

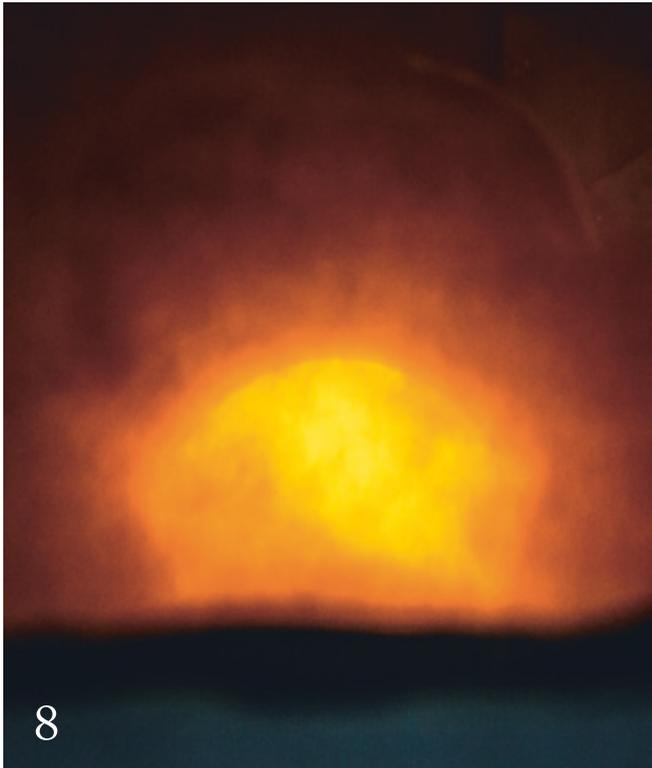
cargo

Incontro tra CEO
con Hansjörg
Reiss di Fenaco

pag. 18

Collegamenti garantiti

TCC 2017: pronti per
il traffico a carri completi
di domani



1450 gradi Celsius: forno rotante nello stabilimento Holcim di Siggenthal.



Barbara Iseli (29): la capobranco di Hittnau.

- 4 Saggio
L'eccezione svizzera
- 7 Jobst Grotrian, FFS Cargo
«Una logica completamente nuova»
- 8 Il traffico a carri completi da Holcim
Hightech in cava
- 15 Uno sguardo all'estero
Andare sul sicuro
- 16 TCC 2017
Orario fisso per le merci
- 18 Incontro tra CEO
Hansjörg Reiss, Fenaco
- 22 Galleria di base del San Gottardo
Nel futuro verso sud
- 24 La storia della ferrovia
**In viaggio con formaggio,
vino ed elefanti**
- 28 Frammenti
Novità del settore
- 29 L'oggetto
Suole silenziose
- 30 La mia logistica
La dog walker Barbara Iseli

Impressum

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

Tiratura complessiva: 8000 copie **Redazione FFS Cargo:** Lea Meyer (responsabile), Brigitte Hager, Anouk Ilg, Miriam Wassmer, Daniela Hunziker
Redazione Crafft: Roy Spring (responsabile), Kristina Morf, Peter Krebs, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Manuel Fischer **Concept, layout e realizzazione:** Crafft Kommunikation AG, Zurigo **Traduzioni:** Traductor, Basilea
Litografia e stampa: Neidhart + Schön AG, Zurigo **Indirizzo redazione:** FFS Cargo «Redazione rivista di logistica cargo» Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com.

Il copyright appartiene a FFS Cargo. La riproduzione di singoli articoli è ammessa solo dietro citazione della fonte. Vi preghiamo di inviarcene una copia.

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



ClimatePartner^o
carboni neutrale al clima

Stampa | ID: 53232-1308-1004

Pronti per il futuro

Con una cerimonia sfarzosa e tanti volti noti, a giugno è stata inaugurata la nuova galleria di base del San Gottardo. L'opera del secolo tra le vette alpine ha riempito le pagine dei giornali di tutto il mondo. Lontano dai riflettori vi è un altro grande progetto del traffico merci ferroviario: il TCC 2017. L'obiettivo qui è preparare il traffico a carri completi (TCC) per il futuro. FFS Cargo si adatta ai ritmi incalzanti della logistica e serve grandi centri non più una volta bensì fino a tre volte al giorno. I binari e le stazioni saranno così utilizzati in modo più uniforme nell'arco della giornata. Dal cambio di orario dell'11 dicembre 2016, i clienti potranno inoltre prenotare in modo vincolante orari di ritiro e consegna concreti.

Da oltre due anni fervono grandi preparativi. Nell'intervista a pagina 7, il responsabile di progetto Jobst Grotrian spiega perché FFS Cargo passerà al nuovo sistema e come le sfide vengono superate grazie al costante dialogo con gli oltre 1000 clienti. Che importanza ha il trasporto merci nella vita quotidiana e come funziona? Per la storia di copertina abbiamo visitato una cava di Holcim, che con la sua produzione di cemento è uno degli ultimi rappresentanti dell'industria pesante in Svizzera. La conclusione a cui siamo giunti è evidente: senza un trasporto ferroviario efficiente, un ramo significativo dell'economia nazionale sarebbe in grave pericolo (pagina 8).

Tra i clienti più importanti vi è anche Fenaco. Soprattutto nel periodo della raccolta, il ramificato gruppo imprenditoriale di agricoltori svizzeri genera enormi volumi di merci che, da tradizione, vengono trasportati su rotaia. Quale ruolo svolge il traffico a carri completi ce lo spiega Hansjörg Reiss, responsabile della divisione Foraggio e materie prime, nella sua intervista con il CEO di FFS Cargo Nicolas Perrin (pagina 18).

Last, but not least: volgiamo lo sguardo non solo al futuro ma anche al turbolento passato del traffico merci ferroviario svizzero. Così scoprirete tra l'altro perché oggi FFS Cargo non trasporta più elefanti (pagina 24).

Vi auguro una piacevole lettura.

Lea Meyer
Responsabile Comunicazione

lea.meyer@sbbcargo.com



L'eccezione svizzera

Piccola, densamente popolata e collinare: dal punto di vista della rete dei trasporti, la Svizzera è un'eccezione. Lo stesso vale per il traffico merci su rotaia che si intende rafforzare con il progetto «Traffico a carri completi 2017».

Testo: Pirmin Schilliger
Illustrazione: Michael Driver

«La Svizzera è sempre stata
più incline alla ferrovia
rispetto al resto dell'Europa.»





Con 2300 km di lunghezza e su una superficie di 41 285 km², la rete ferroviaria svizzera è la più fitta del mondo, oltre che una delle più moderne, essendo quasi interamente elettrificata. Un dato ancora più sorprendente se confrontato con una topografia poco adatta allo scopo, con montagne ripide, valli profonde e gole strette. La rete è composta da numerosi ponti, viadotti e gallerie e molte tratte sono tortuose e non percorribili ad alta velocità. «Molti profili di velocità comportano complicati calcoli dei tempi di percorrenza: pianificare gli orari richiede grande impegno da parte nostra», spiega Heidrun Buttler, responsabile pianificazione orari da FFS Infrastruttura.

La rete ferroviaria è molto simile a quella di una metropolitana. Nelle zone ad alta densità del Mittelland, con un alto numero di pendolari, la ferrovia svolge un ruolo analogo a quello della metro di Londra o New York. La Svizzera è il paese ferroviario per eccellenza, un primato di cui non beneficia solo il traffico viaggiatori, ma anche quello merci. «Non esiste un altro paese con un'offerta di trasporti su rotaia così varia», afferma Daniel Bürgy, responsabile Vendita di FFS Cargo. Generi alimentari freschi o congelati, bevande, cereali, cemento, acciaio, spazzatura: quasi tutto ciò che l'economia produce e trasporta viene anche trasportato su rotaia.

Parte dell'identità nazionale

La Svizzera ha conquistato il titolo di unicum nel panorama ferroviario nel corso del XX secolo. In controtendenza rispetto alla maggior parte degli altri paesi europei che nel corso dei decenni hanno chiuso molte tratte, la Svizzera non ha ridotto la rete ferroviaria. Perché? «La Svizzera è sempre stata più incline alla ferrovia rispetto al resto dell'Europa», afferma Dirk Bruckmann, docente di logistica dei trasporti alla Hochschule Rhein-Waal, che per molti anni fino al 2015 si è molto impegnato nello studio del traffico merci su rotaia presso il Politecnico federale di Zurigo.

Dal punto di vista tedesco, è evidente quanto in Svizzera sia radicata la cultura ferroviaria. «La ferrovia fa parte dell'identità nazionale, è il cemento che tiene unito il paese», continua Bruckmann. Il fatto che la Svizzera non abbia puntato sull'industria automobilistica rappresenta un vantaggio, perché neanche sul piano politico è stato rilevante incentivare il traffico stradale privato. In poche parole, il mondo politico e il popolo svizzero desiderano una ferrovia solida ed efficiente.

Tuttavia, in passato è stata data in questo senso maggiore priorità al traffico viaggiatori sulla rete ferroviaria rispetto al traffico merci, al quale venivano riservate le ore serali e notturne. La revisione della Legge sul trasporto di merci modificherà questo aspetto. Grazie infatti a piani ben definiti di sfruttamento della rete e all'assegnazione di determinate capacità, il traffico viaggiatori e il traf- >

↑
 «Mi auguro che
 FFS Cargo, in
 qualità di pioniera
 di un TCC moder-
 no, possa smuo-
 vere e incentivare
 altri paesi a se-
 guirne l'esempio.»
 ↓



Si richiede precisione, affidabilità e puntualità, tutte qualità considerate virtù tipicamente svizzere.

fico merci giocheranno ad armi pari. Il progetto «TCC 2017» è un primo passo, e una grande sfida per i pianificatori dell'orario delle FFS: approntare a breve, su una rete evolutasi spontaneamente nel corso del tempo, il 30 per cento in più di capacità per il traffico a carri completi (TCC), soltanto sfruttando in modo ottimale l'infrastruttura esistente.

Manovre nelle ore di punta

Ma ormai non funziona tutto per algoritmi? «Magari», afferma Heidrun Buttler. I pianificatori lavorano naturalmente con i più moderni software in circolazione, ma il sistema non risolve i problemi automaticamente. Buttler opera con un team di 120 specialisti che ogni giorno effettuano fino a 500 modifiche degli orari. A queste attività si affiancano progetti come il «TCC 2017». «Il progetto di una produzione continua 24 ore su 24 e il principio di lavorazione articolato in tre fasi consentono di evitare sovrapposizioni con il traffico viaggiatori e di liberare maggiori capacità di trasporto per le merci», afferma Buttler. Il nuovo motto è «operazioni di smistamento nelle ore di punta del traffico viaggiatori, trasporto merci nelle ore restanti.» Così è possibile far procedere in parallelo nel modo migliore sia il traffico a carri completi che quello viaggiatori su una rete già intensamente sfruttata.

