

cargo

La rivista svizzera di logistica

1 | 2018



Una pianificazione efficiente

Kilian Pascual inizia dalla pianificazione dell'orario

Pagina 24



Il nuovo gioiello del traffico merci

Diciotto nuove locomotive Vectron, prodotte da Siemens, saranno messe in funzione entro maggio 2018 da SBB Cargo International. Si tratta di locomotive policorrente abilitate alla circolazione in Svizzera, Germania, Austria e Italia. In questo modo le merci possono essere trasportate da Amburgo a Genova senza dover cambiare la locomotiva.



Ulteriori foto relative alla locomotiva Vectron:
[tiny.cc/vectron](https://www.instagram.com/tiny.cc/vectron)

Impressum

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

Redazione FFS Cargo: Anouk Ilg, Lea Meyer, Tamara Ritter, Miriam Wassmer
Concetto e realizzazione: Infel AG, Zurigo. **Redazione:** Alexander Jacobi, Katharina Rilling
Direzione del progetto: Bärbel Jördens. **Layout:** Murielle Drack, Peter Kruppa, Marina Maspoli
Traduzioni: UGZ Uebersetzer 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: 6000 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



Un grande passo per il futuro della ferrovia merci

Dopo che FFS Cargo Svizzera ha completamente risanato l'attività negli anni passati, e dopo essere tornata nuovamente a vedere, a distanza di anni, risultati positivi nel 2013, 2014 e 2016, la ferrovia merci è ora di nuovo fortemente sotto pressione. Conseguire un risultato economico positivo è il presupposto per creare chiarezza e garantirsi la fiducia dei clienti. Contemporaneamente FFS Cargo si sta focalizzando su un futuro «automatizzato»: i progressi tecnici nel campo dell'accoppiamento automatico consentono di aumentare nettamente la sicurezza del personale di manovra evitando così incidenti. Inoltre rappresentano una risposta al grande numero di persone che uscirà dall'azienda nei prossimi anni avendo raggiunto l'età di pensionamento e al fatto che FFS Cargo non riesce quasi più a trovare nuovi collaboratori per le attuali attività di manovra. Pertanto fino al 2023 FFS Cargo investirà circa 90 milioni di franchi in progetti di innovazione. Leggete di cosa si tratta a pagina 12 di questa edizione della rivista «cargo». A pagina 11 sono riepilogati i fatti più importanti sull'ulteriore sviluppo di FFS Cargo.

Vi auguro una buona lettura.

Tamara Ritter
Comunicazione FFS Cargo

4–10 Focus sulla logistica: ogni giorno all'opera

Presentazione dell'attività di FFS Cargo prendendo come esempio tre merci trasportate: caffè, pomodori e rottami metallici.



11 Ulteriore sviluppo

FFS Cargo intende trasformarsi in un'azienda snella, orientata alle esigenze dei clienti e ai vantaggi della ferrovia.

12–15 Innovazione

FFS Cargo lancia tre applicazioni digitali sviluppate insieme ai clienti.

16–19 Punto di vista del cliente

Il progetto «Traffico a carri completi 2017» viene ulteriormente sviluppato tenendo conto delle richieste della clientela.

20–23 Incontro al vertice

Hans-Jörg Bertschi, imprenditore



24–28 Al centro di tutto

La pianificazione annuale del traffico merci inizia oltre un anno prima del trasporto. Come nasce un orario di questo tipo?

29 L'oggetto

I freni di binario sono poco appariscenti e tuttavia indispensabili per le manovre. Uno sguardo dall'alto.

30–31 Frammenti

Fatti e cifre, segnalazioni e notizie dal settore della logistica, dalla cerchia di clienti e da FFS Cargo.



I fondi di caffè di **364 capsule** producono energia per 152 ore di illuminazione con una lampadina a LED.

Nespresso acquista i suoi chicchi di caffè da **12 paesi**.

Il caffè verde viaggia in sacchi di juta o in container idonei al trasporto di alimenti.

Dal lunedì al venerdì FFS Cargo trasporta su rotaia diverse centinaia di palette di caffè torrefatto nella tratta da Orbe a Avenches.

L'alluminio rappresenta il 10 per cento del peso di una capsula usata, il restante 90 per cento è dato dal fondo di caffè umido.

Con una parte dell'alluminio riciclato vengono prodotte nuove capsule di caffè.

La metà circa delle capsule di Nespresso consumate in Svizzera viene conferita in un centro di raccolta.

Dai fondi di caffè si ottengono biogas e concime.

I fondi di caffè hanno un potenziale di energia finora non ancora sfruttato.

Nelle guance del cottellino «Pioneer Nespresso» si nascondono **24 capsule di caffè riciclate**. Anche Victorinox, azienda di lunga tradizione, punta sempre di più sul trasporto ferroviario: il nuovo centro di distribuzione dotato di raccordo diretto entrerà presumibilmente in funzione da marzo 2020.

In Svizzera esistono oltre **2700 centri di raccolta** per capsule Nespresso.



Sempre in marcia

FFS Cargo è operativa 7 giorni su 7 per garantire al paese i necessari approvvigionamenti, sia per conto dell'industria alimentare o della grande distribuzione che per le aziende specializzate nel trattamento dei materiali usati. Vi proponiamo tre esempi rappresentativi: il caffè, i pomodori e i rottami metallici.

Testo: Susanne Wagner Foto: Cortis & Sonderegger

Caffè

Le quantità di caffè trasportate sono ragguardevoli: nel 2016 la Svizzera ha importato 139 238 tonnellate di caffè verde, di cui 72 500 tonnellate (52%) per il consumo interno; il resto è stato destinato alla lavorazione per l'export. Tra gli operatori che si occupano del suo trasporto c'è anche FFS Cargo.

Il contrasto non potrebbe essere più netto: da un lato il verde intenso delle foglie e il bianco candido dei fiori delle piante di caffè nelle piantagioni di Colombia, India, Indonesia o Kenya, e dall'altro il marrone scuro di una tazzina di caffè. Dalla pianta alla bevanda pronta da gustare, il caffè non cambia soltanto forma, ma percorre anche lunghe distanze geografiche. Prendiamo ad esempio Nespresso. «Acquistiamo le nostre partite di caffè verde da dodici paesi: un fattore decisivo per garantire la nostra ampia scelta di varietà di caffè e i peculiari profili di aroma e gusto offerti alla clientela», afferma Dominique Niederhauser, Coffee Ambassador di Nespresso.

Via gomma, mare o rotaia

A seconda del paese di origine, i chicchi di caffè verde compiono un viaggio di oltre 10 000 chilometri per raggiungere la Svizzera. Trasportati a bordo di camion e navi, toccano il continente europeo ad Anversa, da cui il viaggio prosegue alla volta di Basilea su treno container shuttle. Al confine di Stato il trasporto viene preso in carico da FFS Cargo: nel terminal i container d'oltremare da 20 piedi

vengono trasbordati dal treno shuttle su carri pianale a quattro assi specificamente indicati per il trasporto di container di grandi dimensioni e di casse mobili. Nella stazione di smistamento di Basilea i carri con i chicchi di caffè vengono sistemati nel rispettivo treno (questo tipo di traffico viene definito «a carri completi isolati») sul quale raggiungeranno la Svizzera occidentale.

«Per trasportare il caffè verde dal porto ai centri di produzione di Orbe, Avenches e Romont, utilizziamo esclusivamente la rotaia. Questo è uno dei modi in cui contribuiamo alla protezione dell'ambiente», sottolinea Dominique Niederhauser. Andreas Ellenberger, Key Account Manager di FFS Cargo, dichiara in proposito: «Il grande investimento realizzato nei binari di raccordo per tutti e tre gli stabilimenti Nespresso in Svizzera non è scontato.»

Dopo aver scaricato i chicchi di caffè verde con un carrello elevatore i container vuoti vengono nuovamente caricati sui carri ferroviari per il rientro a Basilea. La lavorazione del caffè si svolge a Orbe, Avenches e Romont: lì i chicchi vengono torrefatti,





Andreas Ellenberger è Key Account Manager per Nespresso presso FFS Cargo.

macinati, miscelati e confezionati nelle capsule.

Nespresso punta sul trasporto ferroviario e sulla collaborazione con FFS Cargo anche per il trasporto tra le sedi di Orbe e Avenches. Ogni giorno un treno con diverse centinaia di palette contenenti capsule di caffè lascia il centro di produzione di Orbe per raggiungere Avenches, dove Nespresso gestisce il proprio magazzino a scaffalature verticali. Da cui l'azien-

mente in container da 20 piedi – per essere esportate all'estero ed essere acquistate dagli amanti di questa bevanda in qualche parte del mondo.

Il viaggio continua – destinazione riciclaggio

Qui potrebbe terminare la storia del caffè, eppure manca ancora qualcosa. Anzi inizia appena adesso uno degli aspetti più avvincenti di tutto il percorso. Dopo il consumo restano le capsule con i fondi di caffè: secondo Nespresso il 50 per cento dei clienti conferisce le capsule usate ai centri di raccolta. «È una buona percentuale di risposta, tuttavia stiamo lavorando con i nostri partner al fine di conseguire un ulteriore miglioramento», spiega Fridolin Landolt, Market Operations Manager di Nespresso. A partire dal 2020, in linea con il nuovo standard «Aluminium Stewardship Initiative», Nespresso intende acquistare esclusivamente alluminio sostenibile.

Che ne è delle capsule usate? Dai 2700 centri di raccolta locali dislocati su tutto il territorio svizzero raggiungono via camion il centro di trasformazione del gruppo Barec a Moudon, nel Canton Vaud. Qui l'alluminio e i

«I binari di raccordo presenti presso gli stabilimenti delle aziende consentono di trasportare la merce in modo ecologico.»

Dominique Niederhauser,
Coffee Ambassador, Nespresso

da rifornisce via camion i consumatori del mercato svizzero e svolge una parte dell'export su rotaia. Anche da Romont le capsule pronte partono prevalentemente su ferrovia – nuova-

Pomodori

Il consumo annuo pro capite di pomodori in Svizzera è pari a quasi 7 chilogrammi, che li rende il secondo ortaggio più apprezzato dopo le carote. Poco più della metà è di origine svizzera, il resto viene importato. Una parte del trasporto di pomodori è affidata a FFS Cargo.



