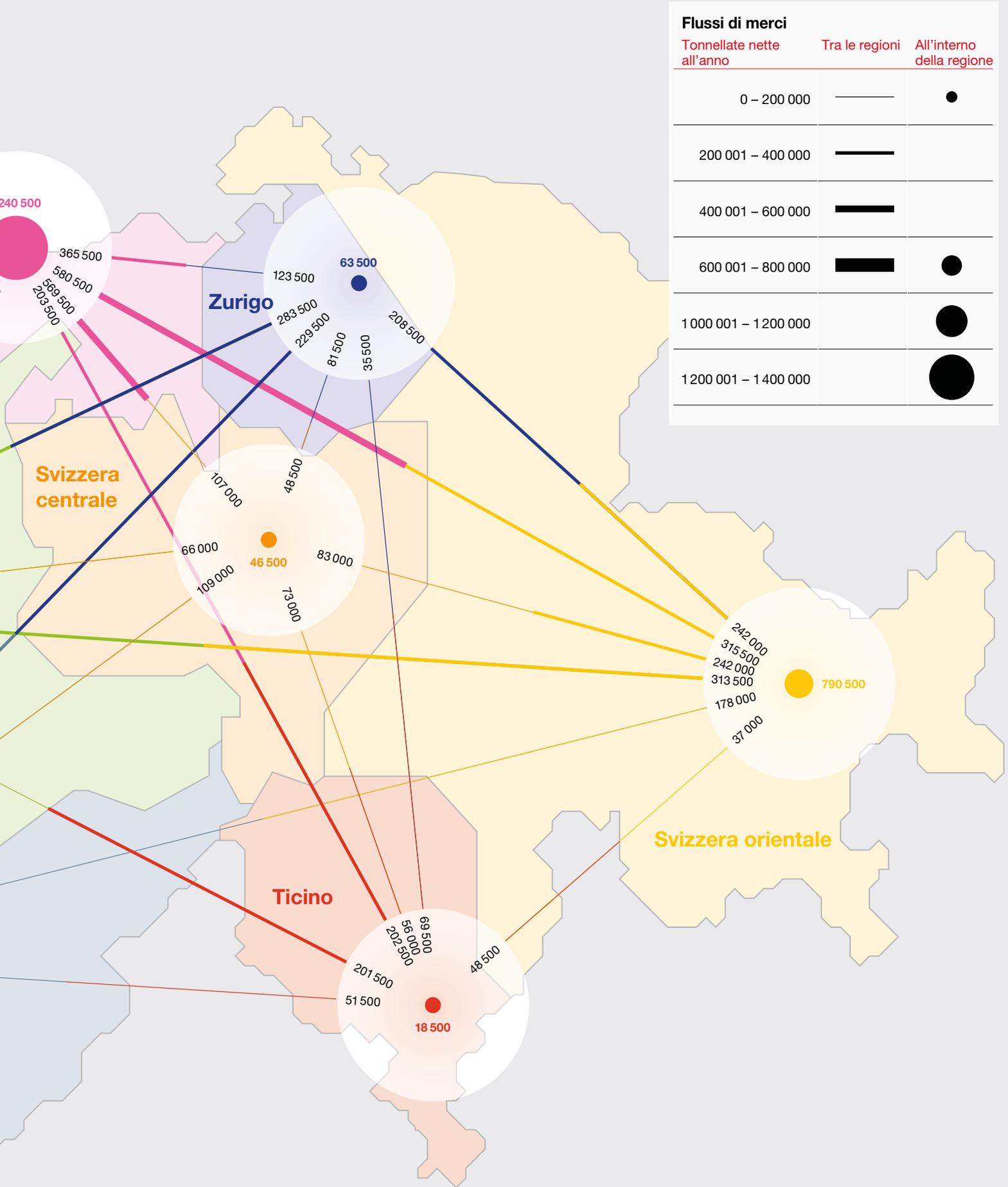
Il settore della logistica è in piena evoluzione: le mutate esigenze dei clienti, l'aumento delle merci di piccole dimensioni e la costante richiesta di maggiore sostenibilità spingono per un ripensamento del settore.