«La produzione del TCC diventa sempre più impegnativa», precisa Buttler. Affinché il sistema funzioni, tutti gli attori coinvolti devono collaborare in modo ancora più incisivo. La gestione del TCC 2017 richiede precisione, affidabilità e puntualità, tutte qualità considerate virtù tipicamente svizzere. A trarre benefici dalle nuove possibilità saranno gli utenti del trasporto merci e lo stesso TCC. «I nostri clienti desiderano che il trasporto dei propri prodotti sia sempre di elevata qualità», dice Bürgy. La solida posizione che il TCC raggiungerà grazie al nuovo

progetto, è da considerarsi un'altra eccezione. Le imprese ferroviarie di altri paesi infatti hanno abbandonato già da tempo questo segmento dei trasporti o ne hanno ridotto la relativa offerta. La Francia, grande ben più di 15 volte rispetto alla Svizzera, ha attualmente meno punti di servizio nel TCC rispetto a quest'ultima.

Il ruolo pionieristico della Svizzera

Visto il trend internazionale, bisogna chiedersi se la Svizzera non stia forse puntando su un sistema considerato superato nel resto d'Europa. In un'economia sempre più globale, una soluzione di trasporto limitata solo alla Svizzera potrebbe rivelarsi una scelta poco opportuna. Bürgy relativizza: «Circa due terzi di tutti i carri singoli circolano all'interno della Svizzera.» Ammette però che un rilancio europeo del TCC sarebbe ben accolto dalla Svizzera.

Gli esperti concordano nel dire che il TCC 2017 sia un passo nella direzione giusta. «È uno strumento importante per rendere il traffico merci più competitivo», afferma Dirk Bruckmann. Le parti coinvolte sanno però che servono altre innovazioni. Lo stesso carro merci deve evolversi ed essere dotato di tecnologie dell'Industria 4.0 che consentano di comunicare in modo intelligente e offrire ai clienti vantaggi aggiuntivi. FFS Cargo ha in corso diversi progetti pilota. Altri approcci riguardano soluzioni intelligenti applicate nelle operazioni di manovra e guida, quali impianti automatici di controllo, accoppiamenti automatici o prove dei freni automatiche. In futuro poi, un carro merci in grado di separare telaio e allestimento rivoluzionerà il trasbordo merci.

«La situazione concorrenziale tra il traffico viaggiatori e merci negli agglomerati urbani, dove sulla rete si accalcano S-Bahn, traffico a lunga percorrenza e traffico merci, resterà invariata anche in futuro», continua Bürgy. Per le stazioni di smistamento, attraversate con una frequenza fino a tre volte maggiore di quella normale, la rete ferroviaria si scontra con i propri limiti di capacità: particolarmente stretta tra Basilea e il Mittelland, alle pendici sud del Giura e nella zona di Zurigo e Losanna. In ogni caso sul lungo periodo si deve prevenire la costruzione di nuove infrastrutture. La revisione della legge sul trasporto di merci contribuisce tra le altre cose a creare i presupposti per avviare entro i termini previsti la pianificazione a medio e lungo termine.

Secondo Dirk Bruckmann, la Svizzera svolge un ruolo pionieristico. «Mi auguro che FFS Cargo, in qualità di pioniera di un TCC moderno, possa smuovere e incentivare altri paesi a seguirne l'esempio.» Bürgy è fiducioso che ciò sarà possibile e ritiene che dopo una fase di riorganizzazione, il traffico a carri completi verrà rilanciato anche in altri paesi europei e non resterà un'eccezione svizzera. —

↑
La Francia, grande ben più di 15 volte rispetto alla Svizzera, ha attualmente meno punti di servizio nel TCC rispetto a quest'ultima.
↓

«Una logica totalmente nuova»

Tra poche settimane prenderà il via il rinnovato traffico a carri completi. L'economista dei trasporti Jobst Grotrian spiega cosa attende i clienti.

Intervista: Pirmin Schilliger

Signor Grotrian, perché il traffico a carri completi (TCC) necessita di un nuovo sistema?

FFS Cargo occupa una posizione di grande rilievo nella catena logistica delle aziende svizzere con una quota del 25 per cento sull'intera movimentazione strada/rotaia, in cui il TCC riveste un ruolo chiave. Alle attuali condizioni, però, la sua gestione non riesce a coprire i costi. A ciò si aggiungono una minore disponibilità infrastrutturale, l'avvento della digitalizzazione della logistica e ritmi più veloci. La pressione dei costi del trasporto ferroviario continuerà ad aumentare nei prossimi anni. La forza del franco e la strisciante deindustrializzazione della Svizzera impongono nuovi ed efficaci interventi per mantenere operativo il sistema del traffico a carri completi.

Cosa migliorerà dal 2017?

Il TCC 2017 è il primo passo per preparare il sistema attuale ad affrontare le sfide del futuro. In questo modo amplieremo l'offerta per i nostri clienti, sfrutteremo meglio l'infrastruttura ferroviaria e potremo lavorare in modo più efficiente. Elementi centrali saranno una produzione plurifase 24 ore su 24 e un sistema di prenotazione appropriato.

Cosa si intende per produzione plurifase 24 ore su 24?

Una produzione che gestisce il traffico merci non più solo di notte, ma 24 ore su 24. FFS Cargo ritirerà e consegnerà le merci nei centri nevralgici fino a tre volte al giorno da e per i nostri clienti. Così potremo trasportare più merci con collegamenti espressi. Le merci saranno ritirate



Jobst Grotrian è economista dei trasporti e comprovato esperto di politica ed economia dei trasporti. In quanto co-responsabile di progetto di FFS Cargo, si occupa dell'attuazione del progetto TCC 2017.

presso il cliente la sera e giungeranno a destinazione il mattino successivo. Registriamo una grande richiesta per i trasporti notturni brevi, soprattutto nell'industria alimentare e nel commercio al dettaglio. Le merci saranno ritirate e consegnate in due ulteriori fasi, con la possibilità di effettuare così anche collegamenti giornalieri. Questo processo consente di impostare gli orari in modo da incidere il meno possibile sui periodi di punta mattutino e serale del traffico viaggiatori.

Cosa si intende per «sistema di prenotazione appropriato»?

Creeremo un orario fisso per il traffico merci. I nostri clienti potranno prenotare collegamenti concreti e così sapranno con esattezza se le loro merci potranno venire trasportate nell'orario desiderato. In futuro, dunque, i clienti non ci assegneranno semplicemente un ordine di trasporto, ma definiranno anche le fasce orarie concrete

per il ritiro e la consegna. Di conseguenza verificheremo le capacità già in fase di prenotazione e potremo così dare una conferma vincolante nel rispetto della catena di trasporto prevista.

Quanto sono informati i clienti?

Da due anni siamo in continuo contatto con loro e abbiamo tenuto colloqui e workshop in cui li abbiamo fatti familiarizzare con la nuova offerta e abbiamo preso atto dei loro desideri e bisogni. Negli ultimi mesi abbiamo informato in modo esaustivo i nostri oltre 1000 clienti del cambiamento. Inoltre offriamo loro dei corsi di formazione approfonditi sul nostro sistema di prenotazione.

Come reagiscono i clienti?

Li vediamo molto costruttivi e riceviamo tante reazioni positive. Siamo totalmente consapevoli che il passaggio al nuovo sistema rappresenti un grande cambiamento anche per i nostri clienti. La sfida più grande, secondo noi, consiste nel fatto che i nostri clienti potranno mettere a disposizione i carri per il ritiro in diversi orari durante la giornata e, prima di ciò, dovranno definire e prenotare l'orario in modo tale che il trasporto funzioni alla perfezione.

Qual è la sfida più grande per FFS Cargo?

Il TCC 2017 non implica solo un nuovo orario, ma un modo radicalmente nuovo di produrre il traffico a carri completi. Per la prima volta i carri dovranno essere trasportati in base all'orario in cui sono stati prenotati. È una logica completamente nuova rispetto al sistema attuale secondo cui ritiriamo tutti i carri che i clienti ci preparano sui binari. —

Pronta per la lavorazione: la materia prima nel capannone del clinker presso il cementificio Holcim a Siggenthal.

Hightech in cava

In Svizzera, Holcim produce ogni anno 2,7 milioni di tonnellate di cemento ed è uno degli ultimi rappresentanti dell'industria pesante in Svizzera. È necessaria una buona rete di traffico a carri completi per poter trasportare su rotaia il materiale da costruzione fino ai clienti in tutto il territorio svizzero.

Testo: Robert Wildi

Fotografia: Flurina Rothenberger

Un operaio di Holcim collega il tubo del silo al carro per il carico.



65 metri – è più alto di quello che si pensi. Dal silo più alto del cementificio di Holcim (Svizzera) SA a Siggenthal, in Argovia, si gode di una notevole vista. A sud si vede fino a Brugg, dove confluiscono i fiumi Aare, Reuss e Limmat, prima di immettersi nel Reno 15 km più avanti, a Coblenza. Verso nord, oltre al bosco si intravedono le cupole dei due reattori della centrale nucleare di Beznau. Nel mezzo si trova il paesino di Villigen, immerso nel verde, sede del noto Paul-Scherrer-Institut. Ma a Villigen c'è anche una grande cava di pietra. Sono chiaramente riconoscibili i lunghi nastri trasportatori.

La cava «Gabenchof» fornisce a Holcim la materia prima già frantumata sul posto per la produzione di cemento nello stabilimento. «Ogni volta che vengo qui rimango affascinato dalla forza con cui macchine enormi rompono e frantumano a regola d'arte la roccia prima di trasportarla da noi con i nastri», dice Hubert Meier. Meier è responsabile dei trasporti ferroviari di Holcim e ha organizzato una breve sequenza di sightseeing sul tetto del silo NFTA nell'ambito di una visita allo stabilimento. Il silo è stato costruito nel 2003 dopo che Holcim si è aggiudicata la fornitura di tutto il cemento necessario alla costruzione della Galleria di base del Ceneri, lunga 15,4 km.

Un'attività davvero last-minute

A Siggenthal si produce 365 giorni l'anno, 24 ore su 24. I pezzi di marna e calcare trasportati dai nastri vengono prima miscelati, preomogeneizzati, macinati ed essiccati. La «farina cruda» che si ottiene viene poi cotta a 1450 °C in un lungo forno rotante. Viene così prodotto il cosiddetto «clinker», che passa poi nel raffreddatore e

viene stoccato temporaneamente in un apposito silo. Dopo l'aggiunta di gesso e scisto calcinato, il clinker viene quindi macinato nel mulino per produrre il cemento.

La produzione annua è considerevole: dei complessivi 2,7 milioni di tonnellate di cemento che Holcim (Svizzera) SA produce ogni anno, Siggenthal ne fornisce circa un milione. Il resto viene prodotto negli altri due stabilimenti di Untervaz (GR) ed Eclépens (VD). Circa il 40 per cento della

T
 «Carichiamo i nostri
 carri ancor prima di sapere
 quali saranno gli ordini
 dei clienti.»

HUBERT MEIER,
 RESPONSABILE TRASPORTI FERROVIARI
 HOLCIM

produzione di cemento qui in Argovia lascia lo stabilimento su rotaia e in buona parte viene distribuita con il traffico a carri completi a oltre cento clienti in tutta la Svizzera. In questo contesto, la stazione di smistamento di Limmattal (RBL) a Dietikon svolge un'importante funzione di interfaccia: ogni giorno qui arrivano vari treni carichi di cemento da Holcim che devono essere ricomposti per proseguire il viaggio verso punti di servizio nelle direzioni più disparate.