I mesi invernali, dalla 39ª settimana (fine settembre) alla 23ª settimana di calendario (inizio di giugno), costituiscono per Buonvicini l'alta stagione delle importazioni di pomodori italiani.

Buonvicini è l'operatore di logistica che assicura a Migros le forniture giornaliere di frutta e verdura dall'Italia.

Un rimorchio può caricare 33 palette.

Ogni giorno FFS Cargo trasporta per conto di Migros 3-4 semirimorchi di frutta e verdura con la formula del trasporto combinato classico dall'Italia.

Ogni settimana Buonvicini trasporta in Svizzera per conto di diversi clienti una media di 12-14 tonnellate di pomodori.

Su rotaia la merce arriva a Dietikon, dove dai semirimorchi viene trasbordata sugli autocarri per mezzo di un carrello elevatore per container.



Dal produttore italiano, la frutta e la verdura raggiunge Stabio su strada. Partner di Migros è l'azienda **Buonvicini.**

Da Stabio a Cadenazzo la merce viaggia su strada.

Ogni giorno prodotti freschi provenienti dall'Italia arrivano a Stabio e la maggior parte prosegue il viaggio il giorno stesso.

A Cadenazzo FFS Cargo prende in carico questa spedizione sensibile.

A Stabio la frutta e la verdura viene scaricata e preparata in base agli ordinativi, ne viene verificata la qualità ed è eventualmente imballata.



In tutto il mondo vengono prodotti ogni anno **350 milioni di tonnellate** di rottami di ferro.

Ogni anno in Svizzera vengono lavorati **1,5 milioni di tonnellate** di provenienza nazionale circa di rottami dalla Svizzera occidentale.

I rottami di Thévenaz-Leduc SA, trasportati da Renens a Gerlafingen, provengono al **90 per cento** dalla Svizzera occidentale.

Anche per i rottami si registrano oscillazioni stagionali: i mesi più tranquilli sono gennaio e agosto. A causa della neve e del freddo a gennaio vengono demoliti meno edifici; ad agosto sono le vacanze a determinare il periodo di calma.

Esistono due qualità di rottami ferrosi: i rottami da lavorare con cesoie (dimensioni 80-100 cm) e da frantumare (dimensioni di un pugno).

Nel 2017 FFS Cargo ha trasportato per Thévenaz-Leduc SA 434 carri ferroviari con **22816 tonnellate** di rottami da Renens all'acciaiera di Gerlafingen.

L'azienda Thévenaz-Leduc SA gestisce a Ecublens l'unico impianto di frantumazione di rottami della Svizzera occidentale.

Thévenaz-Leduc SA possiede un proprio **binario di raccordo**.

I rottami raggiungono gli impianti in parte su rotaia, ma principalmente su gomma.

L'impianto di frantumazione è concepito in modo tale da consentire alle parti lavorate di cadere direttamente sui carri ferroviari pronti per il trasporto.

I rottami provengono da auto rottamate (carrozzerie), da cantieri e da centri di raccolta in cui vengono conferiti rottami leggeri come monopattini, assi da stiro, carrelli della spesa o biciclette.



Con le guance di alluminio realizzate con capsule di caffè riciclate Victorinox ha prodotto la serie di coltellini «Pioneer Nespresso». Questa azienda di lunga tradizione punta sempre di più sul trasporto ferroviario: il nuovo centro di distribuzione dotato di raccordo diretto entrerà presumibilmente in funzione da marzo 2020.

Rottami metallici

I rottami si prestano particolarmente ad essere riciclati. FFS Cargo e l'azienda di rottamazione Thévenaz-Leduc SA stanno lavorando a una nuova formula per il trasporto all'acciaieria Stahl Gerlafingen AG. In futuro, in luogo dei trasporti quotidiani con due a tre carri ferroviari, verranno inviati a Gerlafingen ogni mercoledì e giovedì nove carri, che raggiungeranno l'acciaieria il giorno successivo. In questo modo Stahl Gerlafingen riceve anche nel fine settimana rifornimenti sufficienti per produrre 24 ore su 24.

fondi di caffè vengono separati dopo essere stati sottoposti a diverse fasi di processo. L'alluminio viene frantumato in un impianto speciale e avviato alla fusione. Il prodotto ottenuto viene utilizzato in parte per realizzare nuove capsule o vive una seconda vita sotto forma di telai di biciclette, lampade o coltellini. Per festeggiare i 25 anni di riciclaggio, nel 2016 Nespresso ha presentato sul mercato una serie limitata di oggetti in alluminio tipici e iconici della Svizzera, come il coltellino o il pelapatate, tutti prodotti con alluminio proveniente da capsule di caffè riciclate.

Biogas dai fondi di caffè

Anche i fondi di caffè trovano una nuova destinazione d'uso grazie al loro importante potenziale energetico. Pertanto la polvere viene spedita via camion da Moudon a un impianto di biogas ubicato a Henniez, percorrendo un tragitto di dieci minuti. Dalla fermentazione dei fondi di caffè e dalla miscelazione con liquame nasce il biogas utilizzato per la produzione di calore. Questa energia viene da un lato usata da Nestlé per il proprio impianto di imbottigliamento di Hen-

niez, dall'altro viene trasformata in corrente per la rete pubblica.

Non da ultimo i fondi di caffè fermentati rappresentano uno straordinario ammendante del suolo, fornendo preziosi nutrienti ai campi circostanti sotto forma di concime, prevenendo l'erosione e promuovendo la formazione di humus e le riserve idriche del terreno. È vero che su questo terreno non nascono nuove piante da caffè perché le temperature in Svizzera sono troppo basse per questo tipo di coltivazione, ma il ri-

«Puntiamo al riciclaggio delle capsule di caffè usate.»

Fridolin Landolt,
Market Operations Manager, Nespresso

ciclaggio dei fondi di caffè consente di rendere fertile il terreno per prodotti agricoli svizzeri come le patate o il mais, prodotti anch'essi importati molto tempo fa dal nuovo mondo in Europa come alimento esotico percorrendo un lunghissimo viaggio.

«FFS Cargo sviluppa buone soluzioni logistiche per nuove esigenze»

Bernhard Adamek, responsabile Mercato/Regolamentazione/Rete presso FFS Cargo ci parla delle tendenze in atto nel traffico merci in un contesto economico in forte mutamento.

Intervista: Susanne Wagner **Foto:** Anouk Ilg

Il settore della logistica è in piena trasformazione: quali sviluppi dobbiamo aspettarci in futuro nel traffico merci?

Gli sviluppi del trasporto merci e del mercato della logistica vengono definiti tramite macro-tendenze. Esempi sono i trend che interessano la società – come i mutati flussi di merci dovuti alla crescente multi-località di consumatori e produttori, o alla tendenza della «Green City Logistics», ovvero l'approvvigionamento e lo smaltimento sostenibili negli agglomerati urbani.

Che influenza esercita il progresso tecnologico?

Una grande influenza: tutta la catena logistica è interessata da notevoli cambiamenti relativi all'automazione. Le parole chiave in questo campo sono camion a basso consumo che si guidano da soli oppure anche nuovi potenziali sistemi di trasporto come «Cargo sous terrain». Inoltre molto è stato fatto a livello di Big Data: sono sempre più numerosi i sistemi intelligenti quali ad esempio i sensori montati sulle unità di carico e l'interconnessione digitale delle merci attraverso tutte le modalità di trasporto. Anche l'Internet delle cose è di grande attualità.

Quanto è cambiato il panorama industriale della Svizzera?

In linea di principio l'industria svizzera si sta allontanando dall'industria pesante, affine alla ferrovia e si sta spostando verso beni più piccoli e specializzati con un basso grado di integrazione verticale. Questo aspetto coniugato alle mutate esigenze dei clienti si ripercuote direttamente sul trasporto di merci ad esempio con spedizioni di dimensioni minori, messe in circolazione più frequenti e tempi di trasporto più brevi.

Quali settori sono tendenzialmente sotto pressione?

Ad essere in difficoltà sono soprattutto l'industria di trasformazione e i settori che impiegano

molto personale rispetto al valore piuttosto contenuto dei loro prodotti. Alcuni esempi sono l'industria di produzione e lavorazione dei metalli, l'economia forestale o l'industria cartaria. Un altro fattore determinante sono gli elevati costi della produzione in Svizzera.

Ci sono settori che tenderanno a crescere?

A medio-lungo termine aumenterà la domanda nel commercio al dettaglio, tra l'altro per effetto della crescita demografica. Ciò, insieme ai tassi di interesse ancora bassi, per lo meno al momento, trascina anche il settore edile. Il settore dei rifiuti e del riciclaggio è anche in crescita: il fattore trainante è il riciclaggio dei rifiuti. Si registra una tendenza alla raccolta differenziata e alla prevenzione dei rifiuti. Tuttavia è in aumento la quantità di rifiuti di imballaggio. Uno dei motivi è l'aumento massiccio del commercio online del quale approfitta a sua volta il settore degli spedizionieri e del trasporto a collettame. FFS Cargo è impegnata a sviluppare buone soluzioni logistiche per rispondere alle crescenti esigenze.

Dati sulla persona



Bernhard Adamek (41) ha studiato Storia, Scienze politiche e Diritto nazionale all'Università di Berna. In FFS Cargo lavora allo sviluppo dell'azienda come responsabile Mercato/Regolamentazione/Rete.

Ulteriore sviluppo di FFS Cargo

A inizio marzo 2018 FFS Cargo ha annunciato un programma di risanamento e ulteriore sviluppo. L'obiettivo è trasformarsi in un'azienda snella, orientata alle esigenze dei clienti e ai vantaggi della ferrovia. Di seguito i cinque punti chiave del programma.

Testo: Lea Meyer, Responsabile Comunicazione FFS Cargo Foto: FFS Cargo

1 Enfasi sul traffico a carri sistematico

Il traffico merci sta attraversando una fase di profondo cambiamento: se nel 2017 SBB Cargo International ha potuto migliorare il proprio risultato economico, la domanda nel traffico a carri isolati in Svizzera è crollata. Alla luce di questi fatti, la ferrovia merci si riorganizza e rafforza il traffico a carri sistematico per l'approvvigionamento efficiente delle aree economiche con grandi quantità di merci.

