

cargo

La rivista svizzera di logistica

3 | 2019

Attenzione all'ambiente

Il progetto Gateway Basel Nord si focalizza sulla protezione della natura – sotto due aspetti.

Da pagina 4



Un inverno senza rischio di scivolare

L'azienda Salines Suisses SA produce 600 000 tonnellate di sale all'anno, di cui circa la metà viene utilizzata come sale antigelo – comunemente noto come sale da spargere – per un traffico stradale sicuro nei mesi invernali. FFS Cargo si occupa anche del trasporto nelle diverse zone del paese: in inverno la ferrovia merci trasporta fino a 30 000 tonnellate di sale antigelo.



Maggiori informazioni sul trasporto su rotaia del sale nel blog: tiny.cc/saledisgelo

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, Lea Meyer, Miriam Wassmer

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

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

Traduzioni: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurigo

Litografia e stampa: Hertig + Co. AG, Lyss

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

Tiratura complessiva: 5000 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



Prendersi cura dell'ambiente

FFS Cargo si impegna affinché la sostenibilità e la protezione del clima non siano solo parole vuote. Oggi il traffico merci su rotaia è sette volte più ecologico rispetto al trasporto su strada e produce una quantità di CO₂ circa undici volte inferiore. Prendendo come esempio il progetto Gateway Basel Nord, vogliamo mostrare quali misure ecologiche si stanno realizzando nella costruzione del terminale atte a proteggere la natura. In questo numero vi raccontiamo anche in che modo la birreria Feldschlösschen si sta impegnando per ridurre ulteriormente il consumo energetico e idrico e cosa significa «sostenibilità» nel villaggio vallesano di Aproz.

In autunno abbiamo raggiunto un'importante pietra miliare grazie alla nostra partnership con Swiss Combi AG. I fornitori di servizi logistici Planzer, Camion Transport, Galliker e Bertschi detengono il 35 per cento di FFS Cargo. Siamo convinti che questo sia il passo giusto verso il futuro per sviluppare nuovi servizi interessanti per la nostra clientela insieme ai nostri partner. Maggiori informazioni sono contenute nella rivista.

Vi auguro una piacevole lettura e buone feste.

Brigitte Hager
Comunicazione FFS Cargo

Sostenibilità. Un tema promosso negli ultimi tempi da quasi tutte le aziende, tra cui FFS Cargo. Ma cosa significa in concreto? In che modo la ferrovia merci opera nell'interesse dell'ambiente? Noi abbiamo le risposte.

4-11 Focus sulla logistica: Gateway Basel Nord

La costruzione del nuovo terminale per container GBN ha subito un ritardo. In che modo la protezione della natura si ripercuote sul progetto e perché il terminale è necessario.

**12-13 A proposito di FFS Cargo**

Con un partner forte verso il futuro: Swiss Combi AG acquisisce il 35 per cento di FFS Cargo.

14-15 Colpo d'occhio

Il trasporto ferroviario è davvero ecosostenibile: fatti e cifre interessanti nella nostra infografica.

16-21 Incontro al vertice

Feldschlösschen punta a una distribuzione a emissioni zero. Questo e molto altro nell'intervista al CEO di Feldschlösschen Thomas Amstutz e a Nicolas Perrin.

22-23 Al centro di tutto

«Ancora uno sforzo» – Isabelle Betschart ha grandi progetti per FFS Cargo. Il nuovo capo Produzione si racconta.

**24-26 Punto di vista del cliente**

Quando il cerchio si chiude: il produttore di acqua minerale Aproz utilizza bottiglie interamente in PET riciclato.

28-29 Una proficua collaborazione

Oggi i rappresentanti della strada e della ferrovia percorrono una via comune. I loro obiettivi.

27 L'oggetto Protezione per le mani**30-31 Frammenti**

Notizie in breve dal settore della logistica.

Previste più merci a Basilea

Per consentire alla Svizzera di gestire anche in futuro in modo sostenibile il traffico transfrontaliero di container, è necessaria la costruzione di un terminale trimodale sul Reno per treni merci, camion e navi. Ci sono ancora alcune questioni in sospeso, ma a Basilea si nutre molta fiducia nel progetto Gateway Basel Nord.

Testo: Robert Wildi Foto: Marvin Zilm





Dreiländereck

Darsena 2

Darsena 1

Darsena 3

Kleinhüningen

Terminale per container

Reno

Klybeck

Reno

BASILEA

RHENUS
RHENUS
EMBE

vanoli
Baukunst zum Verlieben

Il progetto Gateway Basel Nord (GBN) non è solo importante per FFS Cargo, Contargo e Hupac, che hanno fondato insieme Gateway Basel Nord AG, ma interessa l'intero settore logistico svizzero. Il terminale trimodale (rotaia, strada e nave) collega il paese ai flussi del traffico merci con l'Europa (vedi NFTA), favorendo la sostenibilità e l'attrattiva del traffico merci su rotaia. GBN garantisce anche il ruolo attivo di Basilea e della Svizzera, attualmente e in futuro, nella partita del trasporto di container via acqua, in rapida crescita globale, mantenendo la creazione di valore in Svizzera.

Inoltre il terminale gioca un ruolo attivo nella politica di trasferimento modale della Confederazione. GBN è l'unico terminale in Svizzera a cui l'Ufficio federale dei trasporti ha assegnato un obiettivo di ripartizione modale con una quota di trasporti su rotaia del 50 per cento. Di conseguenza all'interno di Gateway Basel Nord un container su due deve essere smistato su rotaia, contribuendo attivamente a ridurre le emissioni di CO₂ e a proteggere l'ambiente.

50 per cento in più su rotaia

Oltre alla terza darsena, elemento fondamentale del progetto è la costruzione di sei binari di trasbordo paralleli lunghi fino a 750 metri. Cinque gru consentono di operare contemporaneamente su diversi treni completi della lunghezza massima dei binari: un dato straordinario per un paese come la Svizzera. I lunghi binari di trasbordo e un moderno sistema di gru assicurano operazioni di carico tra le tre tipologie di trasporto, strada, rotaia e nave, notevolmente più efficienti rispetto a oggi. Infatti la lunghezza dei binari del porto di Basilea è ora pari solo a 150-200 metri.

Gateway Basel Nord riunisce in un unico luogo i tre sistemi di trasporto e crea quelle capacità di trasbordo urgentemente necessarie nei porti renani, aumentando nettamente l'efficienza del trasporto su rotaia. Con l'obiettivo di spostare il 50 per cento dei container su

rotaia, GBN consentirà di trasferire ogni anno alla ferrovia oltre 100 000 trasporti, attualmente effettuati su gomma, alleggerendo così le strade della Svizzera nordoccidentale. A confronto: la scarsa efficienza nei porti renani fa sì che oggi

«Con GBN risparmiamo 100 000 viaggi in camion l'anno.»

Raven Schäfer,
capoprogetto Gateway Basel Nord AG

circa il 90 per cento dei container lasci il terminale su gomma e solo il 10 per cento via ferrovia. Con GBN si prevede di innalzare la quota di trasporti su rotaia fino al 50 per cento.

Avvio dei lavori previsto per fine 2020

Con l'iter attuale, la realizzazione del progetto è attesa per il 2020. Il terreno destinato al terminale, inutilizzato dal 1990 e sul quale sorge la stazione di smistamento Badischer Bahnhof di Basilea, ospita diverse piante e specie animali protette che necessitano di un habitat caldo e secco e per la cui salvaguardia si sono mobilitate le associazioni di protezione della natura. Al fine di soddisfare le legittime istanze di queste ultime, in un'ottica di compensazione i responsabili del progetto devono trovare delle superfici sostitutive nella regione circostante (cfr. pag. 10/11).

«La ricerca di superfici di questo tipo in una regione densamente popolata come quella di Basilea si è rivelata molto complessa», spiega Raven Schäfer, capoprogetto di Gateway Basel Nord AG. Anche per questo motivo le associazioni continuano a opporsi al progetto; tuttavia Schäfer è fiducioso che si possa presto procedere alla sua realizzazione. Un avanzamento è stato possibile grazie alla Commissione della concorrenza (COMCO) di Berna, che a luglio di quest'anno ha approvato il consorzio formato dalle tre aziende logistiche

(cfr. riquadro). «Ora la prossima tappa sarà ottenere il permesso edilizio da parte dell'Ufficio federale dei trasporti», spiega Schäfer. Quando tale permesso acquisirà forza giuridica dipende dalle associazioni di protezione della natura e dalla loro determinazione a difendere le loro posizioni fino all'ultima istanza.

Schäfer e il suo team lavorano affinché il cantiere parta verso la fine del 2020 e il primo livello di ampliamento bimodale rotaia-strada entri in funzione alla fine del 2022. Al momento appare realistico prevedere l'entrata in servizio di Gateway Basel Nord in modalità trimodale completa verso la fine del 2024.