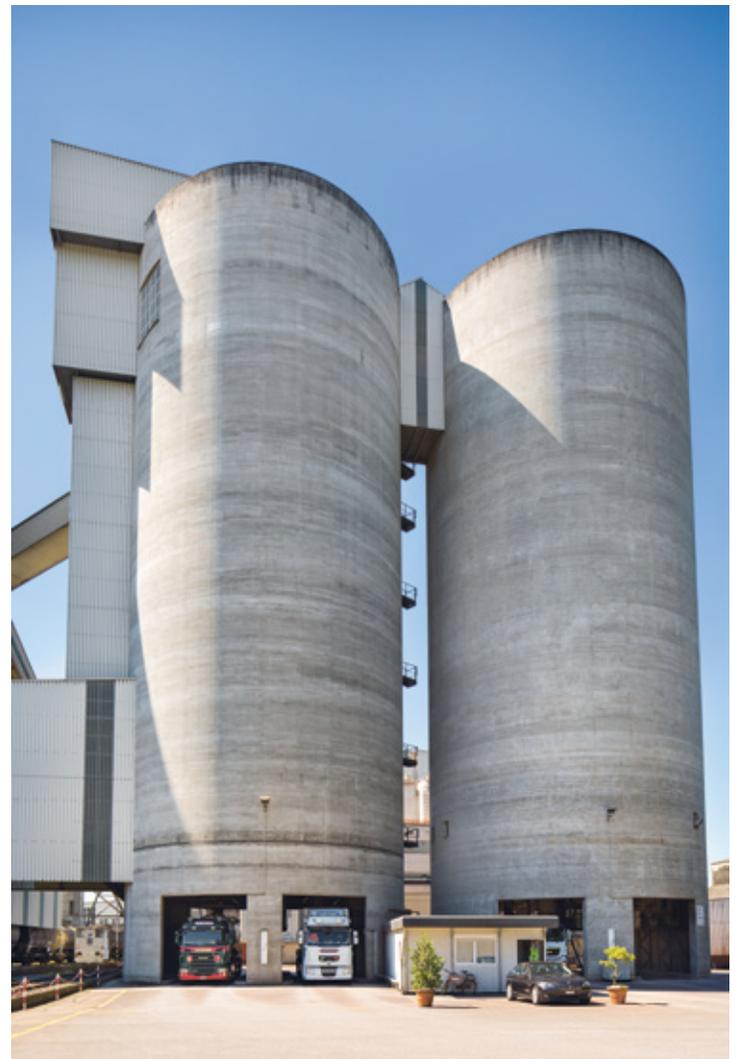
Nel 2015 da Siggenthal sono state spedite 368 000 tonnellate di cemento in carri singoli. Circa un terzo di questo tonnel-

laggio annuo è destinato ai grandi clienti con un proprio raccordo ferroviario, per esempio la Galleria di base del Ceneri (fino all'ottobre 2016) e i grandi produttori di materiali edili come Kibag e Agir. Tra i principali destinatari con un raccordo ferroviario diretto vi sono anche gli stabilimenti di Holcim per la produzione di calcestruzzo nella Svizzera orientale (San Gallo, Niederstetten e Bürglen). Holcim spedisce un altro terzo della produzione di cemento ai propri terminal di trasbordo a Vernier, Giubiasco e Herisau, dove gli autocarri effettuano poi la distribuzione capillare sul territorio. Il restante terzo del cemento finisce nel cosiddetto piazzale di carico: da Siggenthal vengono serviti i binari accessibili ai camion nelle stazioni di tutta la Svizzera, da cui vengono riforniti circa 50 clienti di Holcim. Il trasbordo e la distribuzione capillare vengono effettuati dagli autotrasportatori di Holcim. Spetta a Meier il difficile compito di garantire il maggior numero possibile di consegne TCC in maniera affidabile e puntuale.

Per riuscirci, e mantenere competitiva la rotaia rispetto alla strada nel medio e lungo termine, Holcim Siggenthal ha effettuato notevoli investimenti in un nuovo impianto di carico ferroviario. Grazie a grossi tronconi, il cemento pronto viene caricato sui carri dall'alto, attraverso il coperchio superiore. Un carro >

Pagina a destra: il nastro trasportatore di 4 km tra la cava e il cementificio attraversa il fiume Aare (in alto a sinistra); nel mulino la materia prima viene ridotta in polvere (in alta destra); lo stabilimento di Siggenthal produce ogni anno un milione di tonnellate di cemento e occupa circa 110 persone (in basso).





contiene al massimo 70 000 kg. Grazie a dei sensori, il processo di riempimento e il peso vengono inviati in tempo reale agli schermi di una saletta di controllo. Due collaboratori si assicurano che i carri non vengano caricati né troppo, né troppo poco.

La polvere di cemento è così sottile che nel carro si propaga come acqua, spiega Meier. «Prima della consegna al cliente, il contatto con l'acqua è tuttavia rigorosamente vietato, perché altrimenti si formerebbero subito dei cristalli e il cemento sarebbe inutilizzabile», aggiunge. È solo dal cliente che la polvere viene miscelata all'acqua e a un mix di sabbia e ghiaia per produrre calcestruzzo. A differenza di merci meno delicate come il legno, la ghiaia e l'acciaio, il trasporto del cemento deve avvenire obbligatoriamente in carri merci chiusi e secchi. Holcim possiede una grande flotta di carri per il trasporto del cemento.

Le insidie del last-minute

La fragilità nei confronti degli agenti atmosferici è uno dei motivi per cui il trasporto del cemento è piuttosto dispendioso e presenta costi aggiuntivi nonostante si tratti di un materiale di per sé poco costoso. Per questo la puntualità nella consegna è così importante. Questa viene tuttavia resa difficile dal fatto che gli ordini nel settore edile sono caratterizzati da grande volatilità. Tutto avviene con poco preavviso, afferma Meier: «Il capomastro di un grosso cantiere ci chiama di norma tra le 10 e le 15 e ordina un carico di cemento per il giorno successivo.» Ma se poi inizia a piovere o altri fattori impongono di modificare i piani, è possibile che due ore dopo disdica l'ordine. Il commercio del cemento è una vera attività last-minute che richiede al fornitore molta flessibilità e capacità di previsione. «Per poter reagire con rapidità, di norma carichiamo il cemento nei nostri carri qui a Siggenthal il

mattino presto, ancor prima di sapere che cosa richiederanno i clienti.»

Anche l'introduzione del «Traffico a carri completi 2017» (TCC 2017) da parte di FFS Cargo, prevista per l'11 dicembre 2016, non eliminerà del tutto le insidie di questa imprevedibilità. Meier accoglie con soddisfazione la sostituzione dell'attuale processo aperto di prenotazione dei carri merci con un sistema di prenotazione vincolante con garanzia del trasporto. «Il TCC 2017 ci consentirà in ogni caso una migliore programmabilità poiché la prenotazione confermata di un carro corrisponderà effettivamente a un impegno preso.» Tuttavia aggiunge anche che, almeno in una prima fase, questo cambio di sistema porterà dei vantaggi forse solo per la metà delle operazioni di trasporto del cemento

↑
«Le modalità di ordinazione nel settore edile, volatili e a breve scadenza, si conciliano solo in parte con il TCC 2017.»

OLIVER SCHWOB,
CONSULENTE ALLA CLIENTELA FFS CARGO

↓

di Holcim. «Parlo del 50 per cento del nostro volume di consegna per quei clienti che immagazzinano il cemento nei propri sili.» Per loro la catena di trasporto nell'ambito del TCC 2017 potrà essere prenotata in anticipo e in modo vincolante.

La situazione è diversa per i clienti più piccoli che ricorrono al piazzale di carico e ai grandi clienti senza possibilità di deposito. «Continueranno a fare gli ordinativi per il giorno dopo. Questo accresce addirittura la possibilità, con il nuovo sistema di prenotazione cargo basato sul principio «first come, first served», di ricevere una risposta negativa più spesso di oggi», afferma preoccupato Meier. Spiega il suo ragionamento con un esempio fittizio: «Con l'attuale sistema il nostro treno, dopo un ordine a breve scadenza, parte

alle 15 da Siggenthal e raggiunge la RBL alle 16: c'è la concreta possibilità che venga il suo turno prima di altri treni e che quindi venga trattato il giorno stesso. Il nuovo sistema ci obbliga invece già prima della partenza a verificare la capacità presso la RBL e a prenotarla in maniera vincolante. Se tale capacità non è disponibile, il carico a Siggenthal è bloccato e dobbiamo subito ripiegare sulla strada.»

FFS Cargo ne è consapevole. Il consulente alla clientela Oliver Schwob, che accompagna il processo di lancio del TCC 2017 in qualità di referente diretto di Holcim, ammette: «Le modalità di ordinazione nel settore edile, sempre volatili e a breve scadenza, si conciliano solo in parte con i processi a lungo termine e orientati alla capacità del TCC 2017.» Dato che l'assegnazione delle capacità di trasporto da parte di FFS Cargo nell'ambito del TCC 2017 diventerà più restrittiva alla luce della trasparenza del processo di prenotazione, non si può escludere l'eventuale mancanza di disponibilità in singoli casi. Anche il nuovo piano di produzione nelle stazioni di smistamento introdotto con il TCC 2017 (per cui l'unico trasporto notturno viene sostituito dalla produzione plurifase 24 ore su 24) presenta vantaggi e svantaggi: «Il nuovo sistema comporta tempi di trasporto ottimizzati, ma in singoli casi può esservi un peggioramento dei tempi attuali delle corse circolari.»

In Holcim ne sono consapevoli. In azienda si prevedono anche scenari per cui, con l'introduzione del TCC 2017, i volumi di cemento trasportati via FFS Cargo potrebbero anche diminuire del 5 per cento rispetto alla situazione attuale. «Saremmo molto grati se, nell'ambito del cambio di sistema, FFS Cargo potesse garantirci in modo vincolante determinate quantità minime di capacità di trasporto», sottolinea Meier, «anche se naturalmente non possiamo pensare di coprire così tutte le ore di punta.» Holcim potrebbe convivere con una minima riduzione della capacità di FFS Cargo e coprire il fabbisogno aggiuntivo con i propri carri.

Meier auspica il valore aggiunto derivante dalla trasparenza del processo di prenotazione e dal miglior flusso informativo, soprattutto nei casi di risposta >

Pagina a sinistra: circa il 40 per cento della produzione di cemento lascia lo stabilimento di Siggenthal su rotaia (in alto); un collaboratore carica il carro (in basso a sinistra); punti di carico nei sili (in basso a destra).

negativa: «Se una determinata capacità di trasporto di FFS Cargo non è disponibile, lo verremo a sapere subito dopo la prenotazione e ciò migliora il nostro spazio di manovra nella ricerca di altre soluzioni.» Con l'attuale sistema di prenotazione TCC, invece, si verificano di quando in quando degli incresciosi scarti informativi: «In caso di interruzione dei collegamenti per sovraccarico della tratta, guasto della locomotiva o assenza del macchinista, non di rado veniamo informati troppo tardi e a quel punto abbiamo ben poche possibilità di reazione.»