2 Previste 800 riduzioni, prevalentemente senza attuare licenziamenti

Il necessario ulteriore sviluppo renderà purtroppo indispensabile tagliare 330 degli attuali 2200 posti di lavoro entro il 2020. Quindi l'organico vedrà un'ulteriore riduzione di 470 unità, che porterà FFS Cargo entro fine 2023 ad erogare le sue prestazioni con circa 800 collaboratori in meno rispetto a oggi. Poiché si prevedono centinaia di pensionamenti, 750 riduzioni avverranno seguendo le naturali fluttuazioni di personale.

3 Ricerca di partenariati logistici

Con i partenariati, le FFS puntano a rafforzare FFS Cargo insieme ad altri operatori del mercato e investitori. A SBB Cargo International questo modello è già stato attuato con successo. Presumibilmente dalla metà del 2018 verranno condotti i colloqui con i possibili partner che intendranno sostenere e investire in FFS Cargo in qualità di azienda affidabile e finanziariamente sostenibile nonché partecipare alla definizione strategica della sua attività, condividendone rischi e successi.

1

2

Enfasi sui punti di forza della ferrovia

Attualmente il 90 per cento dei carri transita in solo circa la metà dei 344 punti di servizio. Nel traffico a carri isolati con trasporto di piccole e frammentate quantità, entro il 2023 si verificheranno circa 170 punti di servizio e si passeranno al vaglio le possibili alternative insieme ai clienti. Parallelamente alla rete fissa del traffico a carri completi, verranno offerti collegamenti flessibili da A a B per le spedizioni con specifiche esigenze dei clienti. A tutto ciò si aggiungeranno le offerte nel traffico combinato.

4

Aumento della produttività tramite l'automazione

In questa fase di profonda trasformazione è fondamentale fornire prospettive ai collaboratori interessati: FFS Cargo è pronta a investire 10 milioni di franchi nella formazione continua del personale. I clienti, i collaboratori e le parti sociali verranno strettamente coinvolti nei lavori. Inoltre FFS Cargo investirà circa 90 milioni di franchi nell'automazione entro il 2023. Oltre all'accoppiamento automatico e alla prova dei freni, l'automazione sarà introdotta anche nei sistemi d'informazione ai clienti, garantendo maggiore trasparenza e maggiori informazioni in tempo reale riguardo le spedizioni.

5



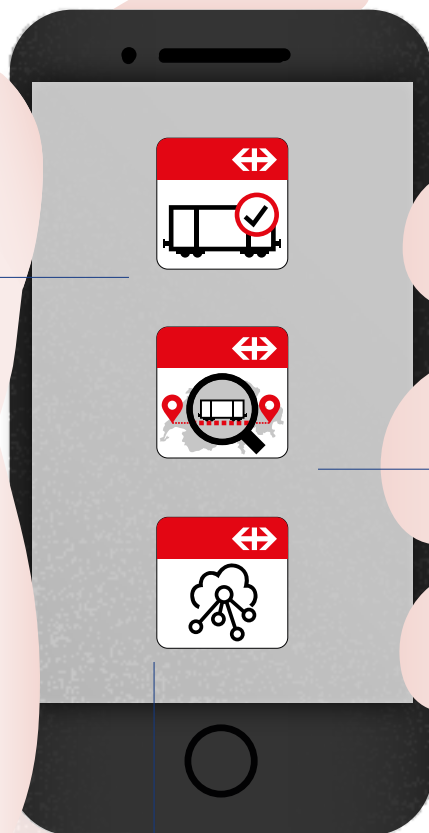
Tre nuove applicazioni per la ferrovia merci digitale

«Più semplice, trasparente, accessibile»: è questo l'obiettivo del progetto «FFS Cargo Digitale». Dopo una breve fase di sviluppo, ora sono disponibili tre applicazioni interessanti, create da FFS Cargo in collaborazione con i clienti.

Testo: Peter Krebs Illustrazione: Murielle Drack

Cargo Check-in

L'app di Android consente il check-in direttamente sulla rampa: il collaboratore scansiona il numero del carro sul suo dispositivo mobile, integra i dati con il peso e completa il check-in una volta caricato. L'informazione viene trasmessa direttamente a FFS Cargo.

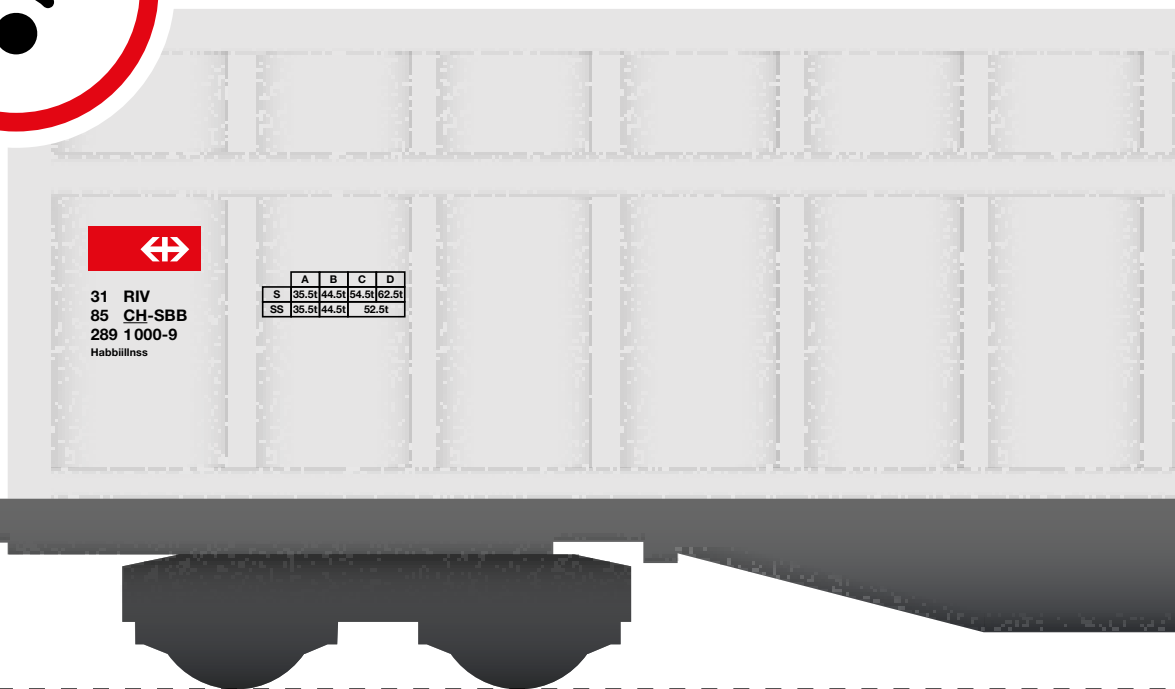


Cargo View

Grazie a questa piattaforma online i clienti possono seguire le loro spedizioni. Con la funzione di controllo e tracciabilità sono mostrati sulla mappa posizione e stato dei loro trasporti. Inoltre tutte le informazioni vengono inviate insieme ai dettagli relativi alla spedizione.

Cargo API

La moderna interfaccia REST nel formato JSON consente ai clienti di salvare nel proprio sistema i dati relativi alle spedizioni messi a disposizione da FFS Cargo. Una volta creata, questa interfaccia può essere ampliata in modo semplice e flessibile.



Cargo Check-in, Cargo View, Cargo API sono le tre nuove applicazioni digitali di FFS Cargo. «In questo modo vogliamo rendere le nostre prestazioni più semplici, trasparenti e accessibili per i clienti», definisce così Gianpaolo Leccardi l'obiettivo principale. Il capo di FFS Cargo Digitale coordina un team formato da otto esperti, che nel 2017 ha sviluppato in nove mesi queste applicazioni fino al pieno funzionamento, in stretta collaborazione con i clienti (cfr. intervista a pagina 15).

Cargo View è la più impressionante delle tre app. In qualità di prima ferrovia europea, FFS Cargo offre un sistema di controllo e tracciabilità. «Il cliente tiene traccia facilmente delle spedizioni in corso», spiega Gianpaolo Leccardi. Elemento chiave dell'applicazione web è una mappa. La posizione attuale delle spedizioni del cliente in questione viene mostrata con un simbolo colorato. I carri che accumulano ritardo sono indicati con il simbolo dell'orologio. Cliccandoci sopra, viene mostrata la differenza di

tempo dall'orario pianificato. L'utente può anche decidere di visualizzare un elenco. Cargo View lo informerà circa di dettagli dei suoi trasporti: peso, contenuto e altri dati utili.

Un salto nell'odierna realtà digitale

I clienti di FFS Cargo hanno sempre potuto informarsi online sullo stato e sul contenuto della loro merce trasportata su rotaia. Dovevano però richiamare le consegne singolarmente. «Con Cargo View abbiamo fatto un salto nell'era digitale», dice Leccardi. L'informazione viene riferita ai clienti in tempo reale in modo più sicuro e trasparente. Inoltre viene facilitata la pianificazione dei processi a valle. I clienti test valutano questa innovazione in modo molto positivo. «Grazie a Cargo View possiamo cercare velocemente un'alternativa, in caso di cambiamenti del termine di consegna», dice Jonas Augusto, vicedirettore logistica di Ciment Vigier SA.

Anche Cargo Check-in offre una pratica semplificazione delle procedure. Grazie all'app il collaboratore

«Sappiamo bene quali risultati possiamo ottenere.»

Gianpaolo Leccardi,
capo FFS Cargo Digitale

alla rampa può occuparsi direttamente del check-in. In questo modo l'utente guadagna tempo prezioso e i dati sono più affidabili.

La terza applicazione, Cargo API, permette di memorizzare nel sistema dei clienti i dati messi a disposizione da FFS Cargo. L'app è rivolta soprattutto alle grandi imprese, che utilizzano anche altre vie di trasporto.

Queste tre nuove offerte sono state commercializzate nel primo trimestre del 2018 e si strutturano in tre pacchetti: Start, Basic ed Expert (cfr. www.sbbcargo.com/it/digital).