Testo: Stefanie Probst Grafica: Eveline Spitz

L'asse nord-sud da Basilea a Chiasso è cruciale per il traffico di transito: quasi il 75% del traffico merci transalpino avviene su rotaia. L'asse est-ovest, invece, è quello principale per i trasporti interni: richiede collegamenti rapidi e regolari, tempi brevi, elevata efficienza e facilità di accesso al sistema ferroviario. Per continuare a rispondere a queste esigenze anche in futuro, in un contesto di mercato in continua evoluzione, le FFS si stanno attrezzando e sviluppano l'attività passo dopo passo, soprattutto nei settori della logistica dei lavori, dell'approvvigionamento e smaltimento e della City Logistics.

Un esempio sono i cosiddetti city hub per l'approvvigionamento e lo smaltimento urbano tramite ferrovia. FFS Cargo svolge inoltre un ruolo centrale nell'economia circolare, trasportando per la clientela materiali come vetro, alluminio e carta da rigenerare. Nel settore dell'edilizia, FFS Cargo elabora soluzioni porta a porta su misura. Tutti questi fattori contribuiscono ad aumentare in modo costante la quota modale del traffico merci su rotaia, che in Europa dovrà passare dal 18 al 30% entro il 2030.





Flussi di merci

Tonnellate nette all'anno	Tra le regioni	All'interno della regione
0 – 200 000	—	●
200 001 – 400 000	—	●
400 001 – 600 000	—	●
600 001 – 800 000	—	●
1 000 001 – 1 200 000	—	●
1 200 001 – 1 400 000	—	●

240 500
365 500
580 500
589 500
203 500

Zurigo

Svizzera centrale

Ticino

Svizzera orientale

123 500
283 500
229 500
81 500
95 500
208 500
63 500

107 000
48 500
66 000
109 000
46 500
83 000
73 000

99 500
56 000
202 500
201 500
51 500
18 500

242 000
315 500
242 000
313 500
178 000
37 000
790 500

Accoppiamento perfetto

L'ammodernamento del traffico merci su rotaia è passato alla fase successiva: con il treno pilota DAC+, FFS Cargo sta provando l'accoppiamento automatico digitale in ambiente d'esercizio. Nel frattempo, per la prima volta in Europa, si testano applicazioni intelligenti mediante DAK. Vediamo in dettaglio di cosa si tratta e cosa significa per il futuro.

Testo: Katrin Montiegel Foto: Kilian J. Kessler, FFS Cargo

37%: secondo le prospettive di traffico dell'Ufficio federale per lo sviluppo territoriale, il volume del trasporto merci dovrebbe aumentare di questo valore entro il 2040. Il traffico merci su rotaia è il pilastro su cui si basa la sicurezza dell'approvvigionamento in Svizzera: tuttavia, le richieste dei clienti, le esigenze del mercato e gli obiettivi climatici lo sottopongono a una pressione crescente. Per essere maggiormente competitivo, il traffico merci deve diventare più semplice ed efficiente. Per attività come l'accoppiamento o la preparazione dei treni, ciò significa abbandonare la meccanica pura e il lavoro manuale pesante per passare all'automazione e alla digitalizzazione. La presa e la resa dei carri richiedono numerose operazioni, che vengono ancora svolte manualmente. Grazie all'automazione sarà possibile rendere più efficiente il trasporto delle merci e più moderna la figura professionale del personale di manovra. Quest'ultimo aspetto è rilevante anche in vista dell'ondata di pensionamenti che interesserà FFS Cargo: le condizioni di lavoro, in particolare lo sforzo fisico attualmente richiesto, risultano meno allettanti, e perciò è difficile trovare sostituti.

Il progetto DAC+

Lo sviluppo dell'accoppiamento automatico digitale (DAK) è un progetto europeo congiunto: in Svizzera l'iniziativa è sostenuta dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), dall'Associazione



«Alla fine ne trarrà beneficio il traffico merci su rotaia in tutta Europa.»