Un anno per prepararsi

I processi di produzione e prenotazione di Holcim avranno sicuramente dei problemi quando dall'11 dicembre circoleranno i primi treni merci con il nuovo orario. Una delle principali sfide dell'attuazione del TCC 2017 sta infatti nell'implementazione dei nuovi processi di prenotazione di FFS Cargo nel sistema di gestione logistica di Holcim. Quest'azienda globale di materiali edili esegue le proprie operazioni IT, anche per la Svizzera, secondo il sistema

standardizzato internazionale Edifact. Secondo Meier, per configurarlo in vista dei maggiori requisiti informativi del TCC 2017 previsti dal sistema CIS di FFS Cargo, Holcim necessita di circa un anno di tempo.

↑

«Le nostre aspettative rispetto al nuovo traffico a carri completi sono cautamente ottimiste.»

HUBERT MEIER,
RESPONSABILE TRASPORTI FERROVIARI
HOLCIM

↓

Holcim può continuare a contare sul sostegno del suo principale partner per i trasporti: «Dato che Holcim ha un ruolo fondamentale nella rete TCC di FFS Cargo, abbiamo regolarmente coinvolto il

cliente nelle varie fasi di sviluppo fin dalle prime tappe del progetto», spiega Schwob. Si sta inoltre valutando se sia opportuno mettere a disposizione di Holcim un supporto temporaneo in loco dopo il cambio di sistema. Questa opportunità incontra il favore di Holcim. Contemporaneamente occorre pubblicizzare la necessità di effettuare gli ordini in anticipo per i molti clienti che acquistano cemento da Holcim. «Un'impresa ardua, visto che non potremo modificare le consuetudini del mercato così facilmente.»

Nonostante le incertezze, il responsabile dei trasporti ferroviari di Holcim guarda positivamente al TCC 2017: «Le nostre aspettative rispetto al nuovo traffico a carri completi sono cautamente ottimiste, mentre l'impegno di Holcim nei confronti del trasporto su rotaia rimane più forte che mai.» →



Investimento nel traffico merci su rotaia: carri merci di Holcim nella stazione di smistamento di Limmattal a Dietikon.

Andare sul sicuro

Trasporti in ritardo, non riusciti, dimenticati: niente più problemi nel traffico a carri completi transfrontaliero con il TCC 2017.

Testo: Robert Wildi

Nel 2010 le ferrovie merci di Svizzera (FFS Cargo), Belgio (B Logistics), Lussemburgo (CFL Cargo), Austria (RCG), Germania (DB Cargo) e Svezia (Green Cargo) fondarono l'alleanza Xrail. Obiettivo: più qualità nel TCC europeo e un'offerta allettante, competitiva e affidabile. Con grande zelo furono definiti gli standard per la collaborazione transfrontaliera, che riguardano temi come la puntualità o la tracciabilità e rintracciabilità (track and trace) di singoli carri.

Da allora l'alleanza Xrail ha garantito miglioramenti mirati. Tuttavia non è stato ancora eliminato un difetto basilare: fino a oggi il TCC viene gestito come sistema aperto sia in Svizzera che in campo internazionale. I clienti possono cioè disdire i loro trasporti fino a poco prima della partenza senza preavviso, mentre le ferrovie riservano per loro capacità sotto forma di produzione Cargo sul posto, locomotive, tracce o capacità nelle stazioni di smistamento. Questa mancanza di trasparenza sarebbe il problema secondo Susanne Fiselius-Martens, responsabile del progetto Xrail presso FFS Cargo: «Se queste risorse sono configurate per gli orari di punta, le ferrovie non guadagnano perché le capacità non vengono sfruttate. Ma se le risorse sono scarse, ne risente la qualità dei trasporti. I carri restano fermi da qualche parte o giungono a destinazione con forti ritardi.» Come sistema aperto, dunque, il TCC non potrà essere competitivo alla lunga secondo la responsabile.

Il mercato conferma questa tesi. Vari clienti svizzeri ed europei di settori che necessitano di una qualità dei trasporti affidabile, anche dopo la nascita di Xrail nel traffico transfrontaliero, sono passati alla strada o hanno riunito i loro trasporti su treni blocco. Questo è uno dei motivi principali per cui l'ita-

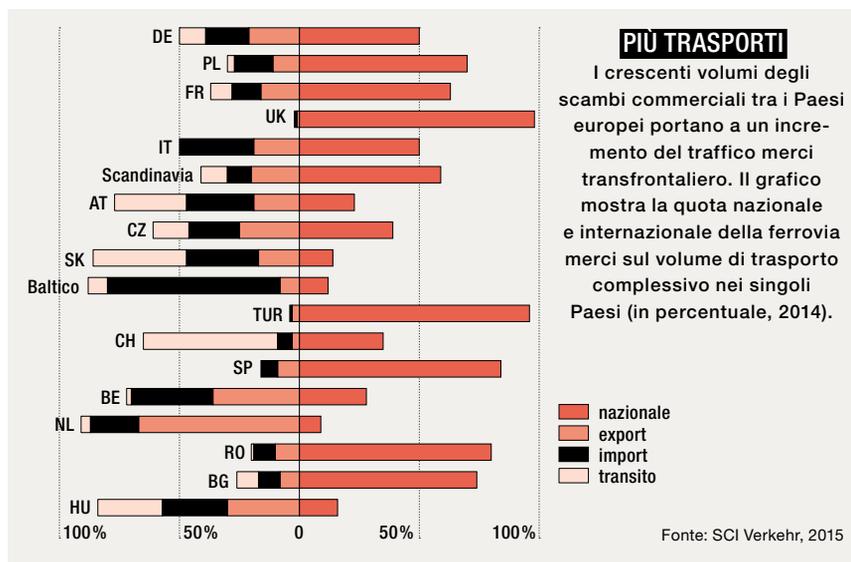
liana Trenitalia Cargo (TIC) si è quasi completamente ritirata dal TCC. I partner Xrail si oppongono con forza a questa tendenza. A livello nazionale sono impegnati a introdurre nuovi sistemi di prenotazione per il TCC, come qualche anno fa le ferrovie statali francesi (SNCF). La Francia, insieme all'Italia la seconda grande presenza in Xrail, sta manifestando interesse verso una collaborazione più intensa.

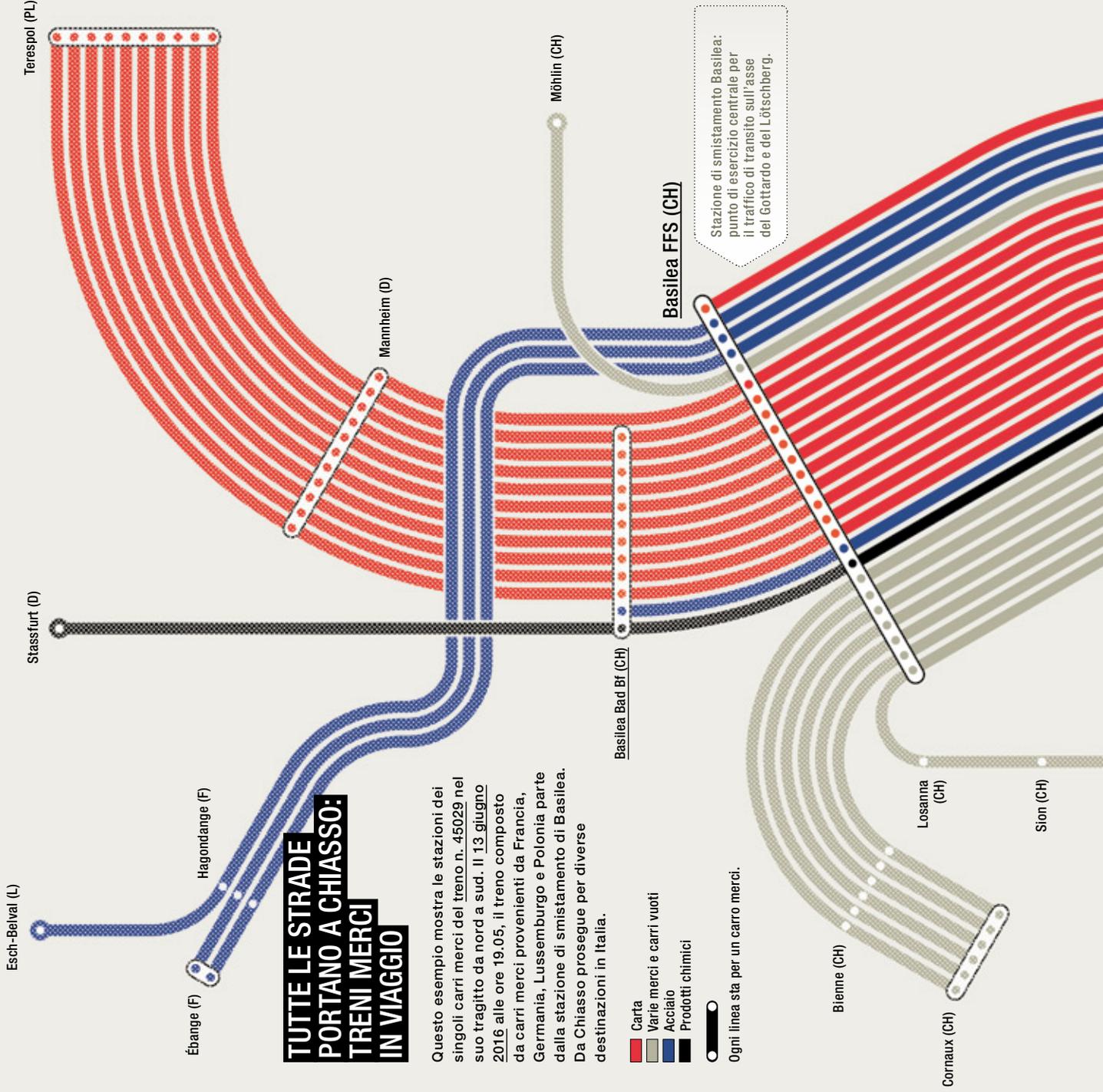
Prenotazione del posto garantita

Il sistema di prenotazione nazionale TCC 2017, che FFS Cargo introdurrà ufficialmente con il cambiamento di orario l'11 dicembre 2016, garantirà una trasparenza vincolante nelle prenotazioni e più sicurezza dei trasporti. Nell'ambito di Xrail i sistemi di prenotazione dei singoli Paesi dovranno essere gradualmente collegati e coordinati tra loro. La prenotazione transfrontaliera tra le ferrovie merci in Belgio, Lussemburgo, Austria e Svizzera è attiva già da ottobre 2015 e viene testata a pieno ritmo. I risultati sarebbero promettenti

secondo Susanne Fiselius-Martens. La responsabile illustra il nuovo «modus operandi» con un esempio: un'azienda industriale della Svizzera orientale vuole esportare merci a Vienna. Nel sistema di prenotazione CIS Online di FFS Cargo, il cliente inserisce la data di partenza desiderata, il luogo di arrivo, le merci e il volume di trasporto. FFS Cargo rileva automaticamente l'orario di arrivo nella stazione di smistamento Hall (Tirolo) e lo comunica al RCG austriaco tramite Xrail Broker. Il RCG individua il collegamento giusto da Hall e l'orario di arrivo a Vienna. Questi dati vengono trasmessi a FFS Cargo e, tramite CIS Online, arrivano al cliente. Quest'ultimo ora dispone di una prenotazione del posto fissa con tutti i dati sulla catena di trasporto.