Ampio sostegno da più parti

Il grande progetto gode del sostegno di ampi settori della società e di tutti gli schieramenti politici. Christoph Brutschin, consigliere di Stato socialista e presidente del Dipartimento per l'economia, la socialità e l'ambiente del cantone di Basilea Città, si pronuncia decisamente a favore: «Gateway Basel Nord accresce le opportunità del settore

Il ricorso all'autorità di vigilanza

Nel giugno 2019 la Commissione della concorrenza (COMCO) ha approvato la costituzione, da parte di FFS Cargo, Hupac e Contargo, della società di gestione Gateway Basel Nord AG, gettando un'importante base per la realizzazione del progetto. Ad agosto la società basilese Swissterminal ha presentato ricorso all'autorità di vigilanza contro questa decisione della COMCO, ravvisando una minaccia per la concorrenza sul mercato e chiedendone l'annullamento.





La darsena 2 nell'area dei porti renani svizzeri a Basilea.

Foto: FFS Cargo

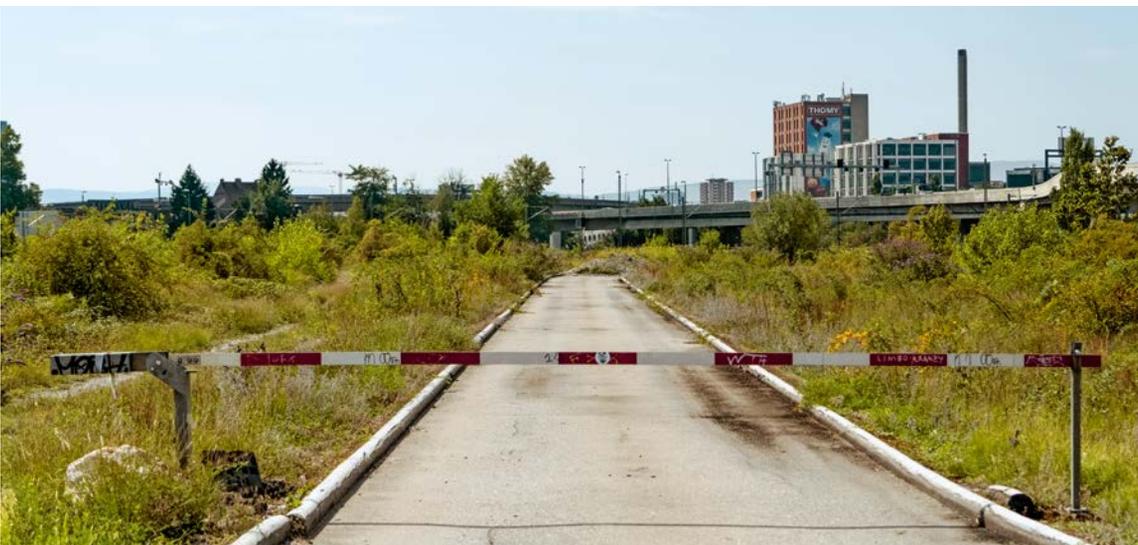
Prima industria, oggi natura: nella stazione abbandonata Badischer Bahnhof vivono specie animali e vegetali rare.





Innumerevoli planimetrie documentano la complessità del progetto.

I capiprogetto Raven Schäfer (a sinistra) e Florian Röhrlingshöfer confidano che la pianificazione compirà ulteriori passi avanti.



Il perimetro di pianificazione dell'area classificata come prato secco, su cui sorgerà il nuovo terminale per container con darsena, si estende su 130000 metri quadrati.



Collegamento strada-rotaia-acqua: il futuro aspetto del terminale trimodale.

logistico svizzero sulla scena internazionale. Infatti anche porti marittimi come Anversa o Rotterdam stanno facendo sforzi enormi per trasferire il traffico merci su nave e rotaia. È importante che la Svizzera si doti di un moderno terminale per container se non vuole restare indietro nel traffico combinato import-export.»

L'alternativa a GBN non è allettante per Brutschin. «Se il progetto non va in porto, nel prossimo futuro i container verranno trasbordati nei Paesi del Nord e trasportati in Svizzera su camion.» Con il previsto trasferimento su rotaia, il terminale trimodale contribuirà invece alla lotta ai cambiamenti climatici e anche all'economia regionale. «Secondo uno studio indipendente dell'istituto BAK Economics di Basilea, GBN genererà un valore aggiunto lordo di 89 milioni di franchi all'anno e creerà oltre 550 nuovi posti di lavoro.»

In prima linea per la realizzazione di GBN troviamo anche Elisabeth Schneider-Schneiter, consigliera nazionale PPD e presidente della Camera di commercio delle due Basilea. «Il 30 per cento circa del commercio estero svizzero si svolge nel cluster logistico della regione di Basilea. Affinché i porti renani continuino a svolgere egregiamente il loro compito, servono infrastrutture

efficienti in grado di collegare l'acqua agli altri sistemi di trasporto», e ricorda inoltre che il trasporto via acqua rappresenta una forma di traffico merci attenta al clima.

Da tempo questi argomenti hanno indotto anche varie organizzazioni ambientaliste a schierarsi a favore di GBN.

«Così si aprono nuove possibilità per la nostra rete.»

Bettina Castillo,
Transport Operations Manager,
Ikea Supply AG

Ad esempio gli esponenti dell'Iniziativa delle Alpi. «Il conflitto di interessi tra protezione delle specie e politica del trasferimento modale rappresenta naturalmente una sfida per noi, come per tutte le altre associazioni impegnate nella protezione dell'ambiente e della natura», dichiara Django Betschart, responsabile della politica di protezione delle Alpi. «Per noi, come associazione che, a tutela del nostro delicato territorio alpino, si spende per una politica dei trasporti sostenibile, i vantaggi del trasferimento modale prevalgono sul resto.»

Attenzione alle soluzioni intermodali

Bettina Castillo, Transport Operations Manager di Ikea Supply AG conosce i possibili vantaggi di GBN per la logistica: «Gateway Basel Nord rappresenta un ulteriore passo importante verso lo sviluppo e la promozione dell'intermodalità nel mercato internazionale dei trasporti. Inoltre ci consentirà di avvalerci in modo ottimale delle caratteristiche dei diversi sistemi di trasporto, combinandoli tra loro e sfruttandone tutto il potenziale.» Aggiunge quindi che la catena di trasporto globale della società integra già soluzioni intermodali e continua ad attribuire grande importanza a questo settore, seguendone gli sviluppi con vivo interesse. «In particolare in ragione delle nuove possibilità che progetti come Gateway Basel Nord aprono per tutta la nostra rete di trasporti», sottolinea Bettina Castillo.

Costruire nel rispetto della natura

Il nuovo terminale per container Gateway Basel Nord dovrebbe sorgere su un'area che da anni ospita specie animali e vegetali rare. I responsabili del progetto stanno facendo tutto il possibile per ridurre al minimo l'impatto sulla natura e creare habitat sostitutivi. Siamo andati a vedere sul posto.

Testo: Michelle Russi Foto: Marvin Zilm

Florian Röthlingshöfer mostra le misure già intraprese per la protezione della natura, tra cui i ripari per i rettili (a destra).



Alberi, arbusti, fiori e poi cavallette, lumache e rettili: passeggiando per l'ex stazione di smistamento Badischer Bahnhof della Deutsche Bahn a Basilea sembra di essere in un'oasi naturale. Negli ultimi trent'anni, su ciò che una volta era coperto da pietrisco, si è sviluppato un habitat prezioso dal punto di vista ecologico per specie animali e vegetali rare che non ha eguali in Svizzera. Inoltre l'area avrebbe buone probabilità di essere inclusa nell'Inventario federale dei prati e dei pascoli secchi di importanza nazionale (attualmente all'Allegato 2), se da qualche tempo non fossero in corso i lavori di pianificazione del terminale per container trimodale Gateway Basel Nord. Le esigenze dal punto di vista della protezione della natura sono elevate, dato che il terminale con la nuova darsena dovrebbe sorgere proprio qui.

Al fine di creare degli habitat naturali alternativi per la flora e la fauna, i responsabili del progetto devono attuare misure compensative nell'area stessa e misure sostitutive in altri siti ubicati nelle vicinanze e simili dal punto di vista biogeografico. Allo scopo di garantire la qualità di tali habitat, i responsabili hanno sviluppato insieme a degli esperti un metodo per analizzare ogni metro quadrato di quest'area. Infatti ai sensi della Legge federale sulla protezione della natura e del paesaggio, in caso di progetti edilizi è necessario mantenere la qualità complessiva di questi habitat. «Abbiamo investito molto know-how per ridurre al minimo l'impatto sulla natura e trovare aree sostitutive ottimali», spiega Florian Röthlingshöfer dei porti renani svizzeri, co-responsabile del progetto in qualità di capoprogetto parziale per l'ambiente.

Misure preventive e requisiti rigorosi

Particolarmente importante era conservare i corridoi faunistici esistenti. Le ruspe potranno entrare nell'area solo se questi saranno intatti e utilizzabili dagli animali. «Il problema è che spesso negli agglomerati i corridoi faunistici si sviluppano lungo

gli assi ferroviari e ciò ha richiesto una stretta collaborazione con la Deutsche Bahn. La natura non si ferma davanti ai confini.» Accompagnandoci nella visita all'area, Röthlingshöfer ci mostra le misure già realizzate, come le cataste di legno morto, gli sbarramenti di terra e i ripari per i rettili, cioè «cumuli di sassi» sotto terra. Tutti questi sistemi sono volti a offrire un rifugio agli animali che vivono qui. Nel caso della *Candidula unifasciata* la protezione si spinge anche oltre: quando sarà concesso il permesso di costruzione, le chiocciole di questa specie verranno raccolte a mano prima dell'avvio dei lavori e spostate altrove.