Anja-Maria Sonntag,
responsabile del team Automazione, FFS Cargo

dei caricatori (VAP) e dall'Unione dei trasporti pubblici (UTP). A oggi viene impiegato un accoppiamento automatico del tipo 2, che elimina il processo manuale, risparmiando tempo e fatica nelle procedure di attacco e sganciamiento. La trasmissione dei dati avviene via radio. L'accoppiamento automatico digitale non collega i carri solo a livello meccanico, ma anche a livello digitale, consentendo l'archiviazione centrale dei dati per la sorveglianza e la protezione dei treni. Affinché i dati dei singoli carri raggiungano in modo affidabile la centrale di comando nella locomotiva, la trasmissione deve essere stabile. Per questo motivo FFS Cargo ha lanciato il progetto pilota DAC+, nell'ambito

di un progetto finanziato dall'UFT e in stretta collaborazione con la Scuola universitaria di Lucerna, PJ Messtechnik (Austria), plc-tec (Svizzera) e il produttore di macchinari Voith (Germania). Il fulcro del progetto è un treno pilota in circolazione dall'inizio dell'anno. La cosiddetta tecnologia Powerline Plus (v. riquadro) e le varie applicazioni basate su di essa vengono così testate fin nei minimi particolari su un convoglio reale. L'obiettivo è quello di integrare ulteriori applicazioni, come la prova automatica dei freni e la disposizione automatica dei carri, e di testare casi operativi reali.

Sul banco di prova

«Con dieci corse di misurazione in tutta la Svizzera testiamo il comportamento della trasmissione dati con Powerline in condizioni reali nell'ambiente ferroviario», spiega Anja-Maria Sonntag, che dirige il team di progetto FFS Cargo insieme a Fabio Lo Piccolo. L'accoppiamento automatico digitale di tipo 4, finora poco testato e dotato di una linea elettrica da 400 V, viene impiegato nell'ambiente operativo. Nella serie di test rientra anche la solidità del punto di accoppiamento. Quanto è stabile la linea dati nella rete ferroviaria sulle lunghe distanze? È in grado di soddisfare le esigenze di affidabilità del trasporto merci? L'accoppiamento e lo sganciamiento automatico, la disposizione dei carri e il cambiamento del senso di marcia funzionano correttamente? Se la trasmissione

Da sin.: Tomas Nyitray, Fabio Lo Piccolo, Matthias Burgener, Sarah Ritter (tutti di FFS Cargo) e Roger Bruderer (Scuola universitaria di Lucerna) compongono il team del progetto DAC+.





L'accoppiamento automatico digitale non collega i carri solo a livello meccanico, ma consente anche l'archiviazione centrale dei dati per la sorveglianza e la protezione dei treni.

tra carri e locomotiva è stabile, tramite il DAK è possibile utilizzare anche applicazioni intelligenti: una di queste è la prova automatica dei freni. Finora la trasmissione dati avveniva tramite protocolli radio. Con il DAK e la tecnologia Powerline Plus, nel progetto pilota questa trasmissione avviene invece tramite una linea dati digitale. Oltre alle corse di misurazione, vengono eseguiti test anche a treno fermo: per questi è sufficiente una presa di corrente.

Mantenere la competitività

Parallelamente al treno pilota in Svizzera, sui binari della Deutsche Bahn si sta testando una variante che inoltra i dati non tramite un collegamento elettrico, ma attraverso una connessione dati Single Pair Ethernet. «Ora bisogna confrontare le due tecnologie per vedere quale sia più affidabile», spiega Anja-Maria Sonntag. Non considera il treno di prova tedesco come un concorrente: «Direi piuttosto che è un modo di ripartirci il lavoro. FFS Cargo testa una possibile tecnologia, la Deutsche Bahn un'altra. Alla fine ne trarrà beneficio il traffico merci su rotaia in tutta Europa.» Nell'attuale processo politico di sviluppo delle

condizioni quadro per il traffico merci in Svizzera, l'esito positivo della serie di test potrebbe rappresentare l'ago della bilancia (v. «Incontro al vertice», pag. 10). L'automazione del traffico merci su rotaia è indispensabile per un'offerta all'altezza del mercato, un'elevata qualità dei trasporti e un ambito di lavoro interessante. La connessione dati digitale come componente del DAK costituisce la base per la digitalizzazione e l'automazione del traffico merci su rotaia. I vantaggi in termini di efficienza e risparmio di tempo, uniti a migliori condizioni di lavoro nel settore di manovra, consentiranno al traffico merci su rotaia di conservare la propria competitività.