Poiché i volumi si manterranno al livello attuale, continuerà a valere il principio secondo cui: «Chi prenota con anticipo, ha più possibilità di trovare capacità libere.» «Con il cambio di sistema facciamo progredire il TCC europeo dal livello di manifattura a quello di produzione industriale», riassume la responsabile, sottolineando che per i clienti migliorerà soprattutto la pianificabilità dei trasporti. «Grazie al nuovo sistema, per la prima volta potranno far trasportare le merci su rotaia in carri singoli con qualità vincolante attraverso l'Europa.» Un vantaggio che vale oro. —

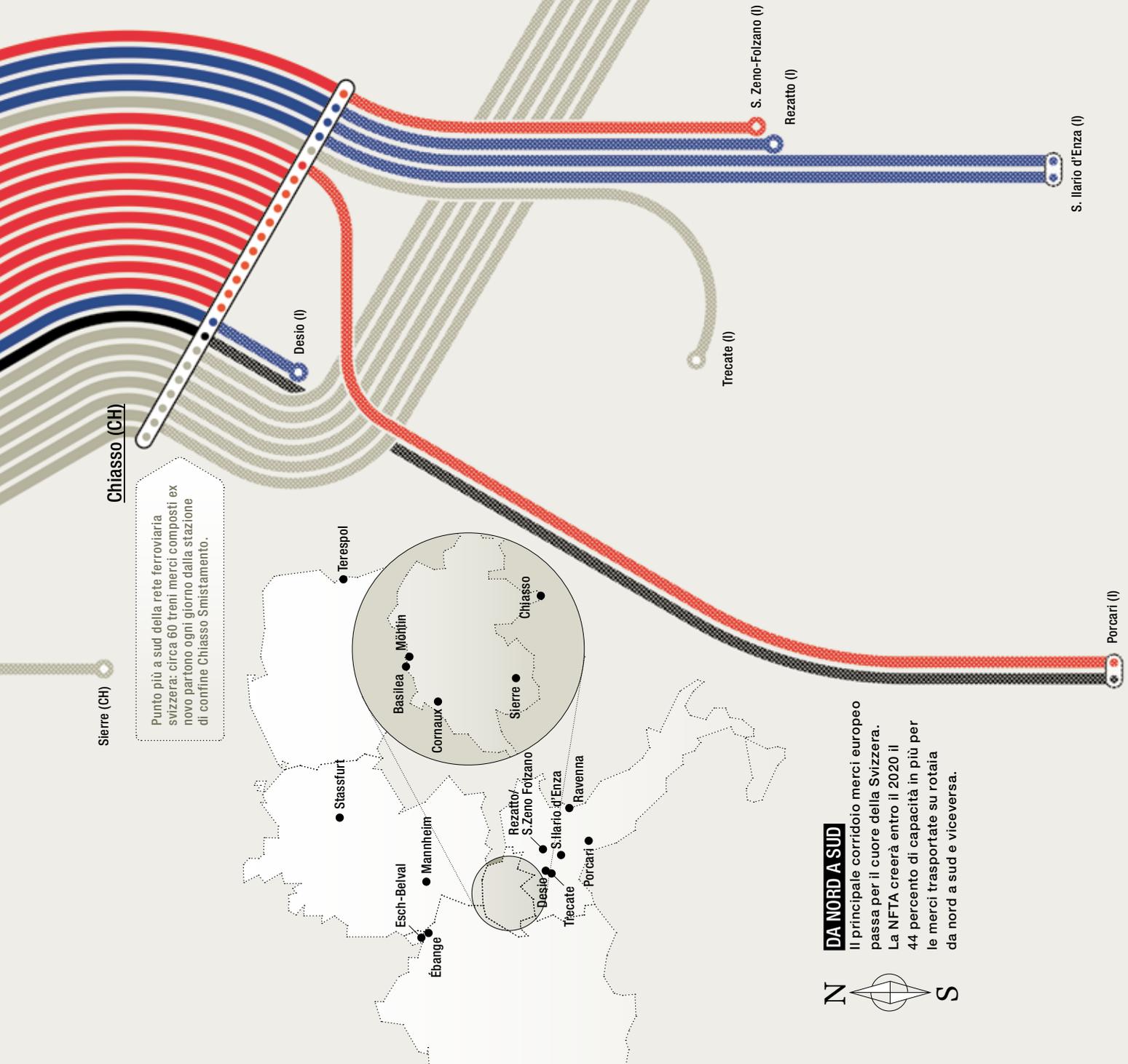




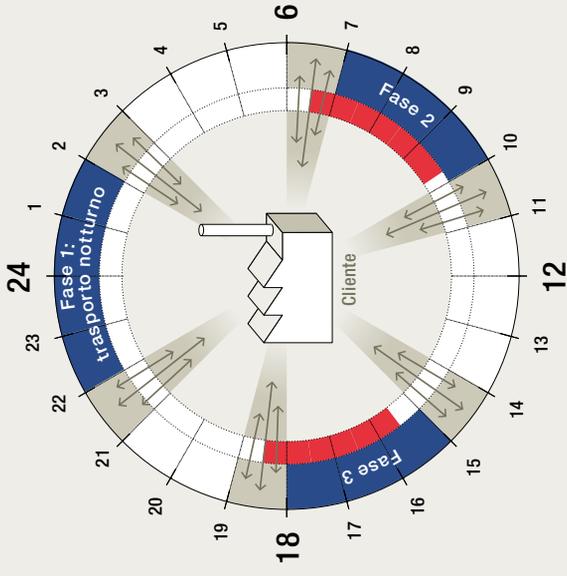
Orario fisso per le merci

Nella più fitta rete ferroviaria al mondo si lavora a pieno ritmo. Il TCC 2017 crea i presupposti per il traffico a carri completi di domani.

Grazie a una logistica sofisticata, il TCC 2017 farà in modo che ai clienti siano sempre garantite delle capacità di trasporto nella rete ferroviaria svizzera sempre più sfruttata. Gli aspetti salienti saranno una maggiore efficienza, una migliore pianificabilità e una comunicazione trasparente. Con il cambiamento di orario l'11 dicembre 2016 prenderà via il nuovo sistema di prenotazione con cui i clienti potranno prenotare orari di ritiro e consegna vincolanti. L'infografica sulle due pagine illustra il concatenamento perfetto dei singoli processi lungo la catena logistica.



*Stazioni di smistamento Limmatal, Losanna Trège, Basilea, Buchs e Chiasso



UN PROGETTO PROMETTENTE

La pianificazione vincolata delle partenze e degli arrivi raggruppati nelle stazioni di smistamento è la base per un traffico a carri completi affidabile, sostenibile e orientato alla clientela.

Fonte: FFS Cargo / grafico: Craffi



DA NORD A SUD

Il principale corridoio merci europeo passa per il cuore della Svizzera. La NFTA creerà entro il 2020 il 44 per cento di capacità in più per le merci trasportate su rotaia da nord a sud e viceversa.

<http://tiny.cc/tcc2017>

Maggiori informazioni sul TCC2017 nel blog

«Per agire da soli non è il momento»

Cosa comporta il TCC 2017 per i clienti? Colloquio tra Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo, e Hansjörg Reiss, responsabile della divisione Foraggio e materie prime della Cooperativa Fenaco.

Intervista: Roy Spring
Fotografia: Daniel Winkler

Signor Perrin, di recente è stata inaugurata la galleria di base del San Gottardo. La nuova organizzazione del traffico a carri completi (TCC) avviene all'ombra del progetto ferroviario del secolo. L'opinione pubblica non è sufficientemente consapevole dell'importanza del TCC?

NICOLAS PERRIN: L'inaugurazione del Gottardo è stata un evento davvero straordinario, e per me un momento di grande emozione. È un'opera che non riguarda solo la Svizzera, ma l'Europa intera. Ma di tutti i cambiamenti che hanno interessato FFS Cargo, il progetto TCC 2017 è sicuramente quello più incisivo, sia per i clienti che per i collaboratori. Poniamo le basi per lo sviluppo del TCC e siamo consapevoli del fatto che un tale cambiamento non avviene dal giorno alla notte.

E come avviene invece?

PERRIN: I cambiamenti sono sempre sgraditi, anche se creano un contesto migliore per il futuro. Soprattutto nei primi mesi dopo il lancio, dovremo procedere con accortezza e, ove necessario, andare oltre i nostri limiti e fare delle correzioni. Il dato di fatto è che i ritmi della logistica

crescono: servendo più spesso i grossi centri, con il TCC 2017 andiamo incontro a questa tendenza.

Signor Reiss, Fenaco ricorre al TCC più di qualsiasi altra impresa svizzera. Di che volumi stiamo parlando?

HANSJÖRG REISS: Ogni giorno trasportiamo grandi quantità con il TCC: su strada corrisponderebbe a circa 50 carichi su camion. Per noi FFS Cargo è un importante partner per la logistica.

Essendo un'impresa di agricoltori, Fenaco si professa a favore del trasporto ecosostenibile su rotaia. È stata una decisione saggia quella di dipendere dal TCC?

REISS: Le alternative ci sono sempre! Ma voglio dire con chiarezza che, secondo noi, non è assolutamente auspicabile trasferire il trasporto su gomma. Durante il raccolto del grano, in un breve periodo di tempo si producono grandi quantità che devono essere trasportate. Anche in questo caso ci affidiamo a FFS Cargo.

PERRIN: Strada e ferrovia hanno ciascuna i propri vantaggi. Per i prodotti che viaggiano in modo regolare e ricorrente, sulle

grandi distanze è preferibile la ferrovia. Questo è anche il principale obiettivo del TCC 2017: forti collegamenti sulle linee principali con tre consegne al giorno per una maggiore affidabilità e frequenza nel trasporto merci.

Il TCC è da tempo una sorta di spina nel fianco dal punto di vista economico.

Ha avuto timore che fosse prossimo alla fine?

REISS: Basta guardare all'estero per capire che un TCC capillare come quello svizzero è un caso particolare. In un paese piccolo, l'infrastruttura è limitata a uno spazio ristretto. Si parla molto di densità edilizia, si vuole contrastare la perdita di aree coltivate e sfruttare ogni metro quadrato. Ciò significa che i binari di consegna nella maggior parte dei casi sono semplicemente troppo corti per preparare i treni blocco.

La logistica avviene sempre più su base giornaliera, mentre FFS Cargo punta a una maggiore programmabilità. Con il TCC 2017 si scaricano semplicemente i problemi sui clienti?

PERRIN: Assolutamente no! Abbiamo predisposto i nuovi processi insieme ai >

Hansjörg Reiss (sin.) e Nicolas Perrin
presso la sede centrale di FFS nel
complesso Wankdorf-City di Berna.