Durante la fase di realizzazione dell'opera si applicheranno requisiti altrettanto rigorosi. Per proteggere i rettili e lasciare loro una via di fuga si potrà lavorare solo nei mesi estivi. Invece, durante il loro stato di torpore invernale, le macchine dovranno stare a riposo. Inoltre nell'area sono presenti zone interdette al passaggio.

Quali interessi devono prevalere?

I responsabili del progetto sono consapevoli dell'importanza che l'area riveste per la biodiversità e comprendono la resistenza da parte delle organizzazioni a Gateway Basel Nord per proteggere la natura. Tuttavia allo stesso tempo sono dell'avviso che gli interessi vadano soppesati. Secondo il capoprogetto parziale Röthlingshöfer, GBN è un progetto di interesse nazionale al quale va riconosciuto un ruolo di primo piano nella politica di trasferimento modale della Confederazione. Situato sull'importante asse nord-sud del traffico merci con la possibilità di collegarsi direttamente al Reno tramite la nuova darsena, il terminale è legato a doppio filo a questo sito. Röthlingshöfer sottolinea: «Gateway Basel Nord contribuisce in modo essenziale alla tutela ambientale e aiuta a proteggere la popolazione e la natura dalle conseguenze negative del traffico pesante. Chi difende la natura non può essere contro il trasferimento modale.»



Josef Jäger, Nils Planzer, Andreas Meyer e Nicolas Perrin (da sinistra) hanno tutti un motivo per rallegrarsi.

Partner forti per FFS Cargo

Swiss Combi AG, composta dalle imprese di logistica Planzer, Camion Transport, Galliker e Bertschi, acquisisce il 35 per cento della FFS Cargo SA e diventa così partner dell'impresa leader nel trasporto merci in Svizzera.

Testo/Foto: FFS Cargo

Le Ferrovie federali svizzere hanno trovato per la FFS Cargo SA un partner convinto del modello aziendale della ferrovia merci e pronto a impegnarsi per uno sviluppo congiunto del traffico merci in Svizzera: il suo nome è Swiss Combi AG. Composta dai fornitori di servizi logistici Planzer Holding AG (40%), Camion Transport AG (40%), Bertschi AG (10%) e Galliker Holding AG (10%), la società acquisirà il 35 per cento delle azioni della

FFS Cargo SA. La FFS SA resta azionista di maggioranza con una quota del 65 per cento.

Questa partecipazione di minoranza rafforzerà in maniera duratura la FFS Cargo SA. La ferrovia merci continuerà a fornire servizi nella catena logistica della fornitura di tutti gli attuali clienti, puntando al contempo ad acquisirne di nuovi e ad aumentare lo sfruttamento delle capacità ferroviarie. L'obiettivo è aumentare ulteriormente

affidabilità ed efficienza. Sul prezzo di acquisto si è mantenuto il massimo riserbo. L'ingresso nella società è subordinato all'approvazione da parte delle autorità garanti della concorrenza, la cui decisione è attesa nel primo trimestre 2020. A partire da quel momento la SBB Cargo International SA verrà scorporata dalla FFS Cargo SA e posta sotto il controllo diretto della FFS SA. L'attività internazionale, infatti, non rientrava nell'offerta.

Più merci dalla strada alla rotaia

Le aziende riunite in Swiss Combi AG mirano a trasportare maggiori volumi di merci su rotaia anziché su strada. Questo rende i trasporti per i clienti più eco-compatibili e aumenta lo sfruttamento delle capacità nel traffico a carri sistematico e nel traffico combinato. L'obiettivo è consolidare la competitività della ferrovia nella catena logistica dei clienti e impiegare i diversi sistemi di trasporto secondo i loro punti di forza: la ferrovia per le lunghe distanze tra le aree economiche, la strada per la distribuzione capillare ai clienti finali.

Il partenariato non comporterà ulteriori tagli nei posti di lavoro. Come comunicato a inizio marzo 2018, la FFS Cargo SA sta lavorando allo snellimento dell'azienda: grazie a procedure semplificate, la ferrovia merci in futuro riuscirà ad assicurare le proprie attività chiave con meno collaboratori.

«Gettate basi importanti»

Nicolas Perrin, CEO FFS Cargo SA, si rallegra del nuovo partenariato: «L'unione delle competenze logistiche dei partner rafforzerà il traffico merci ferroviario e contribuirà al trasferimento delle merci dalla strada alla rotaia. Con soluzioni innovative, ecologiche e vantaggiose per i nostri clienti, rimarremo così la colonna portante dell'economia svizzera sul lungo periodo.»

Anche Andreas Meyer, CEO FFS SA, è soddisfatto della strategia di partnership ora portata a termine con successo: «Cinque anni fa, dopo che Cargo è tornata in attivo, è nata l'idea di un partenariato sul modello di SBB Cargo International. Con questa cooperazione abbiamo posto importanti basi per il futuro sviluppo di FFS Cargo Svizzera.»

Planzer Transport AG

L'azienda logistica svizzera Planzer, la cui sede principale è a Dietikon ZH, impiega circa 5300 collaboratori, principalmente in Svizzera e nelle regioni transfrontaliere vicine. Fornisce diversi servizi di logistica e trasporti, quali spedizione pacchi e logistica di magazzino, in oltre 60 sedi. L'acquisizione di CDS Cargo Domicilio SA e partner delle FFS nel 1997 rappresenta una tappa fondamentale negli 80 anni di storia dell'azienda, che ha consentito a Planzer di trasportare merci su lunghe tratte grazie alla ferrovia merci, arrivando oggi a realizzare con questa modalità ecologica il 60 per cento circa delle sue 23 000 spedizioni annuali.

Galliker Transport AG

Da piccola azienda di trasporti a cavallo fondata nel 1918 nell'hinterland lucernese, Galliker si è trasformata nel tempo in un'impresa di trasporti e logistica attiva a livello nazionale e internazionale con 18 succursali in sei paesi (sede centrale: Altishofen LU). L'azienda, che conta 2850 collaboratori in Europa, è tuttora a conduzione familiare ed è arrivata alla terza generazione. I suoi settori chiave includono la logistica Car, Cargo, Food e Healthcare. Da anni l'azienda punta sulla combinazione strada-rotaia sfruttando i vantaggi ecologici ed economici dei due sistemi di trasporto.

Camion Transport AG

Camion Transport figura tra le imprese di trasporti e logistica leader in Svizzera. Le sue 14 sedi gestiscono in media 7500 spedizioni e ordini di logistica al giorno. Attualmente l'azienda a conduzione familiare con sede principale a Wil SG conta 1400 collaboratori e una flotta di 630 veicoli. Camion Transport promuove una gestione aziendale sostenibile e rispettosa dell'ambiente. Alla base della sua organizzazione dei trasporti c'è un sistema duale rotaia/strada: oggi il ritiro, stanotte il trasporto su rotaia, domani la consegna a destinazione.

Gruppo Bertschi

Fornitore globale di servizi logistici, Bertschi ha conosciuto uno sviluppo continuo fin dalla sua fondazione nel 1956. Il gruppo impiega oggi 3050 collaboratori in 38 paesi ed è leader di mercato nel trasporto intermodale di prodotti chimici su rotaia, strada e acqua in Europa. L'azienda con sede principale a Dürrenäsch AG è inoltre all'avanguardia nel settore globale degli iso tank e nei servizi di logistica chimica. Ogni anno Bertschi risparmia circa 200 000 tonnellate di CO₂ privilegiando il traffico combinato rispetto al solo trasporto stradale.