Powerline Plus: in che modo la trasmissione dei dati si differenzia dalle altre tecnologie?
 Powerline Plus è una tecnologia di comunicazione cablata che prevede la trasmissione dei dati tramite un cavo di alimentazione. Il vantaggio principale è che consente di fare a meno di un cavo dati separato. I segnali di dati sono modulati sulla linea elettrica: in questo modo, rispetto ad altre tecnologie, è possibile ridurre il numero di contatti necessari senza rinunciare ai vantaggi della trasmissione cablata.

L'OGGETTO

Boing, boing



Niente scossoni! La sospensione, in questo caso una molla elicoidale in acciaio, protegge la locomotiva e i carri dagli urti e dai colpi trasmessi dai binari. Le molle svolgono nei veicoli le stesse funzioni delle articolazioni nel corpo umano: contribuiscono ad assorbire la forza della massa, proprio come fanno le mani se cadiamo e i piedi quando atterriamo dopo un salto. Più la massa è ammortizzata, meglio è. A proposito, la molla elicoidale deve il suo nome al fatto che le sue spire cilindriche assomigliano alla filettatura ad elica di una vite. Il suo migliore amico? L'ammortizzatore. Insieme sono un duo imbattibile per vibrazioni positive.



Serve un intervento di riparazione o manutenzione?

tiny.cc/manutenzione



«Vogliamo raddoppiare il trasporto su rotaia.»

Quando c'è ghiaccio e neve, la Svizzera ha bisogno di sale. Molto sale. Fortunatamente, ne esiste una grande produzione nel Paese. Una visita alle Saline Svizzere di Riburg (AG) dimostra quanto sia importante il traffico a carri completi di FFS Cargo per l'approvvigionamento nazionale.

«Venite subito, altrimenti il treno parte!», grida Peter Schachtler, responsabile Supply Chain Management di Saline Svizzere SA. Attraversiamo in fretta lo stabilimento di Riburg fino alla stazione ferroviaria di carico del sale antigelo. Un vento gelido soffia verso di noi. È metà gennaio, poco prima delle nove del mattino, meno quattro gradi. Sull'Altopiano non c'è neve, ma sulle Alpi ci sono finalmente condizioni invernali.

Presso i binari di raccordo dello stabilimento, i contenitori silo – due per ogni carro – sono pronti per essere caricati con il sale. Un collaboratore, assicurato dall'alto come uno scalatore, si trova sul penultimo carro e riempie ogni contenitore con 28 tonnellate di sale antigelo tramite un bocchettone di riempimento mobile. La maggior parte dei contenitori oggi reca l'iscrizione «Holcim» e «Fischer». «Si tratta di contenitori silo per cemento», spiega Peter Schachtler, «in inverno li noleggiamo per caricare il sale». Dove è diretto il carico oggi? «Nei Grigioni, nel Vallese, in Ticino e a San Gallo.»