Lo sviluppo continua

La digitalizzazione cambia completamente FFS Cargo. L'esperienza otte-





nuta tramite il progetto FFS Cargo Digitale confluisce in questo processo. «Ora sappiamo bene cosa fare con i dati e quali risultati possiamo ottenere con i nostri clienti e internamente», afferma Gianpaolo Leccardi. Nel corso di quest'anno il team, con Patrick Sorg come nuovo Product Owner, lancerà altre applicazioni. Di queste fanno parte la tracciabilità internazionale ed end-to-end che dovrebbero fornire una maggiore trasparenza ai clienti in relazione al traffico lungo le tratte internazionali e tra il posto di carico e la stazione. Inoltre, sarà sviluppata un'app semplificata per smartphone che riguarda i carri vuoti. «Cargo Insights» permette ai clienti di ricevere informazioni tempestive sulle differenze rispetto ai trasporti programmati, mentre «Cargo Storage» fornisce un nuovo calcolo trasparente dei costi di sosta.

Clienti soddisfatti

«Panlog si occupa delle spedizioni di Swiss Steel. Vogliamo individuare in anticipo i trasporti verso Emmenbrücke in modo da poter stimare l'ora d'arrivo. Con Cargo View l'individuazione precoce dei trasporti ora è più semplice ed è una valida integrazione al sistema di prenotazione di CIS-online. Questa piattaforma risponde alla nostra strategia di digitalizzazione delle informazioni di trasporto e dei dati di spedizione e ci aiuta nella gestione delle risorse.»

Christian Schmid, capo Produzione ferroviaria, Panlog AG

«FFS Cargo offre con FFS Cargo Digitale un livello elevato di trasparenza. La ferrovia getta le basi per una sicurezza nei trasporti su rotaia costante e immediata nel processo di produzione e distribuzione di Migros. In questo modo possiamo migliorare la puntualità di consegna.»

Thomas Wunderli, capo IT Trasporto logistica, Federazione delle cooperative Migros

«Il check-in elettronico ci è di grande aiuto. I nostri speditori possono fare il check-in delle merci e la rotazione veicoli diventa più rapida.»

Giorgio Mauro, capo d'acquisto di legno e logistica legno, Swiss Krono AG



Ulteriori informazioni su sbbcargo.com/it/digital

«Volevamo ottenere rapidamente un effetto positivo»

A detta di Gianpaolo Leccardi, fino a poco tempo fa capo del progetto FFS Cargo Digitale, la stretta collaborazione con i clienti ha dato ottimi risultati: ha portato allo sviluppo di tre applicazioni in modo rapido e in risposta ai bisogni del mercato.

Intervista: Peter Krebs Foto: Anouk Ilg

Insieme al suo team ha sviluppato tre nuove applicazioni. Perché ha scelto proprio per queste tre?

All'inizio avevamo molte idee in mente. La nostra intenzione era quella di procedere rapidamente e con un dispendio minimo ottenere in modo rapido un effetto positivo. Per questo abbiamo collaborato attivamente con i clienti e così sono emersi i diversi temi. I clienti cercano innanzitutto la trasparenza. Disponendo già dei dati necessari, potevamo realizzare le applicazioni velocemente.

La stretta collaborazione con i clienti si è dimostrata valida?

Assolutamente. Non potrei più fare diversamente. Abbiamo potuto confrontare il nostro punto di

vista con quello dei clienti e integrare fin da subito le loro richieste. Così non abbiamo trascurato il mercato nella pianificazione. Inoltre abbiamo avuto la fortuna di poter contare su una dozzina di clienti in tutti i settori pronti a collaborare con noi e a partecipare ai workshop. Sono stati sorpresi ed entusiasti delle innovazioni e di poter essere coinvolti così presto nel processo e in modo efficace.

Cargo View visualizza informazioni sulla posizione e sullo stato delle spedizioni su una mappa. Questa tracciabilità è un'innovazione in Europa?

Per quanto ne so, rappresenta un'innovazione nel traffico ferroviario. In questo ambito siamo a un livello davvero avanzato. Altre ferrovie hanno lanciato programmi su vasta scala per l'automazione, ma non hanno ancora immesso sul mercato un'offerta di questo genere.

Per l'impiego di Cargo View sul singolo carro occorrono requisiti di sistema specifici?

Non serve alcun dispositivo aggiuntivo. Ricaviamo i dati della spedizione dal sistema di prenotazione, in questo modo sappiamo su quale treno si trova. FFS Infrastruttura ci informa sulla posizione del treno. Confrontando questi dati otteniamo una base per la tracciabilità.

Il sistema funziona anche per il traffico transfrontaliero?

Al momento questo sistema di tracciabilità è disponibile solo in territorio nazionale e se la locomotiva è temprata. Nell'ultimo miglio, quando il personale di manovra consegna il carro, l'invio non è più possibile. Nella seconda fase, che stiamo affrontando ora, inseriremo anche i carri equipaggiati con il GPS. In questo modo potremo visualizzare i treni all'estero e nell'ultimo miglio.

Cos'altro dobbiamo aspettarci dalla digitalizzazione nel traffico merci?

Nel progetto globale Innovazione, nel quale mettiamo a disposizione tutta la nostra esperienza, FFS Cargo sviluppa anche un sistema di sensori e produce nuovi dati. Entro il 2019 equipaggeremo tutti i carri merci con un adattatore per carro, che, oltre al segnale GPS, è in grado di registrare anche la temperatura, l'umidità e gli urti riportati dal carro. Tutti questi dati vengono messi a disposizione dei clienti.

Dati sulla persona



Gianpaolo Leccardi (35) ha conseguito un Master in Marketing, Gestione della comunicazione e dei servizi presso l'Università di San Gallo. In FFS Cargo riveste la posizione di manager Sviluppo delle attività senior.

Abbiamo soddisfatto le esigenze dei clienti

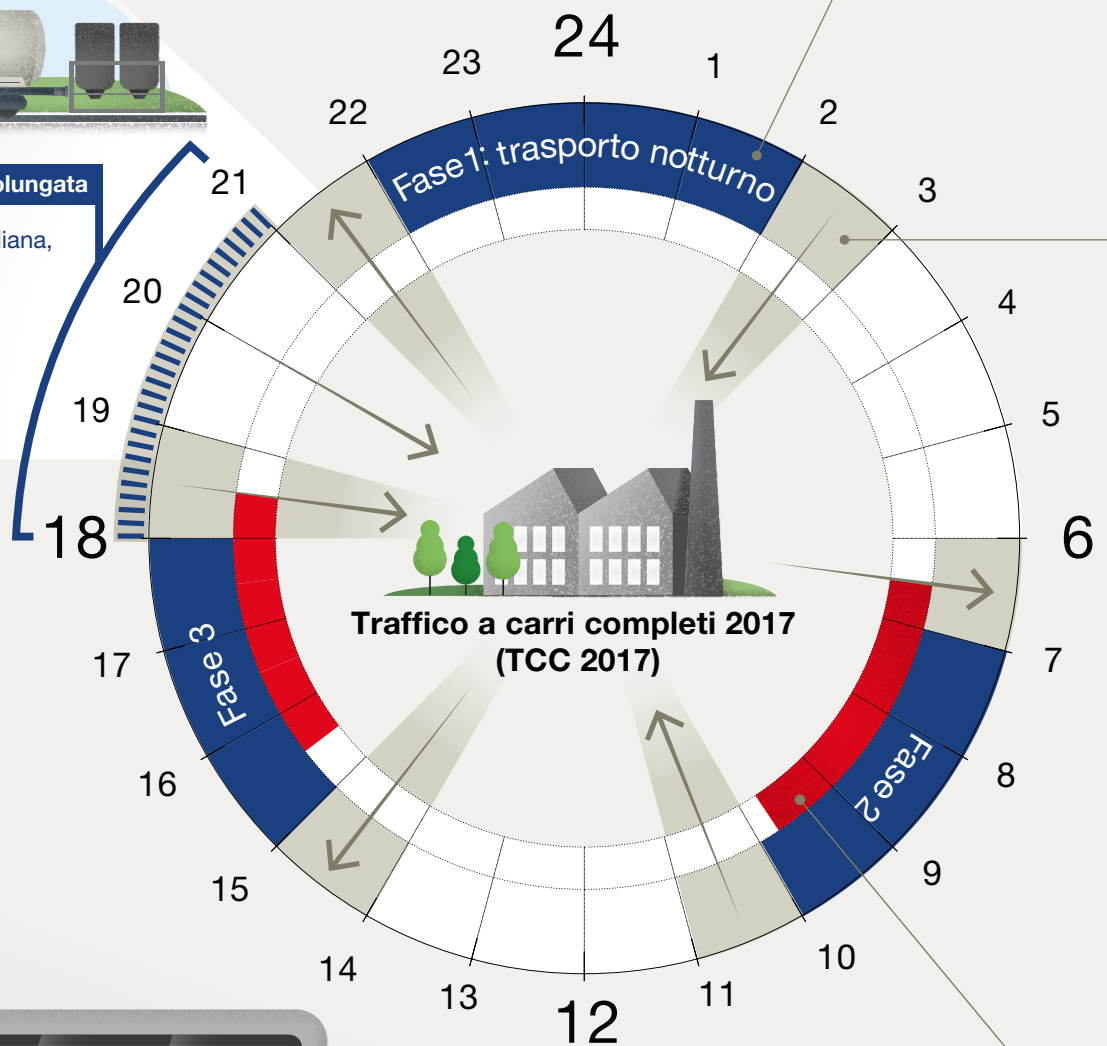
Da fine 2016 il traffico a carri completi di FFS Cargo circola con orario cadenzato servendo le varie sedi fino a tre volte al giorno. I progressi compiuti nel 2018 riguardano in particolare il traffico combinato e l'industria cementiera.

Testo: Pirmin Schilliger Illustrazione: Pia Bublies



Terza fase di manovra prolungata

La fase di manovra pomeridiana, che dura dalle 15 alle 18, viene prolungata fino alle 21 – principalmente per l'industria cementiera e il traffico combinato.



Migliore pianificazione grazie al sistema di prenotazione

Il sistema d'informazione Cargo (CIS-online) migliora la pianificabilità dei trasporti nel traffico a carri completi 2017 (TCC 2017). I clienti comunicano gli ordini con alcuni clic del mouse. Il sistema di prenotazione può essere usato per i carri completi e per i treni completi, per il traffico interno e di transito nonché per le importazioni e le esportazioni. Per gli ordini ricorrenti è possibile creare dei modelli.