Maggiore ecosostenibilità

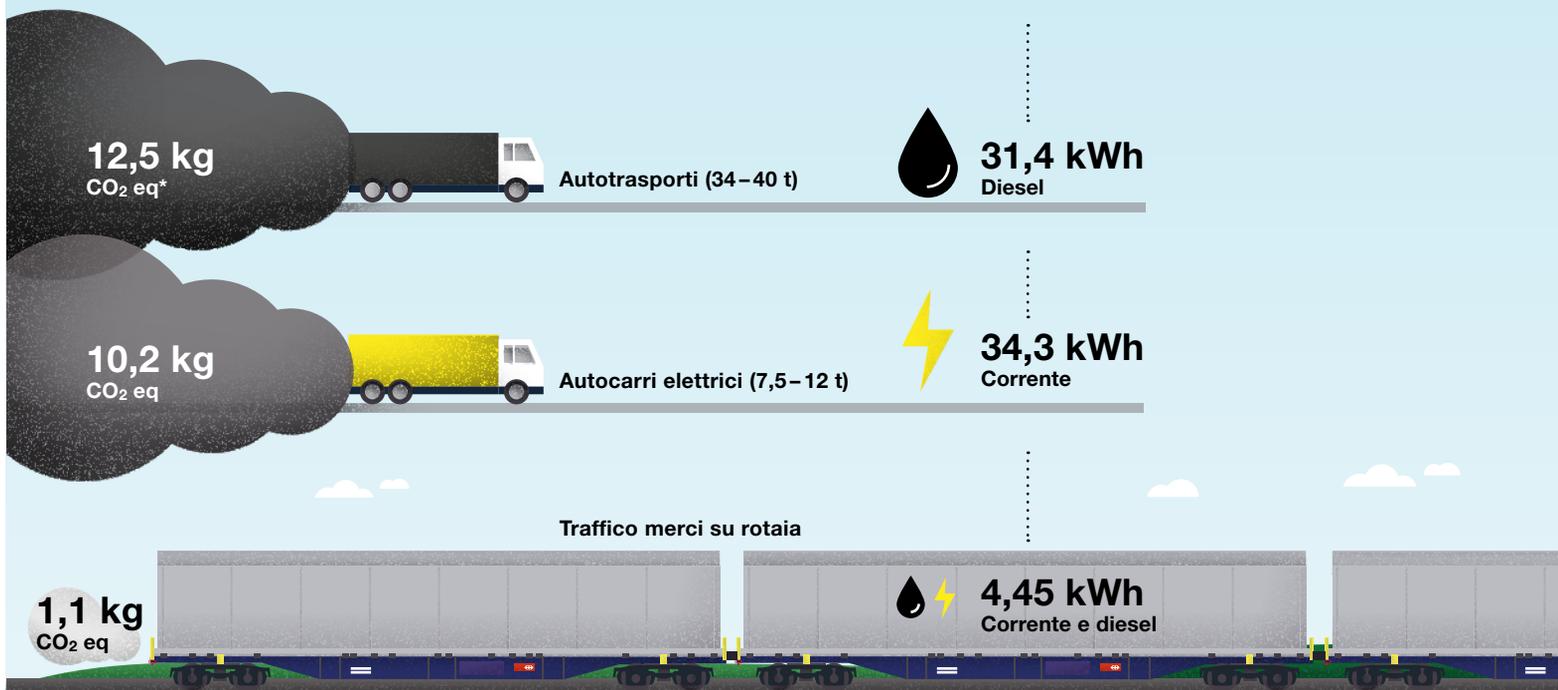
In termini di prestazioni di trasporto, il traffico merci su rotaia richiede rispetto agli autotrasporti un consumo di energia sette volte inferiore, emette undici volte meno gas serra e impiega sette volte meno spazio.

Testo: Alexander Jacobi Infografica: Pia Bublies

Emissioni di gas serra

Emissioni di gas serra e consumo di energia per un carico utile di 1 tonnellata su una distanza di 100 chilometri (es. Winterthur-Basilea)

Consumo di energia



Fonte: Studio di INFRAS, Bilancio ecologico dell'intero ciclo di vita, valori 2015

* CO₂ eq = CO₂ equivalenti, cioè altri gas a effetto serra vengono convertiti in una quantità di CO₂ con lo stesso effetto serra

Utilizzo del suolo

Utilizzo del suolo per un carico utile di 1 tonnellata su una distanza di 100 chilometri

Autotrasporti
560 m²

Traffico merci su rotaia
80 m²

L'utilizzo del suolo è la superficie di circolazione disponibile per il traffico merci (su strada o su rotaia) divisa per la prestazione di trasporto annuale eseguita (carico utile x distanza). La superficie di circolazione è suddivisa proporzionalmente tra traffico passeggeri e traffico merci.

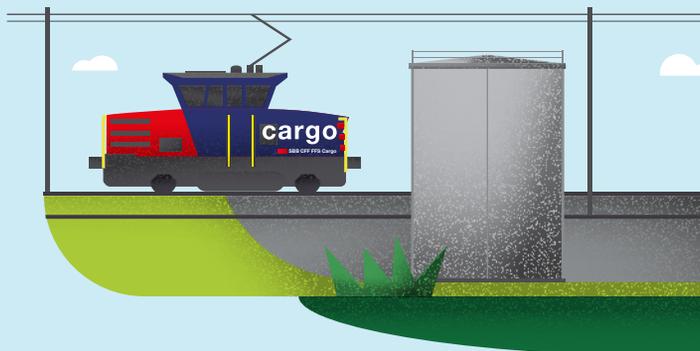
Fonte: Studio di INFRAS, valori 2015



Le FFS dimezzeranno le emissioni di CO₂ entro il 2025 rispetto al 1990.

Esempio: locomotiva di manovra con doppio sistema

La locomotiva ibrida Eem 923 funziona sia a diesel che con l'elettricità, in presenza di un filo di contatto. Il risparmio di diesel ottenuto dalle 30 locomotive ibride di FFS Cargo riduce le emissioni di CO₂ di circa 6000 tonnellate all'anno.



Nei progetti di costruzione, le FFS attuano misure alternative per la conservazione della biodiversità.

Esempio: Gateway Basel Nord

Presso il terminale Gateway Basel Nord, le FFS stanno pianificando la creazione di aree protette per la flora e la fauna che non sono interessate dalle misure di costruzione. Sono inoltre previste misure alternative per salvaguardare la biodiversità (cfr. p. 10/11).



Le FFS risparmiano il 20 per cento del consumo energetico annuo previsto per il 2025.

Esempio: guida adattiva

Il sistema ADL fornisce al macchinista raccomandazioni di guida che evitano fermate non programmate prima dei segnali di arresto («onda verde»). Il risparmio annuo di energia elettrica è di circa 90 gigawattora.



A photograph showing two men in suits standing on a small, white, vintage-style locomotive. The locomotive is on a set of railway tracks. In the background, there is a large, ornate brick building with arched windows and a tiled roof. The sky is clear and blue. The text of the article is overlaid on the bottom half of the image.

«Il nostro obiettivo è una fornitura al cliente a zero emissioni di CO₂»

La birreria Feldschlösschen punta sulla ferrovia sin dalla sua fondazione nel 1876. Thomas Amstutz, CEO di Feldschlösschen, e Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo, parlano della loro collaborazione pluriennale, di nuovi trasporti e spiegano come sia possibile utilizzare la birra per produrre calore.

Intervista: Stefan Boss Foto: Daniel Winkler

Signor Amstutz, ogni tanto gioca ancora a pallamano?

Thomas Amstutz: No, non più. Per mantenere una buona forma fisica e mentale gioco a tennis.

In passato era un asso dello sport con la St. Otmar St. Gallen, adesso si batte sul mercato della birra per conquistare spazi e accessi al settore della ristorazione e a centri logistici. Quale lavoro è più impegnativo?

Amstutz: Ogni lavoro implica delle sfide. Praticando la pallamano ho imparato il gioco di squadra. Un giocatore individualista non può fare grandi cose. In un'azienda accade la stessa cosa: si è forti solo come squadra. Un allenatore, inoltre, deve sempre cercare di mettere in campo la squadra più forte.

Signor Perrin, e lei? Pare che lei sia un appassionato di jogging. Per la ferrovia merci è richiesta una buona resistenza, no?

Nicolas Perrin: Con l'avanzare dell'età si preferisce puntare su sport di resistenza anziché su sforzi fisici costanti. Nel nostro settore è importante perseguire in modo sistematico obiettivi a lungo termine.

Lo scorso anno Feldschlösschen ha rinnovato i binari di raccordo qui a Rheinfelden. Il numero uno sul mercato svizzero della birra sarà saldamente legato alla ferrovia anche in futuro?

Amstutz: Sì, abbiamo investito un importo a sette cifre nel rinnovo dei binari. Siamo tradizionalmente legati alla ferrovia e possiamo fare affidamento da 130 anni su un collegamento ferroviario diretto. Nel 1876, quando fu fondata la Feldschlösschen, Theophil Roniger costruì volutamente nelle vicinanze della stazione il castello in mattoni che ancora oggi è la nostra sede. In seguito abbiamo costruito tutti i nostri depositi di bevande in Svizzera con un collegamento ferroviario. Il 60 per cento di tutti i trasporti a grandi clienti e depositi viene effettuato su rotaia. Per la distribuzione capillare usiamo i camion.

Signor Perrin, che ruolo riveste il cliente Feldschlösschen per FFS Cargo sia guardando al passato che al futuro?

Perrin: Abbiamo una lunga storia comune. Ci fa molto piacere e siamo consapevoli della nostra responsabilità nel ruolo che assumerà per la nostra collaborazione in futuro. Se entrambi i partner sono lungimiranti, insieme è possibile sviluppare buoni concetti di logistica per i clienti.

«Il processo logistico si velocizzerà ancora di più in futuro.»

Thomas Amstutz,
CEO Feldschlösschen

Generalmente le merci sono state finora trasportate tramite ferrovia, soprattutto per lunghe distanze. Da quest'anno la utilizzeremo anche per tratte più brevi. Come diventa un sistema redditizio?

Amstutz: In tutti i nostri depositi e nei cosiddetti «cross dock» abbiamo un collegamento ferroviario. Il trasporto a Bienne avveniva già in passato su rotaia, in seguito ci sono stati cambiamenti nei tempi di consegna. Da quest'anno FFS Cargo è in grado di consegnare di nuovo in anticipo. Si sono aggiunti altri tre collegamenti che quest'anno abbiamo trasferito dalla gomma alla rotaia (cfr. pag. 20/21).

Che cosa include il concetto di logistica del cross docking?