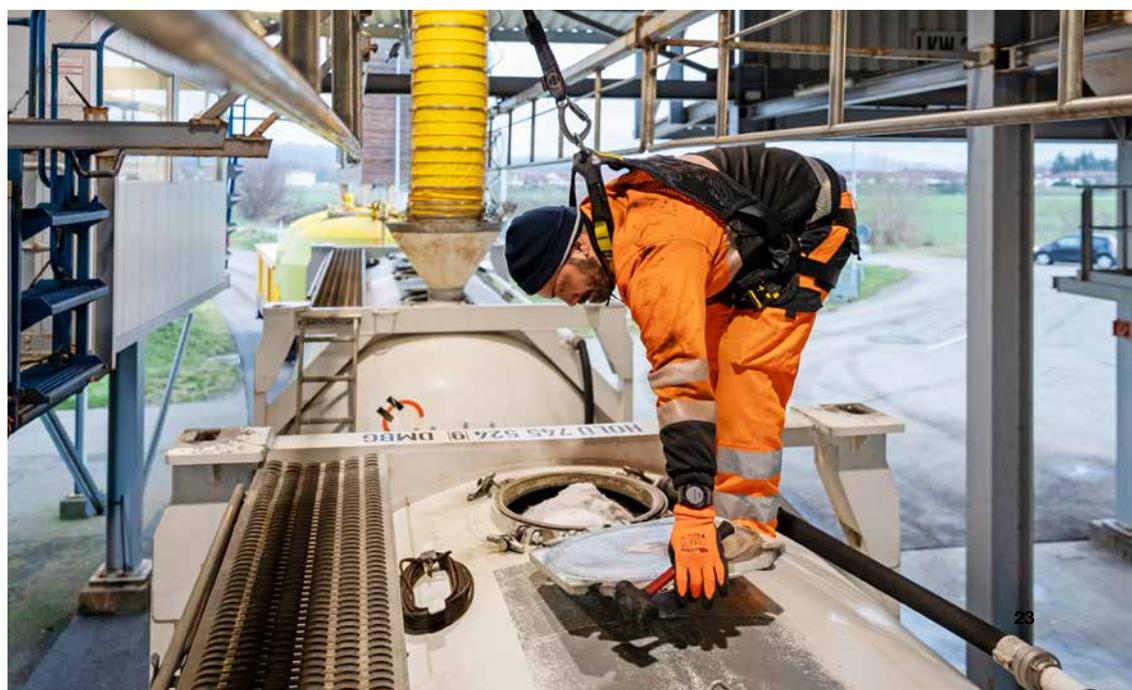
Un quarto d'ora dopo, il treno è pronto. Una locomotiva diesel porta i carri alla stazione di Möhlin. Qui, FFS Cargo prende in consegna i carri e li conduce fino alla stazione di smistamento di Limmattal o Basilea e da lì, con un traffico a carri isolati, ai 16 diversi terminali regionali della Svizzera. A destinazione avviene il trasbordo dai contenitori ai camion, che portano il sale antigelo ai silos regionali dei clienti (Comuni e Cantoni). Le persone possono così viaggiare in sicurezza in tutto il Paese anche in presenza di ghiaccio e neve. In questo modo, le Saline Svizzere forniscono sale a tutta la Svizzera in modo affidabile e solidale.



Peter Schachtler, responsabile Supply Chain Management di Saline Svizzere SA

Una collina di neve? No, sale antigelo!

Lo stabilimento di Riburg presso Möhlin produce l'80-90% del sale antigelo e rigenerante della Svizzera. Le altre due sedi delle Saline Svizzere a Schweizerhalle (BL) e Bex (VD) sono specializzate in sale da cucina, sali commerciali, industriali, agricoli ecc. In totale, le Saline Svizzere producono tra le 450 000 e le 600 000 tonnellate di sale all'anno, a seconda dell'inverno. La percentuale di sale antigelo è compresa tra il 30 e il 50%. A Riburg, ogni giorno vengono caricati da otto a dodici carri ferroviari con sale antigelo, fino a quindici nei giorni di neve intensa. Nel caso del sale sfuso, la quota ferroviaria è attualmente del 23%; se si includono





le palette, è di circa il 28%. «Per meno di 100 chilometri, il trasporto su strada è più economico di quello su rotaia», spiega Peter Schachtler. «Tuttavia, vogliamo raddoppiare il trasporto su rotaia.» Più tardi ci spiegherà il motivo di tale scelta, ma prima ci porta in un grande padiglione. Qui sono allineate palette su palette, con sacchi di sale antigelo o rigenerante accatastati uno sopra l'altro. Un collaboratore carica un carro merci di FFS Cargo, diretto a Sciaffusa. In una rigida giornata invernale, qui vengono caricati da otto a nove carri merci.

«Ora arriviamo al punto cruciale», dice Peter Schachtler e sorride. Ci facciamo strada tra i vari edifici e all'improvviso ci troviamo di fronte a un immenso deposito a forma di cupola. 33 metri di altezza, 120 metri di diametro. È la più grande cupola di legno portante d'Europa. Al suo interno c'è una montagna bianca di sale antigelo! Grazie all'inverno mite, la capacità di stoccaggio attuale è di circa 170 000 tonnellate e i depositi sono piuttosto pieni. «Entro l'autunno raggiungeremo una capacità di stoccaggio totale di 200 000-250 000 tonnellate di sale», afferma Peter Schachtler. Ciò equivarrebbe a un treno lungo 90 chilometri! «Questo ci permette di garantire con flessibilità la sicurezza dell'approvvigionamento per tutta la Svizzera in qualsiasi momento, anche in un inverno con forti nevicate.»