Fase di manovra

I treni vengono composti nelle stazioni di smistamento (Limmattal, Losanna, Basilea, Buchs SG e Chiasso).



Ritiro e consegna

Il ritiro e la consegna dei carri avvengono secondo un orario cadenzato.



Ora di punta del traffico viaggiatori

I tempi di ritiro e consegna sono impostati in modo da disturbare il meno possibile il traffico viaggiatori.

Colpo d'occhio su TCC 2017

Nel traffico a carri completi sono stati introdotti un orario cadenzato e una produzione 24 ore su 24.

La capacità di carico con il nuovo sistema è aumentata del 30 per cento.

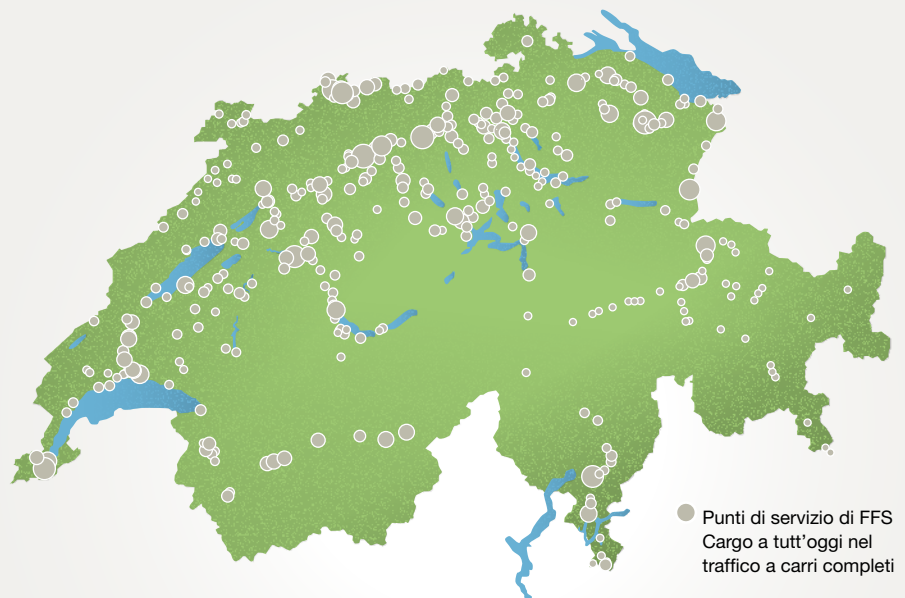
Dopo una difficile fase introduttiva, il traffico a carri completi ora è stabile.

Grazie al sistema TCC 2017 la puntualità può essere misurata con più precisione.

La fase di manovra pomeridiana è stata prolungata di tre ore.

Il sistema di prenotazione CIS-online ha migliorato la pianificabilità dei trasporti.

Nelle ore di punta il traffico viaggiatori continua ad essere una priorità.



Infrastruttura ferroviaria moderna

Nel TCC 2017, le grandi sedi vengono servite fino a tre volte al giorno. Ciò consente anche collegamenti diurni. La cartina mostra i punti di servizio di FFS Cargo ovvero i luoghi in cui vengono consegnate e ritirate le merci con i treni merci. La grandezza dei punti è indicativa del volume di merci che vengono caricate.



Dall'11 dicembre 2016 il traffico merci non circola più nelle ore notturne. In quella data, con il piano «TCC 2017» FFS Cargo ha effettuato il passaggio a una produzione 24 ore su 24. Da oltre un anno ormai, la ferrovia effettua il ritiro e la consegna delle merci presso i clienti non più una bensì tre volte al giorno, con un aumento del 30 per cento della capacità di carico – e si noti bene, senza alcun ampliamento, ma grazie a un migliore sfruttamento delle infrastrutture esistenti.

Tutte le parti coinvolte sapevano che questo passaggio avrebbe potuto rivelarsi una sfida complessa. La produzione continua 24 ore su 24 a tre fasi di servizio e il nuovo sistema di prenotazione costituivano una novità per tutti. Il nuovo piano prevede che i clienti non si limitino a comunicare un ordine bensì prenotino sull'orario cadenzato un collegamento concreto indicando i tempi di ritiro e di consegna. «In vista del passaggio al nuovo sistema, abbiamo organizzato diversi eventi informativi e workshop formativi per prepararlo nei minimi dettagli», spiega Theo Furrer, capoprogetto TCC 2017. Oltre a ciò, FFS Cargo ha creato una task force e incaricato un'organizzazione di supporto, formata da volontari, di fornire assistenza ai clienti sul posto per la procedura di prenotazione. Malgrado ciò, le difficoltà iniziali sono state considerevoli.

In bilico tra disincanto ed entusiasmo

«I problemi sono iniziati già dopo pochi giorni: i tempi di consegna non venivano rispettati, i carri garantiti improvvisamente non si trovavano, perché a causa di uno sfruttamento dei treni al limite della capacità FFS Cargo doveva disporre continui cambiamenti. Di necessità eravamo costretti ad adattare continuamente le prenotazioni», racconta Peter Wiget, Transportation Execution Manager di Feldschlösschen. E così, Feldschlösschen, gruppo che produce bevande e che movimentava il 60 per-

«Grazie al TCC 2017 possiamo fornire un servizio migliore e più vantaggioso in tutta la Svizzera.»

Rilind Djambazi, coordinatore del trasporto, Papyrus Svizzera SA

cento del suo volume di fornitura su rotaia, ha vissuto con disincanto, anziché entusiasmo, la fase introduttiva. Dello stesso tenore l'esperienza di Cargo Domicilio Svizzera (CDS). «Purtroppo i primi mesi sono stati un brutto capitolo», spiega il gerente Ueli Remund. La mancanza di puntualità è costata persino dei clienti a CDS.

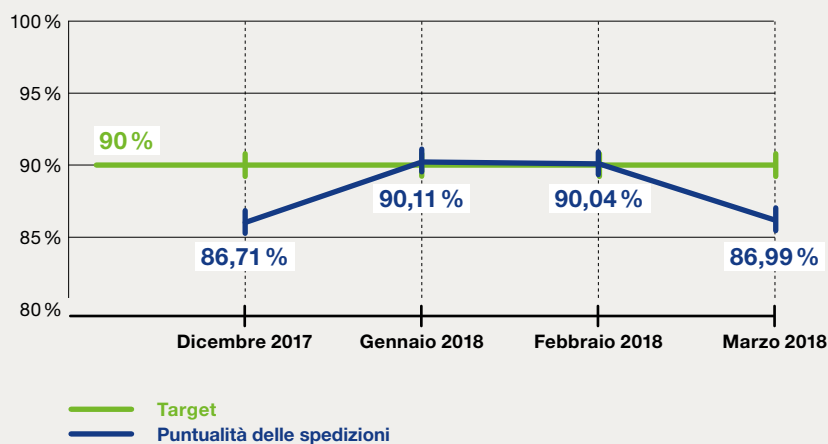
Di tutt'altro tenore l'esperienza di Papyrus Svizzera SA, gruppo che

ogni giorno fornisce a circa 600 clienti in Svizzera carta di vario tipo tra cui tipografica, per ufficio e igienica. Un terzo del suo volume di carico si svolge su rotaia, soprattutto sugli assi principali ovest-est e nord-sud, i più saturati nel traffico su gomma. «Noi non abbiamo avuto né difficoltà né problemi, oggi tutto funziona al meglio. Grazie a TCC 2017 possiamo fornire un servizio su rotaia, migliore e più vantaggioso, in tutta la Svizzera entro 24 ore», plaude il coordinatore del trasporto Rilind Djambazi.

FFS Cargo è intervenuta con adattamenti

Seppur lieto di ciò, il capoprogetto Furrer deve ammettere che in effetti, nella fase introduttiva, FFS Cargo aveva dovuto affrontare problemi di capacità e ritardi dovuti a cantieri e deviazioni. «Per questi motivi, spesso

Puntualità delle spedizioni del traffico a carri completi



non siamo stati in grado di rispettare l'orario e non sempre abbiamo potuto effettuare il trasporto come richiesto», spiega Furrer. FFS Cargo è intervenuta con adattamenti del sistema di prenotazione e formazioni complementari per il team di manovra e la centrale che hanno consentito di porre rapidamente fine, una volta per tutte, alle sovraprenotazioni. Per stabilizzare la rete sono state effettuate modifiche dell'orario e approntate ulteriori risorse.

«Nelle fasi critiche i collaboratori di FFS Cargo si sono rimboccati le maniche e hanno fatto davvero tutto il possibile per contenere al massimo il danno», afferma Ueli Remund di Cargo Domicilio Svizzera. E ha parole di apprezzamento per la stabilità e la qualità raggiunte nel frattempo nel traffico a carri completi. Ora si augura che FFS Cargo continui in questa direzione e che in futuro i ritardi siano solo un'eccezione.

Trasporti più veloci

A prescindere dalle citate difficoltà iniziali, Peter Wiget di Feldschlösschen constata con piacere che con TCC 2017 è migliorata anche la situazione a livello globale. «Ad esempio, grazie al nuovo sistema abbiamo meno problemi con l'organizzazione delle catene di trasporto.» Per contro, non è ancora soddisfatto della puntualità dei tempi di consegna e dell'affidabilità.

Quindi FFS Cargo è attualmente impegnata ad apportare ulteriori miglioramenti. Il team del progetto è alla ricerca di possibili soluzioni per velocizzare ulteriormente i trasporti di determinati clienti, ad esempio con un trasporto notturno più rapido. Non è tuttavia in previsione una seconda fase express, lascia intendere Furrer. In ogni caso verrebbero ottimizzate le ulteriori risorse necessarie a stabilizzare la qualità. I cambiamenti, che saranno implementati gradualmente a partire da aprile, si concluderanno con il cambiamento d'orario 2018/19.

Più a fondo



Dirk Bruckmann, esperto di logistica, Hochschule Rhein-Waal

«La politica vive di meccanismi ben rodati»

Dirk Bruckmann, professore di logistica dei trasporti che insegna presso la tedesca Hochschule Rhein-Waal, si occupa intensivamente del traffico merci su rotaia in Europa. In questa sede parla dell'importanza di TCC 2017.