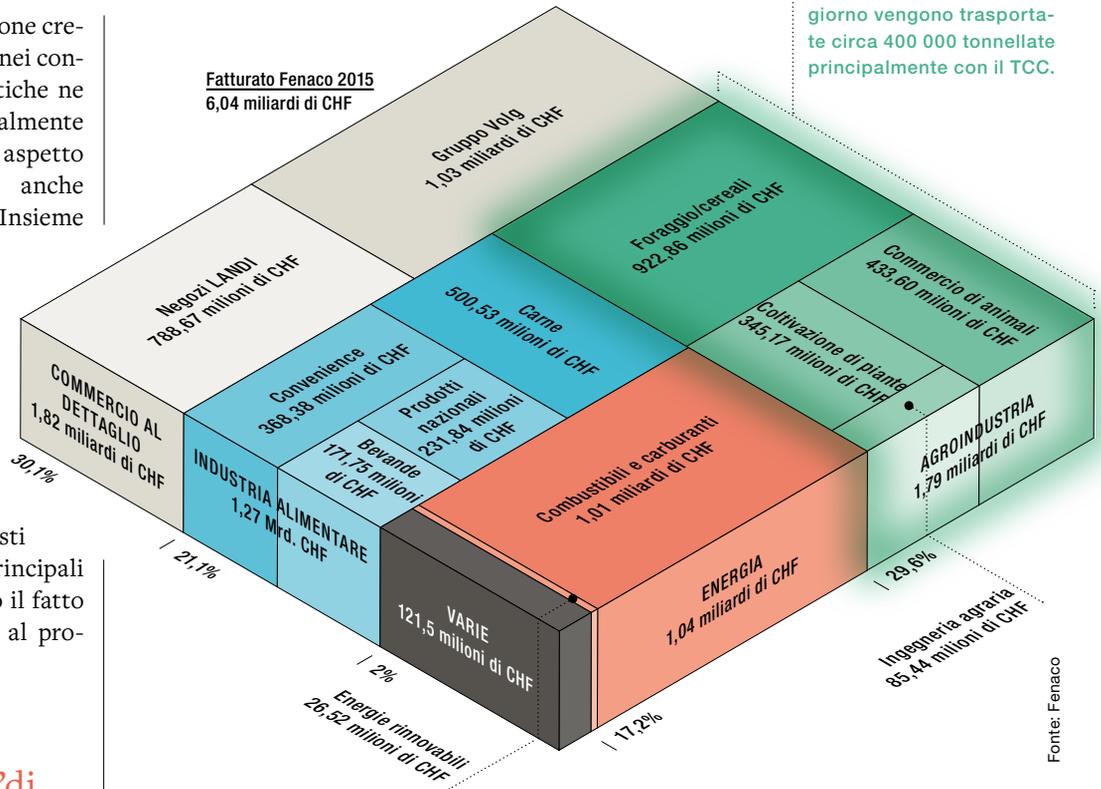
FENACO In qualità di acquirente degli agricoltori, questa cooperativa assicura che i generi alimentari prodotti in Svizzera arrivino al cliente. In qualità di fornitore, Fenaco offre una vasta gamma di prodotti e servizi. Della cooperativa fanno parte tra l'altro Ramseier (bevande), Volg e Landi (commercio al dettaglio), UFA (foraggio) e Agrola (energia). La cooperativa ha sede a Berna, occupa circa 10 000 collaboratori e nel 2015 ha conseguito un fatturato di 6,04 miliardi di franchi.

MEGLIO SU ROTAIA Per ferrovia vengono trasportati soprattutto i cereali e le materie prime destinate al foraggio. Ogni giorno vengono trasportate circa 400 000 tonnellate principalmente con il TCC.

clienti. Con il sistema di prenotazione creiamo piani di trasporto vincolanti nei confronti dei clienti. Le catene logistiche ne hanno bisogno. Esiste naturalmente il rischio di sottovalutare qualche aspetto che, in singoli casi, potrebbe anche avere ripercussioni significative. Insieme ai grandi clienti abbiamo preparato questa fase accuratamente.

Quando siete venuti a sapere di questi cambiamenti? Siete stati messi di fronte al fatto compiuto?

REISS: Abbiamo avuto i primi contatti due anni fa. Comprendiamo appieno il senso di questi cambiamenti, essendo tra i principali clienti di FFS Cargo, apprezziamo il fatto di poter partecipare attivamente al pro-



«Trasportare un po' di fragole con la Ferrovia retica su fino a Disentis non ha molto senso.»

HANSJÖRG REISS

cesso. Abbiamo contribuito fin dall'inizio per favorire un'implementazione del nuovo sistema possibilmente senza intoppi.

Che cosa cambia concretamente?

REISS: Finora, con il TCC potevamo prenotare fino a 48 ore prima della partenza. Ora dovremo farlo con un preavviso di due settimane. Nel periodo del raccolto, però, due settimane sono troppe per noi. La raccolta del grano, per esempio, dura solo cinque settimane. In questo caso, due settimane per noi sono un'eternità. Anche solo il meteo può far saltare tutti i piani. Inoltre, i clienti decidono sempre più a breve termine quando ordinare e quali quantità. Per questo abbiamo bisogno di un'elevata flessibilità nel TCC.

PERRIN: Con il TCC 2017 vogliamo incrementare la programmabilità dei collegamenti, per noi e per i clienti. Ma continueremo a essere flessibili, questo per noi è importantissimo. I carri si potranno prenotare da due settimane a 90 minuti prima della partenza. Terremo in considerazione le specifiche esigenze di settore.

Quanto è orientata la vostra azienda al traffico su rotaia?

REISS: Soprattutto nella logistica dei cereali e del foraggio puntiamo fortemente alla ferrovia, in particolare dai porti renani di Basilea. Parliamo sempre di investimenti: entro la fine del prossimo anno sarà pronto il nuovo centro di raccolta e smistamento di Fenaco nel porto Auhafen di Basilea, che comprende un silo di 70 metri per stoccare foraggio e cereali. Verranno predisposti un nuovo impianto di carico ferroviario e una strada di carico per i camion. Inoltre, dialoghiamo costantemente con FFS Cargo che sta progettando un ter-

minal trimodale a nord di Basilea per il trasbordo merci tra navi, treni e camion. Il terminal servirà a gestire il crescente traffico di container provenienti soprattutto da oltreoceano via Rotterdam.

PERRIN: Le cose stanno così: i clienti evolvono con noi e viceversa. Un raccordo ferroviario non si costruisce in tutta fretta per poi non usarlo più dopo due anni. La logistica del futuro differenzierà sempre più tra la dorsale di traffico e la successiva distribuzione capillare.

REISS: A nostro avviso, una logistica ottimale coniuga strada e ferrovia. In questo senso ci sono ancora margini di miglioramento per quanto riguarda la ferrovia. Anche i nostri stabilimenti per i foraggi misti sono fortemente orientati ai trasporti su ferrovia. Una distribuzione capillare su rotaia dallo stabilimento ai singoli agricoltori non ha però alcun senso.

Quali vantaggi comporta il TCC 2017 per i clienti?

PERRIN: I clienti avranno collegamenti più frequenti nei grossi centri e un'offerta affidabile. Avranno anche collegamenti con capacità verificata; oggi invece accade spesso di sapere solo al momento del ritiro dei singoli carri se arriveranno puntuali a destinazione. Il nostro obiettivo è far sì che i nostri servizi e le possibilità che offriamo siano di un tale livello da rappresentare la migliore soluzione di trasporto.

Che esperienze avete con il traffico merci internazionale su rotaia?

PERRIN: Ci saranno maggiori importazioni anche perché il franco è forte. In Svizzera, inoltre, si produce sempre meno. Da questo punto di vista il collegamento con le reti estere è sempre più importante. I volumi maggiori viaggiano con SBB Cargo International o DB Cargo attraverso la Germania, di gran lunga il nostro maggior partner commerciale. Nel settore della chimica utilizziamo Chemoil come spedizioniere ferroviario. Con Xrail facciamo parte dell'alleanza per il TCC; con alcuni membri abbiamo costruito nuovi prodotti diretti, per esempio per Anversa.

Le aspettative aumentano anche per il traffico viaggiatori: l'esigenza della puntualità è sempre più forte. A spese del traffico merci?

REISS: Da cliente di FFS Cargo, dico ovviamente che il traffico merci è svantaggiato (sorride). D'altro canto sono consapevole del fatto che anche il traffico viaggiatori ha le sue legittime esigenze. Come già detto, è una questione di spazi e di infrastruttura. Quando mi chiedono qual è la differenza, dico: il traffico merci è un traffico attivo, quello viaggiatori è passivo.

Che cosa vuol dire?

Mentre il camionista trasporta la merce, l'autista muove solo l'autobus: alla fermata la sua merce si carica e scarica da sola! (*ride*)

PERRIN: (*ride*) ...anche a noi piacerebbe a volte che le casse avessero le gambe!

REISS: Scherzi a parte, il traffico merci attivo è e rimane una grande sfida. Ci voglio-

no operatori che lo gestiscano con professionalità e un determinato tonnellaggio che garantisca un uso remunerativo dell'infrastruttura.

PERRIN: Il traffico viaggiatori può fare programmi al minuto anche vent'anni prima. Noi non possiamo dire, l'anno prossimo alle 16.17 parte un treno merci da Herzogenbuchsee. Per questo è importante che nel traffico merci su rotaia le capacità prevedibili siano assicurate nel lungo

↑
«Il traffico viaggiatori può fare programmi al minuto anche vent'anni prima.»

NICOLAS PERRIN

↓

termine. Sarà così con la nuova legge sul trasporto di merci. Anche per la galleria di base del San Gottardo le capacità sono chiaramente definite.

È sufficiente rispetto alla concorrenza della gomma?

PERRIN: In questo contesto occorre predisporre un'offerta il più possibile flessibile e orientata al futuro. Bisogna anche vedere se in futuro le stesse questioni si porranno anche per il traffico su strada. L'introduzione del Road Pricing, per esempio, capovolgerebbe la mentalità...

REISS: Non mi piace porre la questione in termini di conflitto tra strada e rotaia. Per me si tratta di integrare in modo ottimale i due sistemi. Non ha molto senso trasportare allo Swissmill di Zurigo mille tonnellate di cereali con il camion. Ma non è l'ideale nemmeno trasportare un po' di fragole con la Ferrovia retica su fino a Disentis.

Dove vede il TCC tra dieci anni?

REISS: Ritengo che le capacità ci saranno ancora. Per quanto riguarda il numero di punti di servizio ci saranno sicuramente altri cambiamenti. L'importante è che

questi cambiamenti avvengano sulla base di un dialogo e che siano pensati nel lungo termine. In ultima analisi i punti di servizio comportano sempre grossi investimenti nell'infrastruttura.

Ci pensate a volte a comprare una vostra ferrovia merci, come ha fatto la Coop?

REISS: Come dicevo prima, le alternative ci sono sempre. Ma siamo anche consapevoli del fatto che un treno lo devi sfruttare al massimo. Un treno fermo costa. Per il momento una ferrovia nostra è fuori discussione. Noi puntiamo sulla collaborazione con FFS Cargo. Dati gli obiettivi comuni, l'idea di agire da soli è al momento impensabile. →

Hansjörg Reiss, 48 anni, è ingegnere agrario e dal 2012 lavora per la divisione GOF della Cooperativa Fenaco, in cui è responsabile della logistica, oltre che del commercio di foraggio e materie prime. Segue inoltre la realizzazione del nuovo centro di raccolta e del silo di smistamento del porto Auhafen di Basilea. Nei 18 anni precedenti, Reiss era stato amministratore delegato di Landi Reba.