Ambiente ed economia vanno di pari passo

Le Saline Svizzere e FFS Cargo collaborano da circa 50 anni. FFS Cargo svolge un ruolo fondamentale nel garantire che il nostro Paese sia rifornito di sale antigelo in modo esauriente e tempestivo. Peter Schachtler è molto soddisfatto della partnership. «Alla fine del 2019 ci siamo incontrati con FFS Cargo e i due trasportatori Hans Fischer

Logistik e Bachmann Transporte, e abbiamo sviluppato un nuovo piano di trasporto. Con questo piano vogliamo raddoppiare la quota ferroviaria portandola a un buon 45% entro il 2027. Così facendo, ambiente ed economia andranno di pari passo.» Racconta con orgoglio che grazie all'impegno verso soluzioni di trasporto ferroviario sostenibili, le Saline Svizzere hanno prodotto circa 2200 tonnellate di CO₂ equivalente in meno nel 2021,

«Garantiamo la sicurezza dell'approvvigionamento per tutta la Svizzera in qualsiasi momento, anche in un inverno con forti nevicate.»

Peter Schachtler

ossia circa 1300 tonnellate di CO₂ in meno rispetto al 2020. Ciò corrisponde a un risparmio di circa 9500 viaggi di camion o di un convoglio di camion di 133 chilometri.

Peter Schachtler sa però anche che l'auspicato raddoppio sarà un'impresa difficile. «Per noi sono importanti la puntualità delle spedizioni e l'affidabilità. Sono state individuate e comunicate a FFS Cargo le questioni riguardanti il processo di prenotazione, l'impegno verso la clientela e le capacità.» Solo con un'attuazione coerente e uno sforzo congiunto è possibile raggiungere l'obiettivo di «raddoppiare il trasporto su rotaia». «Ne sono convinto: insieme a FFS Cargo, continueremo a rifornire la Svizzera del maggior quantitativo di sale possibile, in modo sostenibile e su rotaia.»



Proprio il tipo giusto

FFS Cargo sta aggiornando la flotta con il noleggio di 35 moderne locomotive di linea Vectron di Siemens. In questo modo, l'azienda aumenta l'affidabilità del suo mezzo di lavoro più importante, e di conseguenza la qualità del trasporto nel traffico merci interno.

Testo: Katrin Montiegel Grafica: Jacqueline Müller Foto: SBB Cargo International



Nuovi standard

Le locomotive Vectron hanno già percorso complessivamente più di 585 milioni di chilometri in Europa.



Salve, vicini!

Questa locomotiva è equipaggiata per il trasporto ferroviario anche in Germania e Austria.



Per ogni temperatura

Questa locomotiva è in grado di sopportare senza problemi temperature comprese tra -30°C e $+40^{\circ}\text{C}$.

Codice segreto

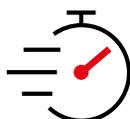
ETCS BL3 L2. Non si tratta di un numero qualsiasi, ma di un sistema europeo di protezione dei treni.

Risparmio energetico al top

In modalità Eco, i sottosistemi vengono spenti quando questa locomotiva è ricoverata.

Componenti modulari

La parte anteriore della cabina è costituita da un'estremità paraurti sostituibile (zona di deformazione). Se si rompe, può essere semplicemente staccata dal corpo della locomotiva.



Rapidità in viaggio

La velocità massima è di 160 km/h (con possibilità di adeguamento fino a 230 km/h).



Qualità comprovata

Questa locomotiva è già stata ordinata più di 1400 volte.



Rispetto dell'ambiente

La massa di questa locomotiva è riciclabile fino al 98%.

«Ogni infortunio è di troppo.»

Annica Deller (36 anni) è responsabile Management della sicurezza e dei rischi di FFS Cargo da settembre 2022. Su cosa si concentra il suo lavoro per migliorare la sicurezza di FFS Cargo? E quali accorgimenti consiglia di seguire nel tempo libero?

Annica, cosa ti ha colpito in particolare nei tuoi primi mesi come responsabile della sicurezza?

Lavoro a FFS Cargo già dal 2018. Il fatto che più mi colpisce è quanto sia cresciuta la comprensione della sicurezza negli ultimi anni, sia nella Direzione che nel personale. Oggi è un tema molto presente, se ne parla e lo si affronta proattivamente all'interno dei team.

La tua percezione è in qualche modo in contrasto con i due tragici incidenti avvenuti nel 2022 presso la stazione di smistamento di Limmattal e a Briga, dove ha perso la vita un collaboratore...