Amstutz: Il processo logistico ha fatto registrare un'accelerazione consistente negli ultimi anni. Anche perché non stochiamo più le merci nei depositi per lunghi periodi. Accettiamo ordini fino alle 15.00, che poi prepariamo a Rheinfelden entro le 19.00. La ferrovia preleva le bevande e le distribuisce con il trasporto notturno, tramite stazioni





Da 130 anni Feldschlösschen si avvale di un raccordo ferroviario diretto. Oggi il 60 per cento dei trasporti è su rotaia.

di smistamento, ai nostri cross dock. Su gomma non sarebbe possibile a causa del divieto per i camion di circolare la notte. Di mattina i camion prelevano le palette e le portano ai clienti.

E in futuro?

Amstutz: Il ritmo continuerà a crescere, oltretutto dobbiamo avvicinarci ulteriormente ai nostri clienti e diventare più efficienti.

Che cosa fa FFS Cargo per consentire trasporti più rapidi ed efficienti?

Perrin: Con l'introduzione del nuovo concetto nel traffico di carri completi 2017 abbiamo potenziato la capacità di carico nel trasporto notturno. Si è trattato di un passo importante, che ci ha consentito di reintegrare determinati trasporti nel sistema. Dal 2023 pianifichiamo di equipaggiare i nostri treni con l'accoppiamento automatico e la prova dei freni automatica. Ciò si traduce in un licenziamento più rapido del treno, che finora avviene manualmente. Anche nelle stazioni di smistamento diventiamo così più veloci. I primi test sul campo con queste innovazioni hanno dato esito positivo.

Avete altri progetti?

Perrin: Dobbiamo riflettere sulla possibilità di realizzare di giorno un'offerta analoga a quella notturna. Una consegna pomeridiana è importante nel commercio al dettaglio perché i consumi sono sempre più dislocati nelle ore serali. Ormai una consegna al mattino non è più sufficiente.

Amstutz: Sembra interessante. Vorrei partecipare a questi tipi di test. Anche i nostri clienti che al mattino effettuano ordini sulla nostra piattaforma beer4you.ch si aspettano una consegna la sera stessa. Trasferiremmo volentieri alcuni di questi trasporti dalla strada alla ferrovia dal momento che la crescita del commercio online implica l'incremento dei trasporti su gomma.

«In ultima analisi bisogna incrementare la quota di traffico merci su rotaia.»

Nicolas Perrin,
CEO FFS Cargo

Oltre al trasporto, quali prestazioni supplementari offre la ferrovia merci?

Perrin: È importante che il vagone sia disponibile anche prima e dopo il trasporto. Si trova nell'area del cliente e rappresenta l'interfaccia con quest'ultimo, quindi è più importante della locomotiva. Equipaggiamo inoltre i nostri vagoni con sensori che permettono di seguire sempre i dati relativi al carico e all'andamento della spedizione. Proprio nel settore alimentare ciò riveste grande importanza.

Tema Sostenibilità: entro il 2022 la percentuale di energie rinnovabili nella birreria di Rheinfelden dovrebbe toccare il 75 per cento, entro il 2030 il 90 per cento. Come intende raggiungere questo obiettivo?

Amstutz: Abbiamo una tabella di marcia finalizzata alla graduale riduzione del consumo di energia e di acqua entro il 2030. Puntiamo sul recupero di calore, su motorizzazioni sostenibili, processi ottimizzati e collaboratori sensibilizzati. Ci impegniamo per migliorarci in questi ambiti. Siamo stati la prima azienda svizzera ad avere un autocarro da 18 t a trazione elettrica e continuiamo a consolidare la nostra capacità di carico negli autocarri elettrici. Il nostro obiettivo a lungo termine è una fornitura al cliente a emissioni zero. Formiamo i nostri autisti perché tengano uno stile di guida rispettoso dell'ambiente. Dopo ogni corsa ricevono una valutazione con i dati principali, ad es. consumo di carburante e numero di fermate.

Anche le FFS e FFS Cargo puntano sulla sostenibilità. Così entro il 2025 la corrente per trazione sarà derivata al 100 per cento da fonti sostenibili (finora 90%). Anche il consumo di diesel fa registrare un potenziale di risparmio?

Perrin: Le FFS possiedono delle centrali idroelettriche e, di recente, hanno investito molto denaro nel loro rinnovo. La nostra strategia è favorire la trazione con energia idrica di nostra produzione, ma ciò presuppone una riduzione dei consumi. In linea di massima nei binari di raccordo non vi sono linee di contatto, dove finora era richiesta la trazione diesel. Sette anni fa abbiamo acquistato locomotive ibride che funzionano sia a diesel che a corrente. Da inizio anno stiamo facendo un esperimento con 12 locomotive di tipo H3 azionate da una batteria. È più difficile da attuare che nei camion perché le locomotive di manovra devono fornire prestazioni più elevate. Penso però che nei prossimi anni si faranno passi da gigante.

Torniamo alla birra: Feldschlösschen promuove attivamente la birra analcolica. Perché vede ancora potenziale di crescita in questo settore?

Amstutz: I consumatori tendono a rinunciare all'alcool sempre più spesso o a ridurlo, ma vorrebbero bere un prodotto naturale. Siamo stati i primi a trovare una nuova collocazione alla birra analcolica. Se finora solo il quattro per cento delle birre da noi vendute sono analcoliche, le cifre di vendita sono destinate a crescere rapidamente. Alcune di esse sono fabbricate in modo analogo alla birra tradizionale, in una fase successiva viene tolto l'alcool, che utilizziamo per produrre calore; così risparmiamo ogni anno 690 000 litri di olio da riscaldamento. Con ogni birra analcolica si aiuta l'ambiente e si gusta una bevanda eccezionale!

Perrin: Quindi in inverno si dovrebbe bere molta birra analcolica, così si risparmia olio da riscaldamento (ride)!

Amstutz: A Rheinfelden produciamo oltre il 50 per cento del nostro calore da energia rinnovabile, l'alcool offre un contributo significativo.

Feldschlösschen e FFS Cargo sono leader di mercato in Svizzera nei rispettivi settori. Che rapporto avete con i vostri concorrenti?

Amstutz: Manteniamo un rapporto amichevole e ci scambiamo regolarmente informazioni su argomenti di settore.

Perrin: Anche noi. In Svizzera siamo sì leader di mercato ma, paragonati alle aziende di trasporto merci straniere, siamo piccoli. Quindi conosciamo entrambi i ruoli. Anche se siamo in concorrenza con altre aziende ferroviarie, in fin dei conti lottiamo tutti per la stessa cosa, ovvero incrementare il traffico merci su rotaia.



Gli interlocutori

Thomas Amstutz (52) dal 2005 è CEO di Feldschlösschen Bibite SA, appartenente al Gruppo danese Carlsberg. Nel frattempo, dal 2008 al 2012, è stato CEO della Brasserie Kronenbourg in Francia, che fa capo allo stesso gruppo. Amstutz ha studiato economia presso l'Università di San Gallo.

Accanto alla sede principale di Rheinfelden, Feldschlösschen dispone di due siti produttivi (Sion e Rhäzüns) e di 15 siti logistici e impiega circa 1200 tra collaboratrici e collaboratori. Oltre a birra e acqua minerale (ad es. la Rhäzünser acquisita nel 1998), l'azienda commercializza molte altre bevande.

Nicolas Perrin (60) dirige FFS Cargo dal 2007. Fino alla fine del 2018 era membro della Direzione del Gruppo FFS, da allora FFS Cargo viene diretta come società indipendente del Gruppo. Perrin ha un diploma di ingegnere civile presso l'SPF e lavora alle FFS dal 1987.



Più trasporto su rotaia per Felschlösschen

Ora FFS Cargo effettua le seguenti tratte su incarico di Felschlösschen:

- Rheinfelden – Thun, da dicembre 2019
- Rheinfelden – Rickenbach SO, da dicembre 2019
- Rheinfelden – Crissier VD, da dicembre 2019
- Rheinfelden – Bienne, da febbraio 2019

Con questi nuovi servizi, FFS Cargo trasporta ogni anno un totale di ca. 10 500 vagoni o 223 000 t per il distributore di bevande. Si tratta di ben 2500 vagoni o 53 000 t in più rispetto al 2018.

Feldschlösschen e FFS Cargo non perdono tempo

L'autocarro per tratte brevi, la ferrovia per tratte lunghe. Ormai però le cose sono cambiate. Da dicembre 2019 FFS Cargo gestisce per Feldschlösschen dalla relativa sede centrale tre nuove tratte, una delle quali è lunga soltanto 40 km. Ecco perché ne vale la pena.

Testo: Michelle Russi Foto: Daniel Winkler

È brevissimo il percorso effettuato di recente da FFS Cargo per Feldschlösschen – quantomeno in termini di tecnica del traffico merci. La tratta da Rheinfelden BL (sede centrale di Feldschlösschen) a Rickenbach SO misura circa 40 km ed è la distanza più breve finora percorsa da Feldschlösschen su rotaia. A confronto: la tratta più lunga con i suoi 385 km ha una lunghezza di quasi dieci volte superiore e attraversa la Svizzera da Landquart GR a Satigny GE.