Nicolas Perrin, 57 anni, è CEO di FFS Cargo dal 2007. Lavora per le FFS dal 1987, dopo la laurea in ingegneria civile al Politecnico di Zurigo; è stato anche collaboratore personale del Presidente della Direzione generale FFS e facente funzione dei delegati per Ferrovia 2000. Nel 1999 Perrin è entrato in FFS Cargo, dove è stato responsabile della produzione prima e, dal 2007, del settore International.



Al centro dell'attenzione dei media: arrivo del primo treno merci nella stazione di Flüelen.

Nel futuro verso sud

Il 3 giugno 2016 la prima corsa commerciale di un treno merci attraverso la galleria di base del San Gottardo ha dato inizio a una nuova era del traffico merci su rotaia. Protocollo della storica cerimonia.

Testo: Peter Krebs

Fotografia: Tanja Demarmels

Il 3 giugno 2016 non è un venerdì come tanti e nonostante il cielo sia plumbeo l'ottimismo regna sovrano. Nella maestosa cornice del massiccio del San Gottardo, la protagonista assoluta è la galleria di base del San Gottardo, l'opera del secolo che due giorni prima ha fatto parlare di sé ben oltre i confini nazionali in occasione della festosa cerimonia d'inaugurazione alla quale hanno preso parte consiglieri federali, capi di Stato e altri illustri ospiti. Le aspettative dei presenti nella stazione di Flüelen sono molto alte: una nuova dimensione del traffico merci attraverso le Alpi e il relativo trasferimento su rotaia.

«Ciò che conta non è solo la galleria, ma il modo in cui la utilizzeremo», afferma Andreas Meyer, CEO delle FFS, durante il suo discorso. Il motivo dei festeggiamenti è il primo viaggio attraverso la galleria di un treno merci commerciale diretto a sud, un evento simbolico e allo stesso tempo anche molto importante. Contestualmente alla consegna dell'opera a FFS Infrastruttura, il 1° giugno 2016 è iniziato il servizio di prova che si protrarrà fino al cambiamento d'orario di dicembre. A partire dall'inizio di settembre



Una nuova dimensione del traffico merci: il CEO delle FFS Meyer (a destra) insieme al capoprogetto della galleria di base del San Gottardo Smania.

2016, la maggior parte del traffico merci transalpino circherà attraverso la nuova galleria. «In questa fase verificheremo il funzionamento dell'impianto in condizioni reali», dice Aldo Smania, capoprogetto della galleria di base del San Gottardo presso FFS Cargo. Tutti i collaboratori interessati, intanto, studiano a fondo il futuro svolgimento dell'esercizio, nulla viene lasciato al caso. Naturalmente i preparativi non sono iniziati solo oggi in occasione della cerimonia tenutasi presso il portale nord, FFS Cargo è stata già significativamente coinvolta nel servizio di prova precedente l'inaugurazione.



Foto di gruppo con «Biancaneve»: Nicolas Perrin, Peter Füglistaler, Aldo Smania, i due macchinisti pionieristici Dominik Baumberger e Edgar Aschwanden, Urban Camenzind, Andreas Meyer (da sinistra a destra).

Il primo carico per il Ceneri

Il primo treno merci commerciale, composto da undici carri ghiaia e due locomotive, è partito da Hüntwangen con un carico di circa 950 tonnellate destinato alla costruzione della galleria di base del Ceneri. Aldo Smania, in presenza della stampa intervenuta per l'occasione, sgancia la locomotiva di testa. In questo modo mette in evidenza un vantaggio della ferrovia di pianura: diversamente da quanto avveniva per le corse sulla vecchia linea di montagna, per il transito nella nuova galleria non è più necessaria una locomotiva di spinta. Il traffico merci diventa quindi più veloce, più semplice, più sicuro e più competitivo. Parlando in termini concreti, il CEO delle FFS, Andreas Meyer, conta di realizzare un incremento della produttività compreso tra il 15 e il 20 per cento in Svizzera e tra il 5 e il 10 per cento sull'asse tra Rotterdam e Genova. I due terzi della capacità della galleria di base sono riservati al traffico merci e già a dicembre di quest'anno, quando la galleria sarà definitivamente in esercizio, partiranno quattro treni merci all'ora per ogni direzione. I responsabili sono concordi nello stimare che il volume sull'asse nord-sud non aumenterà in modo repentino. «È necessario un periodo di assestamento», afferma convinto Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo.

Visione 2020

Resta ancora molto da fare prima che l'ampliamento dell'asse del San Gottardo sia

completato. Il capoprogetto Smania cita i numerosi cantieri che limitano ancora il traffico, ma che creano i presupposti per la successiva fase di ampliamento della NFTA. Per questo la linea di Luino sarà chiusa per sei mesi nel 2017, affinché possano essere eseguiti i lavori di modernizzazione. Con la messa in servizio della galleria di base del Ceneri e del corridoio di 4 metri, alla fine del 2020 l'intera ferrovia di pianura diventerà finalmente realtà.

T
 «Ciò che conta non
 è la galleria, ma il modo in
 cui la utilizzeremo.»

ANDREAS MEYER, CEO FFS

L

A partire da quel momento sull'asse nord-sud potranno transitare quotidianamente 260 treni merci. La capacità aumenterà così del 44 per cento e l'obiettivo sarà quello di poter utilizzare su tutto l'asse treni merci lunghi 750 metri e pesanti fino a 2000 tonnellate. «L'obiettivo non può ancora considerarsi raggiunto, ma siamo sulla buona strada», queste le parole di Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti, in occasione della cerimonia di Flüelen. Egli continua ricordando che il traffico merci su rotaia ha conosciuto uno

sviluppo positivo già negli ultimi anni e sottolinea che un aspetto particolarmente confortante riguarda il fatto che i capi di governo dei paesi confinanti, durante la cerimonia d'inaugurazione della galleria di base del San Gottardo, si siano chiaramente espressi a favore della creazione delle capacità necessarie sulle linee d'accesso e nei terminali.

Nella cabina di guida del treno merci che circola attraverso la più lunga galleria ferroviaria del mondo c'è anche Aldo Smania. Alla guida del treno Edgar Aschwanden, macchinista e perito esaminatore del Canton Uri, discendente da una dinastia di ferrovieri di lunga data: «I membri della mia famiglia lavorano nelle ferrovie da quattro generazioni, sin dall'apertura della galleria di base del San Gottardo avvenuta nel 1882», afferma orgoglioso. Alla gioia per il lavoro sulla nuova tratta si mescola un po' di malinconia, perché con la fine della circolazione dei treni merci sull'impegnativa e storica linea di montagna cala il sipario anche su una lunga epoca ricca di eventi.

Alle ore 10.12 in punto, la locomotiva bianca Re 420 di FFS Cargo, affettuosamente chiamata «Biancaneve», fa risuonare un fischio stridulo e così, il primo treno merci e i suoi undici vagoni si mettono lentamente in movimento, prendendo velocità in direzione sud, verso il futuro. —

 <http://tiny.cc/1treno>
 Nel blog il video esclusivo del viaggio del primo treno merci attraverso il San Gottardo

In viaggio con formaggio, vino ed elefanti

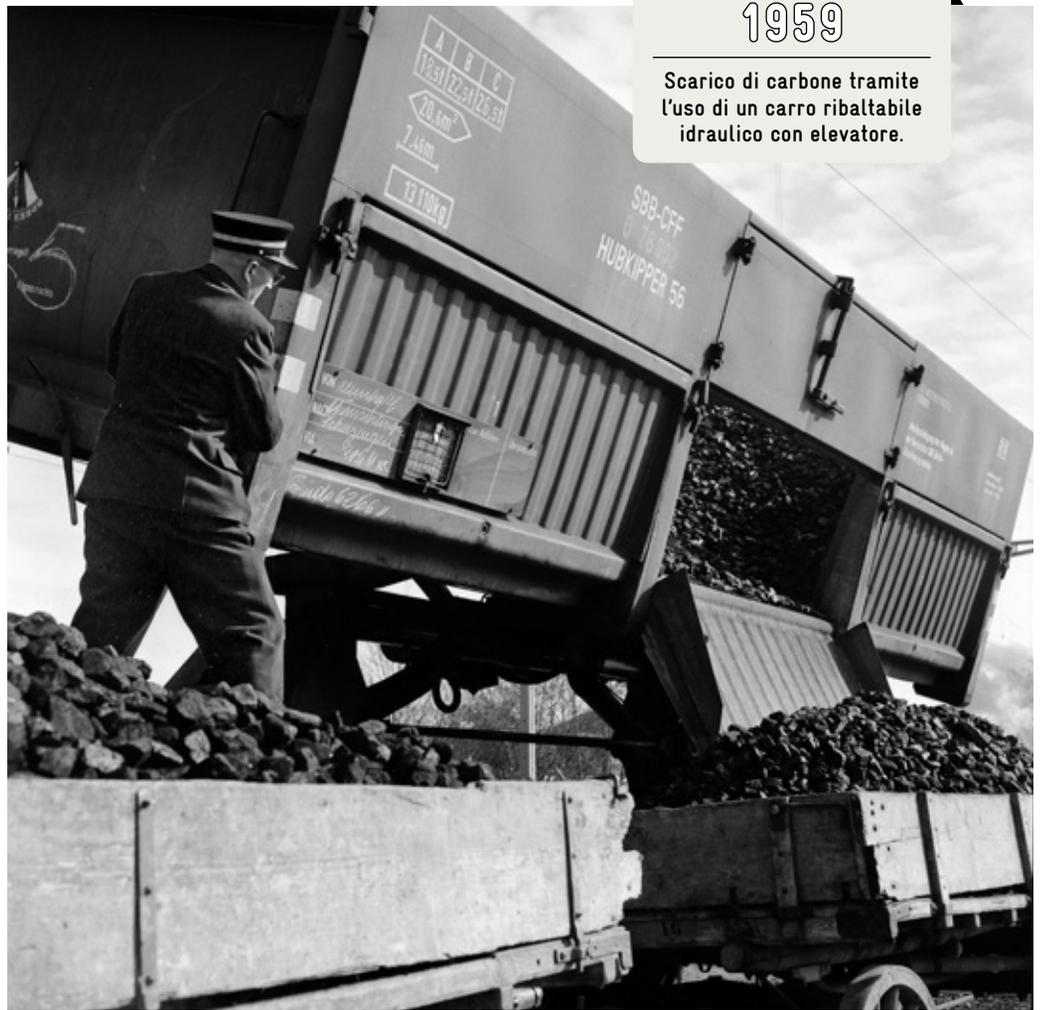
La storia del traffico merci su rotaia è segnata da continui mutamenti. Frugando negli archivi abbiamo fatto alcune scoperte sorprendenti.

Testo: Manuel Fischer
Foto: FFS Historic

1948

Carri pianale con cisterne da 4400 litri nella stazione di confine di Buchs (SG).





Le prime testimonianze di traffico merci su rotaia risalgono all'impero egizio, ai tempi in cui si utilizzavano percorsi in cui erano incisi binari a solco. All'inizio del XIX secolo poi, i carri merci furono introdotti negli impianti minerari inglesi. In Svizzera il boom del trasporto merci su rotaia è esploso relativamente tardi. Dall'estero giungevano voci di un nuovo mezzo di trasporto, la ferrovia, con cui sarebbe stato possibile ridurre gli ingenti costi di trasporto. Fino ad allora, infatti, il trasporto di merci e persone era affidato alle carrozze postali, un lusso che potevano permettersi in pochi.