Con TCC 2017 la piccola Svizzera ha dato il via al rilancio del traffico a carri completi in altri paesi europei?

TCC 2017 ha consentito di realizzare soprattutto miglioramenti dell'esercizio e dell'offerta, per acquisire nuovi trasporti e nuovi clienti e potenziare a livello globale il traffico merci su rotaia. Purtroppo, nel frattempo lo stato raggiunto dal traffico a carri completi in altri paesi europei è tale da rendere molto complesso un rilancio a livello locale. I clienti di una volta hanno smantellato i loro binari di raccordo e costruito nuovi impianti logistici del tutto privi di collegamenti alla ferrovia. Per questo motivo TCC 2017 avrà probabilmente un influsso più limitato sul futuro del traffico a carri completi in altri paesi perché ormai non dispongono più delle necessarie infrastrutture.

L'introduzione di TCC 2017 non è filata tutta liscia. Perché?

Prima dell'introduzione di TCC 2017, il traffico a carri completi non aveva la capacità di sopravvivere nel lungo periodo. Erano dunque inevitabili adattamenti di vasta portata. Al contempo, nei processi di trasporto la logistica vive di meccanismi fluidi e ben rodati che tuttavia è stato necessario modificare in larga misura nell'ambito di TCC 2017. Dopo un tale passaggio, occorre tempo prima che i processi tornino a funzionare senza intoppi – è del tutto normale. In alcuni punti sono necessari anche ritocchi mirati, che è importante eseguire rapidamente in un'ottica orientata al cliente.

In quali ambiti ravvisa ancora un ulteriore potenziale di miglioramento per il traffico a carri completi?

L'acquisizione di nuovi clienti e nuovi segmenti di mercato deve essere un obiettivo importante. A questo scopo occorre abbassare la soglia di accesso per nuovi clienti, ad esempio con offerte standardizzate, ancora più facili da prenotare.

A photograph of three men in business suits standing on a rooftop terrace. The man on the left is wearing a blue suit and glasses. The man in the middle is wearing a dark grey suit. The man on the right is wearing a dark grey suit and glasses. They are all smiling. In the background, there is a modern building with large glass windows and a view of a city with houses and a train on a bridge.

«Ferrovia o strada, non è più questo il punto»

FFS Cargo apre a nuovi partner per puntare insieme su trasporti con buone prospettive per il futuro. L'imprenditore Hans-Jörg Bertschi a colloquio con i vertici FFS – Andreas Meyer e Nicolas Perrin – si esprime in merito alla trasformazione della ferrovia in un'era digitale e automatizzata.

Intervista: Ruedi Eichenberger Foto: Daniel Winkler

Bertschi AG è in espansione, l'anno scorso ha registrato un aumento del fatturato del 20 per cento – e ciò nonostante lei sente la pressione di un mercato in trasformazione. A cosa è dovuta questa tensione?

Hans-Jörg Bertschi: Il comparto sta vivendo una fase di grande dinamismo – la globalizzazione dell'economia porta all'esternalizzazione delle prestazioni logistiche, la spinta verso la digitalizzazione ci costringe a restare al passo.

In questo quadro in evoluzione, dove colloca oggi FFS Cargo, tenendo presente che le FFS annunciano cambiamenti incipienti?

Bertschi: Nel panorama ferroviario europeo, per certi aspetti FFS Cargo è avanti. Ad esempio, sta accelerando sul fronte dell'accoppiamento automatico ed è impegnata a garantire la trasparenza dei flussi di merci – un compito impegnativo per tutti noi, inclusi i clienti. Nella guida autonoma il traffico merci su rotaia è sorprendentemente indietro rispetto alla strada, anche se per la ferrovia sarebbe di più facile realizzazione.

Andreas Meyer, a marzo 2018 lei ha comunicato che FFS Cargo deve diventare più agile e trasformarsi globalmente. Intende con ciò intervenire sulle fondamenta di FFS Cargo?

Andreas Meyer: In futuro dovremo concentrarci in misura ancora maggiore sui punti di forza della ferrovia. Mi spiego meglio: nel 2017 SBB Cargo International è riuscita a migliorare il proprio risultato economico nonostante l'interruzione della tratta di Rastatt (Germania) durata sette settimane. Il traffico a carri sistematico di FFS Cargo tra i centri economici svizzeri è risultato in leggero calo, il trasporto di piccole e frammentate quantità nel traffico a carri isolati ha registrato un forte calo. Questa flessione, in opposizione ai piani di sviluppo congiunti con i clienti, ha subito un'accelerazione – anche perché la tendenza verso minori quantitativi di spedizione e una maggiore flessibilità è aumentata e continuerà a farlo. Siamo forti nei trasporti su tratte lunghe con grandi quantità di merci. E su questo ci concentreremo. I punti di forza della ferrovia sono e restano le fondamenta di FFS Cargo. La ferrovia non è fatta, ed è troppo costosa, per la distribuzione capillare. Per questo servizio è meglio usare camion rispettosi dell'ambiente, che sono più adatti e flessibili.

Bertschi: Per la prima volta da quindici anni, nel 2017 il numero dei camion in transito in Svizzera è sceso appena sotto quota un milione. A oggi quest'impresa è riuscita solo alla Svizzera. E il contributo di SBB Cargo International a questo cambiamento è stato fondamentale. Nei sette anni dalla sua fondazione SBB Cargo International ha conquistato, sull'asse nord-sud, una quota di mercato del 15 per cento su rotaia. A mio parere, presenta lo stesso potenziale in Svizzera. Bisogna però anche aggiungere che in ambito logistico la differenziazione tra ferrovia o strada non ha più senso di esistere. Dobbiamo combinare le due componenti sulle tratte lunghe e corte, è questa la soluzione ottimale.

Da un lato, un asse principale europeo, dall'altro, una rete estesa all'intero territorio: mi sembrano due cose diverse.

Nicolas Perrin: Sì, ma per entrambe vale la stessa ricetta. SBB Cargo International si è concentrata sui mercati in crescita, rifiutando trasporti piccoli particolarmente onerosi. C'è voluta una buona dose di intransigenza, ma questa scelta ci ha aiutato a migliorare. Nel traffico interno continuavamo a sprecare energie e risorse, non osavamo compiere un simile passo. Forti ora dell'esperienza nel contesto internazionale, dobbiamo realizzare questo cambiamento anche sul mercato svizzero.

«Per me una partecipazione in FFS Cargo è un'eventualità da prendere in considerazione.»

Hans-Jörg Bertschi, CEO Bertschi AG

Meyer: A mio parere, un fattore decisivo per il successo di SBB Cargo International è stata la forte concentrazione proprio su questi aspetti positivi della ferrovia – e il fatto di avere al nostro fianco Hupac, un committente forte. Partner come Hupac ci aiutano a investire in aree che possono portare vantaggi anche ai clienti. E per il successo comune adattano anche le loro catene logistiche della fornitura.

Perrin: È stupefacente notare che questo passo non ha giovato soltanto a Hupac. La partner-



ship ha migliorato la nostra immagine presso tutti i clienti e aumentato il nostro successo.

Ora lei apre a nuovi partner anche nell'attività in Svizzera. Ma per un'azienda che nel 2017 ha perso quasi 30 milioni di franchi è facile trovare dei partner?

Bertschi: Una domanda giustificata. Ora emerge molto chiaramente la necessità per FFS Cargo di lanciare primi segnali credibili in questa direzione prima di mettersi alla ricerca di partner.

Meyer: Un primo segnale consiste in una rettifica di valore con accantonamenti di risanamento nell'ordine di quasi 189 milioni di franchi, effettuati dal gruppo FFS. Si respira anche fiducia: i nostri clienti hanno tutto l'interesse a che il traffico merci registri un risultato stabile in attivo. Per loro la sicurezza è importante.

Servono segnali credibili. In altre parole: a marzo FFS Cargo ha esposto chiaramente la situazione. Ora deve mantenere le promesse.

Perrin: Vero. Abbiamo intrapreso già le prime misure, dobbiamo e vogliamo continuare a crescere. E abbiamo un piano stabile: a breve termine intendiamo snellire le strutture, abbandonare le prestazioni non redditizie, migliorare i processi. I programmi successivi guardano

«Forti ora dell'esperienza nel contesto internazionale, realizziamo questo cambiamento anche sul mercato svizzero.»

Nicolas Perrin, CEO FFS Cargo SA

al futuro: automatizzare, continuare a sviluppare offerte su misura per il mercato, adottare strutture simili alle PMI per semplificare, accrescere il vantaggio finanziario, rispondere con maggiore rapidità e avvicinarci maggiormente al mercato. Vogliamo realizzare tutto ciò in collaborazione con partner – una sfida avvincente.

E per quanto riguarda i clienti che fanno registrare risultati in negativo e non si adattano più al nuovo quadro? FFS Cargo sta verificando, per circa un centinaio di punti di servizio, se sia necessario continuare a offrire un servizio quotidiano.

I partecipanti



Hans-Jörg Bertschi, 60, (al centro) dirige la Bertschi AG con sede a Dürrenäsch AG, società di logistica specializzata nel trasporto combinato. Da agosto 2018 Bertschi, che vanta un dottorato in economia, si concentra in qualità di presidente del Consiglio d'amministrazione sulla direzione strategica del gruppo di proprietà familiare, che conta nel mondo 2800 collaboratrici e collaboratori. Bertschi è inoltre presidente del Consiglio d'amministrazione di Hupac AG e membro del Consiglio d'amministrazione di SBB Cargo International.

Andreas Meyer, 56, (a destra) è CEO della FFS SA e presidente del Consiglio d'amministrazione dell'attuale affiliata al 100 per cento FFS Cargo. Alla guida della FFS SA dal 2007, Meyer, giurista con MBA Insead, ha ricoperto in precedenza posizioni dirigenziali presso ABB, Deutsche Babcock e Deutsche Bahn.

Nicolas Perrin, 58, (a sinistra) dirige FFS Cargo dal 2007 ed è presidente del Consiglio d'amministrazione della SBB Cargo International, partecipata dalla FFS SA al 75 per cento e da Hupac AG al 25 per cento. L'ingegnere civile SPF lavora alle FFS dal 1987.