Il nuovo percorso non è venuto da sé, come sottolinea Charles Bernhard, Key Account Manager di FFS Cargo: «Su brevi tratte la ferrovia rispetto a un autocarro ha uno svantaggio poiché deve sostenere costi iniziali più elevati. Di solito: quanto più è maggiore la distanza, tanto più è competitiva la ferrovia.» La particolarità del caso Rickenbach: qui FFS Cargo può percorrere la rete esistente e gestire così i trasporti in modo estremamente efficiente. Argomenti a favore dello spostamento su rotaia sono, secondo Bernhard, l'elevata affidabilità e puntualità della ferrovia nonché la possibilità di viaggiare anche di notte (trasporto notturno).

Con cross docking più veloci a destinazione

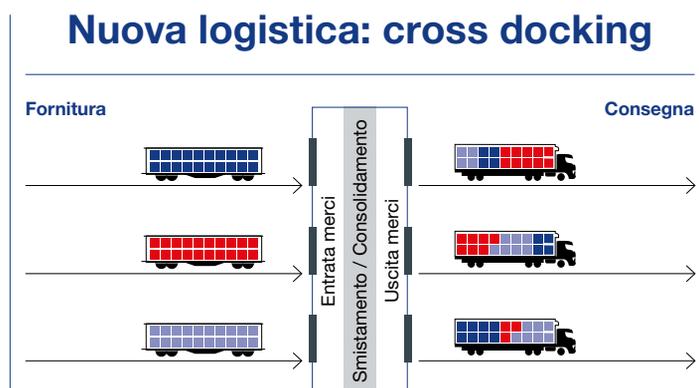
Per Feldschlösschen la sostenibilità nei nuovi trasporti su rotaia ha svolto un ruolo decisivo accanto ai vantaggi citati. Il più grande distributore di bevande della Svizzera è tra i pionieri della

mobilità elettrica e attribuisce grande valore a una distribuzione a emissioni zero delle merci: parola chiave «Green Cargo». La ferrovia dovrebbe rilevare il cosiddetto primo miglio (sito produttivo fino al cross docking o ai depositi, cfr. figura), un autocarro l'ultimo miglio (distribuzione capillare ad aziende della ristorazione e rivenditori al dettaglio). Nel cross docking la merce viene consegnata puntualmente (just in time) a un determinato punto cross docking e da lì, senza stoccaggio intermedio, direttamente al destinatario. Il trasbordo della merce avviene in funzione delle esigenze e quanto più rapidamente possibile. Al contrario dei classici centri di distribuzione, il cross docking è una pratica più economica perché i costi per magazzini, personale ecc. sono più contenuti.

Minor numero di errori consentito

Nonostante la partnership di successo,

FFS Cargo non disdegna le sfide. Da una parte la tendenza al cross docking indica che la ferrovia può permettersi ancora meno ritardi. La tolleranza ai guasti da parte del cliente è inferiore rispetto al passato perché con le consegne just in time sono aumentate anche le esigenze di affidabilità e puntualità. D'altra parte durante la pianificazione si devono sempre tenere presenti fattori quali sbarramenti di tratta e lavori di manutenzione, che richiedono grande flessibilità. Charles Bernhard conosce però i punti di forza della ferrovia e ha una visione chiara per quanto riguarda la collaborazione con Feldschlösschen: «I quattro nuovi trasporti sono un grande successo ma non implicano che non possiamo potenziare ulteriormente l'offerta.» L'ambizione sarebbe di effettuare in futuro l'intera distribuzione da Feldschlösschen ai punti cross docking e ai depositi tramite la ferrovia.



Con uno sguardo sull'essenziale

Isabelle Betschart sa che, oltre alla stabilità, FFS Cargo necessita di una maggiore fiducia in se stessa per soddisfare le esigenze di una ferrovia merci moderna ed economica. Il nuovo capo Produzione si racconta.

Testo: Michelle Russi Foto: Hans Schürmam

L'agenda di Isabelle Betschart in questi giorni è piuttosto piena. Quando la cinquantenne non è impegnata in una riunione strategica con gli altri membri della direzione, fa visita ai collaboratori in prima linea, o «sul campo», come dice lei stessa. Ha appena avuto uno scambio di opinioni con gli specialisti della manovra della stazione di smistamento di Limmattal e dal suo ufficio nella sede centrale di FFS Cargo a Olten racconta quanto sia rimasta impressionata dal loro impegno. È evidente che vorrebbe avere un quadro completo del suo nuovo ambiente professionale. Dopotutto, ha assunto l'incarico di capo Produzione presso FFS Cargo solo nell'estate del 2019. Allo stesso tempo, per Isabelle Betschart, collaboratrice FFS dal 2014, è importante promuovere fin dall'inizio una «cultura del noi» all'interno dell'azienda. «Le cose funzionano solo quando si lavora insieme», afferma.

Niente pacchi senza la ferrovia

Isabelle Betschart è entrata nel mondo della ferrovia per caso. Ha iniziato la sua attività nel settore finanziario dieci anni fa come consulente per le PMI. Quando suo figlio più piccolo ha iniziato l'apprendistato, Isabelle Betschart era alla ricerca di una nuova sfida e l'ha trovata alle FFS. Oggi non solo conosce

Produzione

Con circa 2000 collaboratori, la Produzione è il più grande settore aziendale di FFS Cargo e, insieme alla Vendita e all'Asset Management, costituisce un'importante interfaccia sul lato del cliente. L'obiettivo è quello di garantire un'offerta di trasporto orientata alla clientela, efficiente, affidabile e sostenibile e, allo stesso tempo, di agire in modo imprenditoriale ed economico in linea con la missione del Gruppo.

molto bene la casa madre, ma come «nuova arrivata» ha anche una visione diversa della ferrovia merci, indipendente dall'inizio del 2019: «FFS Cargo sta andando molto bene, contribuendo notevolmente all'economia svizzera e all'approvvigionamento della nostra società, cosa che spesso viene dimenticata. Se vogliamo esagerare: senza di noi, la Posta non avrebbe potuto consegnare i suoi pacchi.» Il capo Produzione si lascia andare a una risata. Torna però subito seria

quando dice che FFS Cargo deve essere più sicura di sé e avanzare le proprie richieste in futuro. Sebbene Isabelle Betschart incontri ovunque collaboratori impegnati e motivati, nota anche come le critiche e le pressioni dall'esterno abbiano lasciato il segno. «Alcuni segnali di stanchezza sono evidenti, perché negli ultimi anni FFS Cargo ha richiesto molta perseveranza e non abbiamo ancora raggiunto il nostro obiettivo.»

Contro la dispersione

La visione che Isabelle Betschart ha dell'azienda è chiara quanto i suoi obiettivi come capo Produzione: FFS Cargo mira a offrire ai clienti una produzione moderna, affidabile e basata sulle loro esigenze, a essere un datore di lavoro attrattivo, a sviluppare i propri profili professionali e a operare con successo su base sostenibile.

E come affronta lei questa sfida? Concentrandosi sull'essenziale e dando il buon esempio. «Voglio portare trasparenza e stabilità all'azienda. Con le riorganizzazioni e le innovazioni c'è il rischio di perdersi in cose inutili. Quando ognuno di noi, attraverso una visione comune, si concentra maggiormente sui propri compiti e punti di forza, raggiungiamo i nostri obiettivi.» Uno sguardo all'orologio. Il prossimo appuntamento: concentrarsi sull'essenziale.



Dati personali

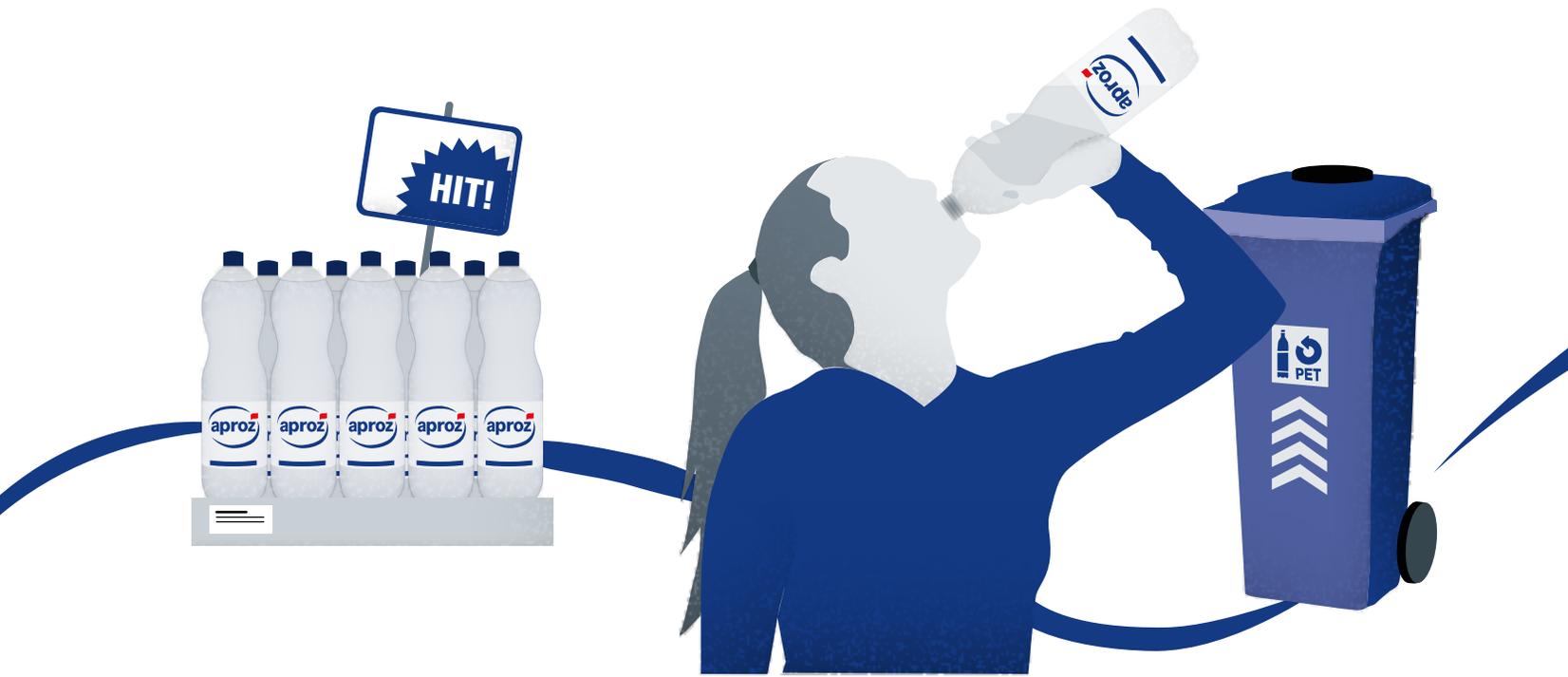
Isabelle Betschart, 51, è a capo della Produzione di FFS Cargo da luglio 2019. Dal 2014 ha lavorato nella divisione Viaggiatori delle FFS, più recentemente come capo Sviluppo delle attività. Prima di entrare nel settore ferroviario, ha lavorato in diverse posizioni dirigenziali per Xerox e Credit Suisse. Isabelle Betschart è sposata e vive con la sua famiglia a Wiesendangen ZH.