Questi eventi hanno contribuito a renderci ancora più vigili. Ci hanno dimostrato che dobbiamo diventare ancora più efficienti in termini di sicurezza e agire di conseguenza!

Quali sono le misure di sicurezza in vigore nel 2023?

Nel settore Sicurezza, qualità e ambiente (SQU) abbiamo rafforzato l'attenzione su audit e controlli, nonché la presenza in prima linea nell'ambito del programma SQU. Esiste un collegamento diretto con i programmi di sicurezza di Produzione e Asset



Management, il che ci consente un approccio globale.

Oltre agli infortuni sul lavoro, dobbiamo difenderci anche da quelli non professionali. Dove si nascondono i pericoli più gravi in casa?

Sul posto di lavoro vengono fornite istruzioni chiare. A casa non ne abbiamo, non ci sono regole: da qui derivano i pericoli più gravi. Dobbiamo cercare di portare a casa con noi la consapevolezza della sicurezza che abbiamo acquisito sul lavoro!

L'intervista completa è disponibile qui:

tiny.cc/adeller-it



Lavorare alle FFS

Ogni anno le FFS assumono complessivamente oltre 5000 persone: personale di manovra, ingegneri, assistenti alla clientela, montatori di veicoli e molti altri ruoli ancora.

Più di 150 professioni forniscono ogni giorno servizi sicuri e puntuali alla clientela delle FFS. Con la campagna per il tempo parziale «A volte la vita richiede più tempo», le FFS si rivolgono a chi desidera lavorare part-time.



Maggiori informazioni sul lavoro a tempo parziale:

tiny.cc/tempoparziale



Assistenza migliore per una clientela più soddisfatta

La soddisfazione dei clienti di FFS Cargo è aumentata notevolmente nel 2022: quella spontanea complessiva ha fatto registrare 69,8 punti su 100, un incremento di 3,8 punti rispetto all'anno precedente. Il principale motivo di questa crescita? I clienti sentono di essere seguiti con maggiore attenzione su vari punti di contatto, ad esempio nel servizio clienti, nel

processo di offerta o nelle vendite. In più, l'informazione alla clientela in caso di cambiamenti e disagi al traffico è diventata più professionale e la gestione attiva dei reclami sulla fatturazione è stata migliorata. Nonostante la difficile situazione dei prezzi, la soddisfazione per il rapporto prezzo/prestazioni è leggermente aumentata.

574

milioni di tonnellate:

secondo l'Ufficio federale dello sviluppo territoriale è questo il volume totale di merci che verranno trasportate in tutta la Svizzera da qui al 2040.



Per ulteriori previsioni
sullo sviluppo territoriale:
tiny.cc/sviluppi

Palette, pasta e prodotti in viaggio in tutta la Svizzera

Dall'inizio dell'anno FFS Cargo trasporta generi alimentari dall'Italia a tutta la Svizzera. A questo carico si aggiunge il trasporto di palette vecchie e nuove. Ma dov'è che queste merci si incontrano? Nell'estremo sud della Svizzera, a Stabio: qui si trova la sede principale del nuovo cliente di FFS Cargo, Panzera SA. Dopo aver iniziato dal traffico merci transfrontaliero tra la Svizzera e l'Italia, l'azienda ha esteso i trasporti a tutta la Svizzera e recentemente si è affidata a FFS Cargo. Qual è la sfida? Le quantità di merci da trasportare per Panzera sono variabili: l'azienda necessita quindi di un partner flessibile che copra tutta la Svizzera. Chi cerca, trova: FFS Cargo è la soluzione. Nel sud della Svizzera, i semirimorchi di Panzera proseguono su rotaia, in modo efficiente e rispettoso del clima. Nel traffico combinato, su un carro è possibile caricare fino a 44 tonnellate.



SBB CFF FFS Cargo

Ecosostenibilità su tutta la linea.

Approvvigionamento sostenibile con la ferrovia,
in Svizzera e in Europa: vieni a scoprire la nostra
offerta rispettosa del clima alla fiera transport
logistic 2023 a Monaco di Baviera. Ci trovi allo
stand 804 nell'area espositiva all'aperto.
Ti aspettiamo!

sbbcargo.com/offerta