Perrin: Quasi il 90 per cento dei trasporti di FFS Cargo passa per solo la metà di tutti i punti di servizio. Pertanto, nel secondo trimestre del 2018 collaboreremo attivamente con i clienti interessati alla ricerca di soluzioni. Non ci saranno sorprese. La priorità è trovare soluzioni alternative assieme ai clienti. Ma dobbiamo anche essere onesti con noi stessi: per la distribuzione capillare di quantità minime, il trasporto su gomma offre maggiore flessibilità ed efficienza.

Bertschi: Questo è il compito quotidiano di tutti noi addetti alla logistica. In nove casi su dieci si trovano soluzioni, in un caso si perde il trasporto.

Il passaggio al nuovo sistema di traffico a carri completi «TCC 2017» è ancora relativamente recente e lei sta già annunciando il prossimo passo. Come si concilia ciò con l'attendibilità attesa dai clienti?

Perrin: La rete dei punti di servizio non può mai essere statica. È pensata per un mercato, e questo mercato cambia. L'introduzione di TCC 2017 è stata complessa. Ma il sistema ha posto le basi per un ulteriore sviluppo: i mercati in crescita assicurano diversi collegamenti giornalieri, più capacità di carico e una maggiore velocità. Un sistema di prenotazione porta trasparenza nei trasporti.

Meyer: Chi non ottimizza continuamente il proprio sistema è destinato a perdere. In futuro, il dinamismo nell'economia e nella logistica aumenterà sempre più rapidamente.

Il Consiglio federale ritiene necessaria una maggiore libertà d'impresa per FFS Cargo. Cosa ne pensa?

Meyer: Abbiamo intrapreso già da tempo questa direzione. SBB Cargo International ha una forte impronta imprenditoriale e dispone di ampie libertà. Con l'apertura di FFS Cargo Svizzera, per le cooperazioni avviate in passato il nostro intento era andare persino oltre quanto postulato dal Consiglio federale.

Perrin: Sentiamo la pressione di dover realizzare un risultato positivo. Il successo è importante per i nostri partner e motiva tutti noi, collaboratrici e collaboratori. Nel caso di SBB Cargo International l'orientamento totalmente imprenditoriale viene accettato molto più facilmente perché sono presenti altri azionisti e la sua esistenza non viene data per scontata. Ma anche nell'attività in Svizzera genererà impulsi positivi e migliorerà la prestazione.

Come partner, FFS Cargo è anche alla ricerca di fornitori di capitale perché, tra l'altro, la digitalizzazione e l'automazione richiedono grandi investimenti. Qual è il valore aggiunto che si prospetta ai potenziali partner?

Meyer: Sicuramente la certezza che il loro investimento concorrerà all'ulteriore sviluppo dell'attività di Cargo, senza dissolversi nel gruppo. Come nel caso di SBB Cargo International, la

cooperazione ci aiuterà inoltre ad erogare prestazioni ferroviarie orientate alle esigenze dei clienti. **Bertschi:** Anche la mia ditta, la Bertschi AG, propone a clienti joint venture nel trasporto per conto proprio. In questo modo non ci troviamo improvvisamente scoperti sul fronte degli investimenti. Su questa base di collaborazione, anche nel traffico interno su rotaia è possibile

«I punti di forza della ferrovia sono e restano le fondamenta di FFS Cargo.»

Andreas Meyer, CEO FFS SA

costruire un'attività di successo, io sono fiducioso a riguardo. La scarsità di autisti di camion, i requisiti logistici dell'industria o il divieto di circolare la notte sono un aiuto in tal senso.

Perrin: Non c'è bisogno di dirlo, la fiducia e l'impegno sono già oggi importanti. Con le partnership, la loro rilevanza aumenta ancora, concorrendo a una maggiore sicurezza nell'ulteriore sviluppo dell'attività.

E coloro che non parteciperanno come partner diventeranno clienti di seconda classe?

Perrin: No. Anche loro beneficeranno di migliori prestazioni e di un modello aziendale orientato al futuro, come già constatato per SBB Cargo International. Anche nel traffico a carri completi il modello funziona solo se operiamo senza discriminare e svantaggiare in alcun modo altri clienti.

Bertschi: Difatti, l'esperienza di SBB Cargo International ha dimostrato che anche per i concorrenti di Hupac, per esempio, il prodotto è migliorato. I clienti non vengono discriminati. Le difficoltà inizierebbero con l'ingresso di partner interessati a curare solo i propri interessi e non al successo dell'azienda.

Signor Bertschi, il suo gruppo opera più a livello globale che nazionale. Le chiedo in ogni caso: prenderebbe in considerazione una partecipazione in FFS Cargo?

Bertschi: La nostra attività in Svizzera non è del tutto insignificante, e anche in ambito nazionale vedo buone opportunità per FFS Cargo. Quindi non lo escludo affatto.



1

Pianificazione dell'offerta

Kilian Pascual

Kilian Pascual (35) della Vendita di FFS Cargo è il responsabile della pianificazione dell'orario ferroviario. Sulla base delle informazioni dei clienti e dell'andamento del mercato

fino al mese di febbraio, decide il volume di trasporto (in tonnellate e metri di lunghezza treno) del traffico a carri completi che sarà richiesto l'anno successivo. Si tratta inoltre di considerare quali punti di servizio nelle diverse offerte (Cargo Rail o Cargo Express) verranno impiegati. «Questa attività deve essere redditizia per FFS Cargo», afferma Pascual. Il traffico a carri com-

pleti è soggetto a molte pressioni. Se un cliente si aspetta un aumento di volume, Pascual ne verifica la possibilità sfruttando al meglio la capacità dei treni già esistenti. «Chiaramente questa è la soluzione migliore», ci confida lo specialista in logistica. Se ciò non fosse possibile, commissiona della capacità di carico extra al team di Roger Schmidli (pagina 25).

Pianificazione annuale – panoramica tratta per tratta

Come viene stabilito l'orario ferroviario per il traffico merci?
 Come pianifica FFS Cargo i treni per il prossimo anno?
 Ce lo spiegano sei persone coinvolte in FFS Cargo e nelle FFS.

Testo: Stefan Boss Foto: Dan Cermak

Pianificazione dell'offerta
 Febbraio anno precedente

Rete e ordinazione di tracce

Roger Schmidli

Roger Schmidli (50) e i colleghi del suo team calcolano il numero di treni necessari per i volumi di carico desiderati. Entro il secondo lunedì di aprile ordina all'Ufficio per l'aggiudicazione delle tracce www.trasse.ch l'orario desiderato per FFS Cargo. «L'impasse per il traffico a carri completi è data dalle selle di lancio nelle grandi stazioni di smistamento a Losanna e a Limmat- tal», ci spiega. È qui che i treni merci vengono di nuovo formati. FFS Cargo ha a disposizione un totale di 136 locomotive. L'Ufficio per l'aggiudicazione delle tracce conferma l'ordine quando vi sono sufficienti tracce libere. Quando ciò non è possibile, allora si inizia a contrattare. Schmidli si incontra quindi con i colleghi delle altre aziende di trasporto delle merci. Insieme trovano un modo per distribuire tra loro in modo equo le tracce. Se non si arriva a un accordo, l'aggiudicazione va al miglior offerente. «Tentiamo in tutti i modi di evitare che accada», dice Schmidli. L'ordinazione di tracce deve essere confermata entro metà agosto.

Ordinazione della rete
 Aprile anno precedente

Ordinazione di tracce
 Agosto anno precedente

2





3

Pianificazione delle tracce

Da aprile fino ad agosto
anno precedente

Pianificazione dei turni

Peter Bortis

Una volta stabilito l'orario dei treni, Peter Bortis (59) pianifica i diversi turni di servizio dei macchinisti. Un collega assegna quindi le locomotive FFS Cargo ai treni. Peter Bortis organizza quindi i turni per l'intera estate, chiaramente tenendo sempre presente l'aspetto economico. Analizza le conoscenze del macchinista per quanto riguarda lingua, tratte e locomotiva, ma non assegna ancora i turni alle singole persone. Fino a qualche anno fa lo stesso Bortis era un macchinista, e ora queste conoscenze gli tornano utili nel suo attuale lavoro. In tutta la Svizzera i macchinisti sono suddivisi in nove sedi. Insieme a due colleghi Bortis è responsabile dei turni dei macchinisti di Olten, Bülach e della stazione di smistamento di Limmatal. «Nel mio lavoro devo fare attenzione che non vi siano troppi servizi notturni o turni al mattino presto», ci confida. Completata la pianificazione dei turni dopo il grande cambiamento d'orario – che ha luogo in dicembre – inizia a organizzare il cambiamento d'orario meno gravoso durante l'anno e la pianificazione dei giorni festivi.



Pianificazione delle tracce

Marcel Schriber

Marcel Schriber (61) di FFS Infrastruttura è responsabile della pianificazione delle tracce del traffico merci nazionale. Ha il compito di riportare nell'orario gli ordini di tutte le aziende di trasporto ferroviario merci per il periodo da aprile ad agosto, possibilmente 1:1. Inoltre deve verificare che siano in sintonia con il traffico viaggiatori. La capacità di carico del traffico merci è determinata in modo vincolante per i prossimi anni: lungo l'asse del San Gottardo si avranno a disposizione, dopo la messa in esercizio della galleria di base del Ceneri, sei tratte all'ora per ogni direzione (attualmente sono quattro). Schriber deve conoscere peso e lunghezza del treno merci,

come anche le fermate che dovrà effettuare. «Per una buona pianificazione è di importanza basilare avere a disposizione tutti i dati rilevanti», ci spiega. Anche il tipo di merce da trasportare ha la sua importanza. «La pianificazione di un treno postale può differire di massimo cinque minuti dall'ordine, nel caso di un treno carico di petrolio, invece, la partenza può avvenire anche con mezz'ora di ritardo», dice Schriber, che da 43 anni ricopre diversi ruoli all'interno delle FFS.