Aproz andata e ritorno: il viaggio di una bottiglia di acqua minerale

Il produttore di acqua minerale del Gruppo Migros con sede ad Aproz nel Vallese punta da decenni sulla ferrovia e quindi sulla sostenibilità, come dimostra una visita allo stabilimento. Oggi utilizza anche bottiglie interamente in PET riciclato.

Testo: Stefan Boss Illustrazioni: Murielle Drack





Prima di essere imbottigliata nel grande stabilimento di Aproz Sources Minérales, l'acqua Aproz scorre tra i monti vallesani per circa dieci/dodici anni, assorbendo numerosi minerali. Nei dintorni di Nendaz, comune a cui appartiene la frazione di Aproz, si trovano varie sorgenti e ogni acqua minerale sgorga da una fonte diversa. Il direttore di Aproz Michel Charbonnet, cresciuto qui, definisce questa ricchezza «un dono di Dio».

Chiunque entri nel capannone di produzione, per motivi igienici, deve indossare un camice bianco e un berretto. Un macchinario sta già riscaldando e gonfiando nell'arco di pochi secondi delle preforme in PET lunghe circa dieci centimetri, per dar loro la dimensione di una bottiglia da 1,5 litri. Queste vengono poi raccolte da una grande ruota che le riempie di acqua minerale.

Prima la logistica, poi l'ambiente

L'azienda dispone di quattro linee di produzione per bevande in bottiglie PET. Nel segmento dell'acqua, con i marchi Aproz, Valais, Aquella e M-Budget, Aproz Sources Minérales detiene una quota del 21 per cento del mercato al dettaglio svizzero che per gli sciroppi supera persino il 60 per cento. Oltre a questi prodotti l'azienda del Gruppo Migros è nota anche per le bibite zuccherate tra cui schorle, tè freddo e acqua minerale aromatizzata.

Aproz e Migros puntano già da anni sul trasporto ferroviario. Nel 1961, in collaborazione con le FFS, hanno costruito un ponte di 135 metri sul Rodano per collegare lo stabilimento alla rete ferroviaria. Da allora il volume di produzione si è moltiplicato e oltre il 90 per cento viaggia su rotaia.

«La questione ambientale è sempre più importante.»

Michel Charbonnet,
direttore di Aproz

La decisione, presa sessant'anni fa, di collegare Aproz alla rete ferroviaria fu dettata da motivazioni puramente logistiche. All'epoca ad Aproz le strade non erano in buono stato. «Con il passare del tempo, però, la questione ambientale e i trasporti ecologici hanno acquisito sempre più importanza», spiega il direttore Charbonnet. «Oggi siamo un esempio di logistica sostenibile, oserei dire, su scala mondiale.»

Grandi quantità, lunghe tratte

Su una rampa sul retro dello stabilimento vi sono circa 4000 palette piene di acqua minerale. Alcuni uomini alla guida di carrelli elevatori gialli caricano a grande velocità le bottiglie su carri con

5,4 miliardi di litri su rotaia

L'azienda Aproz Sources Minérales è stata fondata nel 1947. Dalla costruzione del ponte ferroviario sul Rodano nel 1961, grazie a FFS Cargo Aproz ha distribuito in modo ecosostenibile oltre 5,4 miliardi di litri di acqua e bevande da tavola dai monti vallesani, risparmiando circa 26 milioni di litri di diesel.

Aproz nel 2018

- Produzione annua: 174 milioni di litri di bibite
- Numero di bottiglie: 153 milioni
- Collaboratori: 147
- Percentuale trasportata su rotaia: oltre il 90 per cento
- Carri ferroviari caricati ogni settimana: 115
- Fabbisogno di materiale PET: 4,3 tonnellate (di cui il 34 per cento PET riciclato)

Cifre: Aproz, FFS



pareti scorrevoli di FFS Cargo. Qua e là si vedono anche palette di 7up, Orangina e Pepsi, che da alcuni anni Aproz produce su licenza. Presto il carico sarà consegnato con carri completi alle singole centrali operative della Federazione delle cooperative Migros, da dove partirà la distribuzione capillare nelle filiali. Una parte delle bibite raggiunge su rotaia il centro di distribuzione Migros Suhr.

Ogni anno, FFS Cargo trasporta su rotaia per la Migros, il suo più grosso cliente, oltre un milione di tonnellate di carico. «Anche nel 2019 finora i volumi sono stabili e le nostre consegne molto puntuali», spiega al telefono Yves Tschopp, Senior Key Account Manager responsabile per i trasporti Migros presso FFS Cargo. In generale i vantaggi della ferrovia si notano nei trasporti di grandi quantitativi su lunghe tratte. Per mantenere il vantaggio in termini di impatto ambientale rispetto al trasporto su strada, FFS Cargo adegua periodicamente la rete alle esigenze dei clienti investendo in innovazione e automazione. Per questo di recente FFS Cargo ha ordinato ad Alstom dodici nuove locomotive ibride di tipo H3 per il servizio di manovra, tre delle quali sono già in uso. Le locomotive funzionano sia a diesel che a elettricità. «In questo modo riusciamo a ridurre il consumo di diesel della nostra flotta», sottolinea Tschopp.

Chiudere il ciclo del materiale

La ferrovia riveste un ruolo importante non solo per la consegna ma anche per il riciclaggio delle bottiglie PET. Infatti, il trasporto nei centri di smistamento, dove le bottiglie vengono suddivise per colore e si rimuovono le impurità, avviene in parte su rotaia. Negli ultimi anni questa quota ha raggiunto il 26 per cento. E va segnalato anche un altro traguardo raggiunto: grazie a un nuovo impianto produttivo dell'azienda Resilux di Bilten GL è ora possibile produrre bottiglie interamente in PET riciclato. «In questo modo siamo in grado di chiudere per la prima volta in Svizzera il ciclo del materiale delle bottiglie PET», afferma il direttore Aproz Charbonnet. Attualmente Aproz utilizza il cosiddetto R-PET per le bottiglie di sciroppo, ma ne sta incrementando l'uso anche per altre bibite. Grazie al trasporto combinato gestito da FFS Cargo, le preforme interamente in materiale riciclato tornano ad Aproz, dove vengono gonfiate e riempite, chiudendo così anche questo cerchio.

Mai senza guanti

Foto: Stefan Kubli



Per proteggere le mani da ferite e malattie cutanee nonché per motivi igienici, gli specialisti della manovra indossano sempre i guanti quando lavorano. Inizialmente rigidi e duri, attraverso il contatto con il grasso lubrificante si ammorbidiscono e diventano più resistenti all'acqua. I guanti protettivi hanno una durata media di un mese. Se sono eccessivamente sporchi, troppo umidi o presentano strappi o fori occorre sostituirli. Il modello nella foto è solo uno dei tanti tipi a disposizione. Come si suol dire, c'è davvero l'imbarazzo della scelta!

In un'unica direzione

Ormai non si parla più di rotaia contro strada. In un documento programmatico congiunto i rappresentanti del settore del traffico merci svizzero confermano la loro stretta collaborazione e il loro impegno per l'approvvigionamento quotidiano della popolazione. Ecco le loro posizioni.

Testo: Manuel Bühlmann Foto: Melanie Duchene



«Sono particolarmente orgoglioso di questa sinergia tra rotaia e strada. Quando tredici anni fa iniziai come CEO di FFS, tutto questo sarebbe stato impensabile. Allora valeva il motto: rotaia contro strada. Adesso progettiamo insieme delle soluzioni per un traffico merci sostenibile.»

Andreas Meyer, CEO FFS SA

i Le Ferrovie federali svizzere trasportano quotidianamente oltre 1,25 milioni di persone e circa 205 000 tonnellate di merci. Fondata nel 1902, la società conta oggi 32 300 collaboratrici e collaboratori.



«Questa sinergia è una fortuna per la Svizzera. Il corridoio di quattro metri da Basilea al Nord Italia crea capacità supplementari per oltre 240 000 semirimorchi l'anno. Con la galleria di base del Ceneri, il 13 dicembre 2020 entra in servizio l'ultima parte della NFTA. Ma la NFTA non si limita al confine, e anche le regioni limitrofe devono fare la loro parte.»

Nicolas Perrin, CEO FFS Cargo

i FFS Cargo trasporta merci per circa 29,8 milioni di tonnellate nette all'anno. Dall'inizio del 2019 l'azienda è diventata una società autonoma del Gruppo e impiega al momento quasi 2300 collaboratori.



«Aziende, economia, rotaia e strada insieme: con un settore del traffico merci solido viene rafforzato il vantaggio geografico della Svizzera e promosso il trasferimento al corridoio comune. La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e il divieto di circolazione notturna per il traffico pesante, come previsto dalla normativa vigente, continueranno a ricoprire un ruolo centrale per la mobilità combinata.»

Ueli Stückelberger, direttore UTP

i L'Unione dei trasporti pubblici UTP è l'organizzazione nazionale di categoria delle aziende di trasporto operanti nel trasporto pubblico. Ne fanno parte 130 imprese di trasporto e 180 aziende del settore economico e industriale. La UTP fu fondata nel 1889 come società cooperativa.



«I punti di vista sono cambiati e abbiamo superato un enorme ostacolo: dalla contrapposizione siamo passati alla collaborazione. Il traffico di transito alpino deve avvenire su rotaia. E noi dell'ASTAG lo sosteniamo al 100 percento. Per ciò che riguarda il trasferimento noi abbiamo fatto la nostra parte, ora le nazioni limitrofe devono fare altrettanto. In Italia la situazione sembra positiva, non altrettanto in Germania. Eppure ulteriori progressi si possono compiere soltanto costruendo linee d'accesso complete.»

Adrian Amstutz, consigliere nazionale e presidente ASTAG

i L'Associazione svizzera dei trasporti stradali ASTAG è attiva in favore degli interessi e delle esigenze del trasporto su strada e dell'industria dei trasporti. L'associazione, fondata nel 1979, conta circa 4200 membri.



«Come trasportatori ci siamo sempre impegnati per questa sinergia. L'economia auspica, infatti, una logistica efficiente basata su tutte le tipologie di trasporto e in tutte le possibili combinazioni. Oltre a un'innovazione continua occorrono condizioni generali favorevoli, siti logistici idonei e infrastrutture adeguate. A questo proposito, guardando alla Germania ma anche alla Svizzera, abbiamo davanti a noi ancora anni impegnativi per poter perseguire la crescita in maniera sostenibile. Insieme possiamo farcela.»

Frank Furrer, segretario generale VAP

i L'associazione degli spedizionieri svizzeri VAP è impegnata dal 1912 in favore di un sistema ferroviario merci competitivo. La VAP rappresenta oggi 130 aziende del settore economico e logistico.



Nicolas Perrin si dimette da CEO

Dopo 32 anni nelle FFS e dodici come CEO di FFS Cargo, Nicolas Perrin ha annunciato a ottobre di quest'anno la sua intenzione di dimettersi dalla sua carica in occasione dell'assemblea generale che si terrà nella primavera del 2020. Rimarrà in qualità di membro del Consiglio d'amministrazione ai fini di garantire stabilità e continuità nello sviluppo dell'azienda.

22 000 container standard — Cadenazzo necessita rinforzi

A Cadenazzo TI c'è un terminale per il trasporto combinato, dove un reach stacker effettua il trasbordo della merce dal 2012. Si è iniziato con un volume annuo di poco inferiore a 3000 container standard,

raggiungendo poi nel 2018 quota 22 000, quantità che corrisponde a circa 1800 ore d'esercizio. I limiti di capacità del reach stacker sono stati dunque superati. Così a ottobre 2019 è entrato in servizio un secondo reach stacker per

far fronte al traffico supplementare. Grazie a esso, ora Cadenazzo può caricare 28000 container standard, pari a 2300 ore d'esercizio all'anno.



11,8 mia di tkm nette

Nel 2018 la prestazione di trasporto del traffico merci svizzero su rotaia è cresciuta dell'1 per cento arrivando a 11,8 miliardi di tkm nette, con un volume del traffico pari a 68,7 milioni di tonnellate nette (+2,3%). In termini di trasporto le FFS detengono una quota di mercato del 70,1 per cento (-2,8%). Quella di FFS Cargo è diminuita dello 0,1 per cento attestandosi al 42,5 per cento. Le quote di mercato si riferiscono a tutte le tkm nette spostate dalla ferrovia sul suolo svizzero.

80 treni alla settimana ordinati tramite Cargo Digital



Il nuovo portale di ordinazione Cargo Digital di FFS Cargo riporta i primi successi: l'azienda Weisacher Kies AG ordina tramite Cargo Digital da giugno 2019, mentre Holcim e Hastag evadono i loro ordini

attraverso la piattaforma digitale da agosto. Settimanalmente vengono ordinati online 80 treni. I responsabili del sistema continuano a sviluppare il portale al fine di adattarlo ulteriormente alle esigenze dei clienti.

Dov'è la locomotiva?

Una domanda che i collaboratori di FFS Cargo non dovranno più porsi. 234 locomotive di vecchia generazione della flotta Cargo hanno ora in dotazione dei rilevatori GPS. Grazie a questo sistema la posizione dei veicoli può essere determinata con uno scostamento da cinque a dieci metri e i macchinisti si risparmiano l'impegnativa ricerca delle locomotive tra i binari. Oltre a ciò, il sistema migliora i processi operativi, potendo pianificare meglio esercizio, disponibilità e manutenzione dei veicoli.



Via libera alla pubblicità

Ora i carri merci e le locomotive di FFS Cargo sono anche supporti pubblicitari. Da ottobre 2019 l'azienda collabora con APG|SGA, Società Generale d'Affissioni SA, che ha preso in carico la commercializzazione dell'intero materiale rotabile. 230 locomotive in Svizzera, 40 in Germania e circa 900 vagoni potranno essere utilizzati a fini pubblicitari, analogamente a quanto accade da anni nel traffico viaggiatori. FFS Cargo è lieta di collaborare con l'azienda leader in Svizzera per la pubblicità esterna e si augura di acquisire in questo modo anche nuovi clienti.



Maggiori informazioni nel blog: tiny.cc/apgsga-i

95%

Anche in futuro oltre il 95 percento delle merci rimarrà su rotaia. Nel corso di quest'anno FFS Cargo ha esaminato insieme ai clienti più della metà dei 344 punti di servizio, valutando e definendo possibili alternative a un servizio giornaliero fisso. Con il cambiamento d'orario 2019/2020 il traffico a carri sistematico TCC sarà costituito da 154 punti di servizio. Per 131 punti di servizio vengono offerte soluzioni individuali, adattate alle esigenze dei clienti. Invece, a causa della bassa domanda 59 punti di servizio non saranno più utilizzati nel TCC. Dove possibile, FFS Cargo punta a soluzioni alternative con carri completi e spostamenti dei trasporti su altre sedi.



450000 metri cubi

Nell'area dell'acciaieria dismessa di Monteforno di Giornico TI è in via di realizzazione un nuovo centro di controllo veicoli pesanti su incarico dell'Ufficio federale delle strade (USTRA). I lavori di scavo e smaltimento del materiale procedono nel cantiere a pieno regime: da ciò risulteranno circa 450000 metri cubi di materiale di estrazione. La società ACTS Abroll-Container-Transport-Service AG e FFS Cargo sono responsabili del trasporto degli scavi contaminati negli impianti di lavaggio del suolo TIB Recycla SA di Mezzovico. Da qui al 2021 verranno trasportate almeno 200000 tonnellate di materiale di scavo. L'apertura del CCTP di Monteforno è prevista per il 2022/2023.

Cargo Push – notifica automatica

A metà settembre 2019 FFS Cargo ha lanciato il nuovo servizio Cargo Push, che consente a clienti e collaboratori di ricevere automaticamente notifiche tempestive in seguito a una variazione nell'orario d'arrivo programmato di un trasporto (Estimated Time of Arrival, ETA). Ad esempio, quando viene



modificata una catena di trasporto a causa di un'interruzione della tratta e generata una nuova finestra temporale di servizio, ai clienti arriva una notifica push. Con il servizio Cargo Push, FFS Cargo non vuole solo informare i suoi clienti in modo più rapido e completo, ma anche offrire loro un valore aggiunto.



SBB CFF FFS Cargo

Cargo Push, un aiuto per la vostra pianificazione.

Con Cargo Push sarete informati 24 ore su 24 in caso di variazione rispetto all'orario di arrivo previsto dei vostri invii. Il servizio è disponibile ora anche via SMS o e-mail. Registratevi subito e approfittate del servizio gratuito di FFS Cargo. sbbcargo.com/digital