Pianificazione e disposizione del personale di locomotiva

Martin Wernli

I diversi turni dei macchinisti, pianificati dal collega Peter Bortis, vengono quindi ridistribuiti da Martin Wernli (59) tra il personale. È inoltre responsabile delle macchiniste e dei macchinisti presso i depositi della stazione di smistamento di Limmattal e Bülach. Innanzitutto invia a tutti un piano annuale valido fino al cambiamento d'orario di dicembre, dove sono specificati i giorni festivi e il tipo di servizio (diurno o notturno). Progressivamente apporta dei cambiamenti fino all'assegnazione definitiva (quale

treno, destinazione e orario), il giorno prima dell'inizio del servizio. Queste informazioni vengono fornite anche al personale di locomotiva. In qualità di responsabile della suddivisione si trova generalmente nella sede centrale di FFS Cargo a Olten, ma una volta alla settimana lavora nel deposito dei macchinisti a Bülach: «È una grande fortuna: il contatto personale mi aiuta a trovare le soluzioni giuste», ci confida Martin Wernli.

Pianificazione personale di locomotiva

Autunno anno precedente

Disposizione personale di locomotiva

Giorno del trasporto



4

Pianificazione dei turni
Estate anno precedente

5



Disposizione locomotiva

Marianne Hochstrasser

Marianne Hochstrasser (50) entra in azione il giorno in cui il treno inizia il suo viaggio. Lavora a Olten nel centro operativo Cargo, il cuore pulsante di FFS Cargo attivo 24 ore su 24. Cosa succede se un macchinista deve essere sostituito in caso di malattia? Serve una sostituzione a causa di un guasto

dovuto al maltempo, perché un macchinista (le donne sono ancora rare in questa professione) ha terminato il suo turno? Qui entra in gioco Marianne Hochstrasser: è lei che cerca e trova i sostituti. Dato che il personale è appena sufficiente, ci si deve muovere con tatto: «Conosco bene alcuni macchinisti e questo è di grande aiuto», ci confida Marianne, originaria della Svizzera orientale e sposata con un macchinista. Il suo compito riguarda esclusivamente l'organizzazione del personale di locomotiva, il controllo della circolazione dei treni è di pertinenza delle quattro centrali d'esercizio di FFS con sede a Losanna, Olten, aeroporto di Zurigo e Pollegio TI.

Disposizione locomotiva

Giorno del trasporto

6



Ci siamo quasi



Roland Walter, responsabile puntualità di FFS Cargo

Puntualità nel trasporto

Da metà 2016, FFS Cargo trasporta sulla rete ferroviaria un volume pari a quello del traffico viaggiatori. I treni merci sono – fatta eccezione per le ore di punta – altrettanto importanti quanto i treni passeggeri. «Questo sistema alternato ha influenzato positivamente il traffico merci», racconta Roland Walter, responsabile puntualità di FFS Cargo. In effetti ha influenzato la programmazione degli orari. Nel 2017 FFS Cargo ha modificato la misurazione dei valori della puntualità. Non è più determinante la puntualità della traccia, ovvero l'orario di arrivo di un treno merci, bensì la puntualità delle spedizioni: definisce il momento in cui il carro arriva dal cliente. Secondo Roland Walter, nel 2017 la puntualità delle spedizioni ha raggiunto l'85 per cento. La puntualità complessiva di FFS Cargo si ottiene sommando la puntualità nei collegamenti più importanti. «Nel complesso abbiamo ottenuto dei risultati migliori rispetto al 2016, ma non abbiamo ancora raggiunto gli obiettivi prefissati», dice Walter. FFS Cargo vuole ottenere una puntualità complessiva pari al 91 per cento.



Ulteriori informazioni sulla puntualità: tiny.cc/puntuale

Freno di binario

Foto: Alessandro Della Bella



Questa foto è stata scattata da un drone in volo sui binari della stazione di smistamento di Limmattal. Mostra la suddivisione dei binari di direzione da 3 a 7. Ogni carro che deve essere scomposto scende dalla sella di lancio per raggiungere il binario stabilito (direzione di corsa partendo dal bordo inferiore della foto verso l'alto). Il freno di binario rallenta la velocità del carro, impedendoli di essere troppo veloce. I freni secondari elettrodinamici tipo Eldyn sono facilmente riconoscibili (al centro della foto sono mostrati come strisce scure su ogni binario). A questi freni si collegano – appena visibili – i dispositivi di frenatura di binario Dowty.



Al riciclo

A causa di un guasto irreparabile è stato necessario dismettere una locomotiva di tipo Re 421, in circolazione dal 1985. A gennaio 2018, dopo aver percorso nella sua vita utile 4 168 094 chilometri, pari a 105 volte il giro della Terra, questo veicolo pesante 80 tonnellate è

stato avviato al riciclo. In particolare possono essere recuperati e riutilizzati l'acciaio e il rame. Sul blog di FFS Cargo è disponibile un video relativo alla demolizione. FFS Cargo dispone ancora di 25 locomotive di questo tipo.

 **Video:**
tiny.cc/re421-i

Traffico merci 2016: vince la rotaia

Nel 2016 per il quarto anno di seguito, il traffico merci su rotaia ha recuperato quote di mercato rispetto al traffico su gomma. Come rivela la statistica del trasporto merci realizzata dall'Ufficio federale di statistica, rispetto all'anno precedente le prestazioni del trasporto ferroviario sono aumentate dello 0,9 per cento, mentre quelle su strada sono diminuite dell'1,5 per cento.



Traffico merci su strada
-1,5 per cento



Traffico merci su rotaia
+0,9 per cento

«Logistics & Distribution»

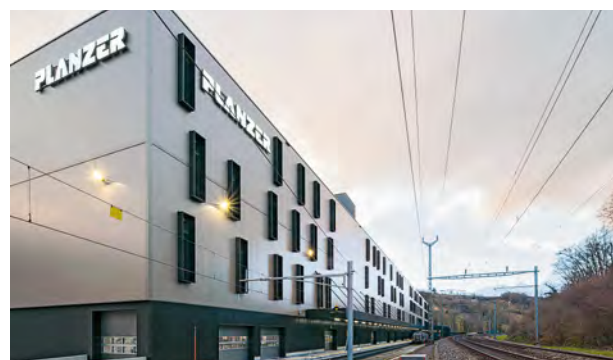
L'11 e il 12 aprile 2018 FFS Cargo ha partecipato alla fiera di settore «Logistics & Distribution» di Zurigo. La sua presenza all'evento era incentrata sul tema chiave del traffico combinato.

 **Ulteriori informazioni**
nel blog: tiny.cc/ld-i



Contraccollo

Nel 2017 FFS Cargo ha dovuto affrontare un disavanzo di esercizio di 239 milioni di franchi. Tale cifra comprende una perdita operativa di 31 milioni di franchi, un accantonamento per la ristrutturazione di FFS Cargo di 19 milioni di franchi e una rettifica di valore di 189 milioni di franchi.



Un nuovo centro ferroviario per Planzer

A gennaio 2018, alla presenza di illustri invitati, la società di trasporti e logistica di magazzino Planzer ha inaugurato il suo nuovo centro ferroviario ubicato a Penthalaz VD. Entrato già in funzione a dicembre 2017, si

tratta del più grande impianto di questo tipo esistente nella Svizzera romanda per il trasbordo su rotaia. FFS Cargo si congratula vivamente ed è lieta di proseguire la proficua collaborazione con Planzer.

Materiali di scavo della galleria Bözberg

Entro il 2020 le FFS realizzeranno un corridoio di 4 metri sull'asse del Gottardo. Il principale intervento riguarda la costruzione ex novo della galleria Bözberg nel Canton Argovia. Anche in questo caso, come a Gubrist (cfr. pagina 31), il trasporto

su rotaia dei materiali di scavo per la rimozione dal sito è affidato, a partire da aprile 2018, a FFS Cargo. Poiché il materiale è ugualmente destinato alla cava di Oberegg, è necessario assicurare il massimo coordinamento con il progetto Gubrist.



Nuova direzione di SBB Cargo International

Da luglio 2018 Sven Flore (54 anni) sarà il nuovo CEO di SBB Cargo International. Profondo conoscitore del settore dei trasporti, negli ultimi tempi ha fornito consulenza a diverse società ferroviarie. Il CEO uscente, Michail Stahlhut, assumerà la direzione di Hupac Intermodal SA.

Galleria Gubrist

La circonvallazione nord di Zurigo è interessata da lavori di ampliamento per portare a sei le corsie di marcia. A tal fine è prevista la costruzione di una terza canna nella galleria autostradale del Gubrist. Il materiale di scavo pari a 1,2 milioni di tonnellate verrà trasportato su rotaia da FFS Cargo, evitando così complessivamente 160 000 viaggi su gomma. I trasporti sono in corso da febbraio 2018. Dalla parte di Affoltern FFS Cargo ha costruito un'apposita stazione di carico. Il materiale viene trasportato a Wildegg per poi partire su nastro trasportatore in direzione della cava di Obereggen di Jura Materials, dove verrà utilizzato come materiale di riempimento.

+73%

Uno studio del Ministero tedesco dei trasporti e dell'infrastruttura digitale prevede una crescita del 73 per cento del trasporto di container (2010–2030). Pertanto il previsto terminal trimodale Gateway Basel Nord dovrebbe consentire di collegare tra loro in maniera ottimale le tipologie di trasporto su rotaia, su strada e per vie d'acqua interne. Anche la Confederazione si è espressa a favore.

La silenziosità del treno 5L

Il carro merci del futuro si chiama 5L e si caratterizza per silenziosità, leggerezza, solidità di marcia, ottimizzazione per la logistica e orientamento al costo del ciclo di vita. Il progetto è stato sviluppato da FFS Cargo in collaborazione con 13 aziende internazionali di tecnologia ferroviaria. Il treno è composto da 16 carri portacontainer di fattura tradizionale, ma dotati di una serie di componenti innovativi. Da fine agosto a inizio settembre 2017 sono state eseguite le misurazioni delle emissioni sonore: sui rettilinei il carro 5L è risultato fino a 6 decibel più silenzioso di un carro merci tradizionale, il che equivale a un dimezzamento circa del livello di pressione sonora.





SBB CFF FFS Cargo

FFS CARGO DIGITALE

**1 MESE
DI PROVA
GRATUITO**

Il vostro
business a
portata di clic.

Dite addio a complicati processi logistici e tenete sempre sotto controllo le vostre spedizioni. Scegliete il pacchetto che preferite e il gioco è fatto! Il futuro inizia su www.sbbcargo.com/it/digital