La prima linea, la cosiddetta «Ferrovia dei panini spagnoli» dal nome di una specialità di panini prodotti a Baden, si sviluppò lungo il fiume Limmat tra Zurigo e Baden e fu inaugurata nel 1847. La costruzione di altre linee ferroviarie avvenne quasi contemporaneamente e a partire dal 1860 iniziarono a circolare le prime merci su rotaia per un totale di due milioni di tonnellate all'anno, un numero destinato a crescere in modo esponenziale: nel 1914 furono raggiunte già le 19 tonnellate. Nel frattempo, sempre più imprese ferroviarie private, tra le quali la Ferrovia del Nord-Est, la Ferrovia del Giura-Sempione o la Ferrovia San Gallo-Appenzello, si facevano concorrenza sulla rete ferroviaria, ormai sempre più efficiente.

Elettrificazione della Ferrovia del San Gottardo

La nuova infrastruttura consentì innanzitutto l'insediamento in Svizzera di industrie orientate all'esportazione come quella dell'ingegneria metalmeccanica. Grazie al trasporto su rotaia era finalmente possibile trasportare merci da zone molto isolate fino ai centri commerciali del paese come Zurigo, San Gallo o Ginevra. Dai 37 binari di raccordo che si contavano nel 1873, il numero salì a 400 nel 1900. Il rovescio della medaglia però non tardò ad arrivare: gravi incidenti e so-

La nuova infrastruttura rese possibile l'insediamento di industrie orientate all'esportazione.

prattutto gli elevatissimi costi legati al traforo delle Alpi furono all'origine del fallimento di numerose compagnie ferroviarie.

Dato il difficile contesto, nel febbraio 1898 il popolo fu chiamato a esprimersi sulla nazionalizzazione della ferrovia. Il primo treno delle ferrovie statali circolò il 1° gennaio 1901 da Zurigo a Ginevra, passando per Berna, ma ufficialmente le Ferrovie federali svizzere (FFS) furono operative il 1° gennaio 1902. Da allora gestiscono anche il traffico merci, oltre a quello viaggiatori.

Durante la Prima guerra mondiale, in Svizzera mancarono le materie prime: scarseggiava anche il carbone per alimentare le locomotive. In una simile situazione d'emergenza, la Svizzera si lanciò in un'impresa pionieristica elettrificando la propria rete ferroviaria. Nel 1912 le FFS optarono per il sistema a corrente alternata, utilizzato ancora oggi. Fu così che venne messa in servizio la Ferrovia del Lötschberg nel 1913. Nel 1920 furono terminati i lavori di elettrificazione della Ferrovia del San Gottardo, la linea più importante.

Il trasporto del vino nei carri cisterna

Nel 1938, prima della Seconda guerra mondiale, oltre ai carri aperti tradizionali furono sviluppati i primi container che offrivano nuove possibilità al trasporto di merci su rotaia. I container cisterna erano adatti al trasporto di liquidi, princi- ➤

palmente a quello di prodotti a base di oli minerali, ma anche di succhi di frutta e di vino. La ferrovia era soprattutto il mezzo di trasporto ideale per le merci sfuse come i minerali metalliferi, il carbone o la ghiaia, il cui trasporto avveniva in carri merci aperti, spesso scomodi da scaricare, tanto da richiedere spesso lo svuotamento con la pala. Si rivelò geniale l'invenzione nel 1891 del «carro a scarico automatico tipo Talbot» per il quale fu subito richiesto il brevetto: si trattava di un carro a tramoggia dotato di portelloni per lo scarico che dovevano essere aperti ogni volta solo da un lato.

Blocchi di ghiaccio dai birrifici

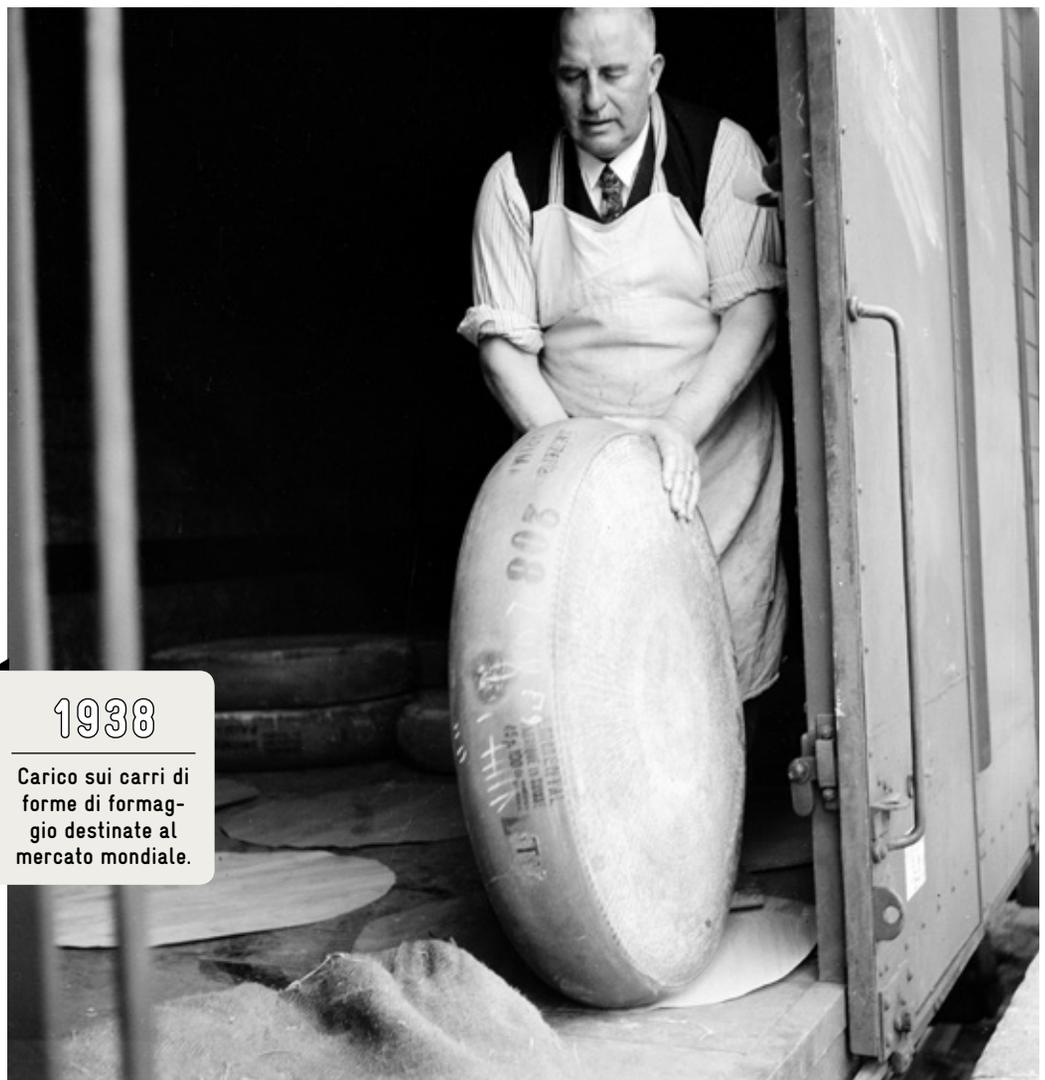
Il trasporto di generi alimentari è stato sempre particolarmente impegnativo, soprattutto quello del formaggio, che dopo il 1860 fu protagonista di una vera e propria impennata delle esportazioni. Il settore fu agevolato dal rapido sviluppo di strade e mezzi di trasporto. Il commercio internazionale del formaggio, soprattutto dell'Emmental, fece nascere molti caseifici nelle valli. Già allora le forme erano marchiate a fuoco dal produttore e i singoli caseifici. Anche contenitori e fusti si contrassegnavano con dime, timbri ed etichette. Per garantire una refrigerazione uniforme durante il tragitto fino ai porti marittimi, i carri ferroviari adibiti al trasporto di merce deperibile dovevano essere costantemente provvisti di blocchi di ghiaccio provenienti dai birrifici.

Marco Vogel, allora direttore dell'azienda Georg Vogel attiva nel commercio dei vini, ha ancora impresso nella mente come si svolgevano le attività di trasporto quando era giovane. «Un tempo era impensabile procedere all'imbottigliamento sul sito di produzione», racconta. Fino agli anni '70 l'azienda travasava il vino dall'Alto Adige all'interno di grandi container che arrivavano in Svizzera attraversando la stazione di confine di Buchs (SG) trasportati su speciali carri cisterna. Un solo carro cisterna a grande capacità poteva contenere fino a 15 000 litri di vino che, dopo aver raggiunto la bottigliera alla quale era destinato, veniva travasato in 20 000 bottiglie.

Il trasporto di generi alimentari è stato sempre particolarmente impegnativo.

Il circo viaggia su rotaia

Il rapporto tra la ferrovia e la dinastia Knie può considerarsi quasi simbiotico. Dalla fondazione nel 1919 fino al 2005 gli animali sono sempre stati trasportati con la ferrovia, sebbene attualmente le cose siano cambiate «per il bene degli animali», come ha comunicato il circo stesso. I veicoli del circo per uso abitativo, invece, sono trasportati ancora oggi su carri pianali per il trasporto di grossi contenitori, pronti ad affrontare la tappa successiva della tournée. La collaborazione è ormai profondamente consolidata. I carri sono di proprietà di FFS Cargo, ma vengono utilizzati esclusivamente per il circo nazionale svizzero. →



1938

Carico sui carri di forme di formaggio destinate al mercato mondiale.

1945

Arrivo di un elefante
del circo nazionale
svizzero Knie.



Il rapporto tra la
ferrovia e la
dinastia circense
Knie può essere
considerato quasi
simbiotico.



Frammenti



Apertura dei lavori sul Bözberg — Il 9 marzo sono iniziati i lavori di costruzione della nuova galleria ferroviaria del Bözberg, il più grande progetto singolo per un corridoio di 4 metri da Basilea al Ticino.



ETCS 2

Licenza per il Gottardo

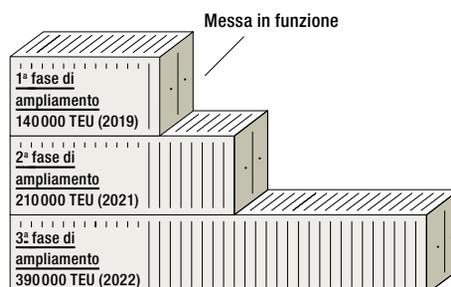
A fine maggio 2016 le prime locomotive FFS Cargo di questa serie hanno ricevuto dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT) il permesso di transitare nella nuova galleria di base del San Gottardo. Il modello Re 474 è stato omologato per l'ECTS Level 2. Entro la fine del 2017 le FFS attrezzeranno tutti i sistemi di sicurezza dei treni sulla loro rete con l'innovativa tecnologia ETCS.

GATEWAY BASEL NORD

Ampliamento a tappe

Via ai lavori per il grande terminal trimodale di Basilea Nord che fungerà da piattaforma del traffico merci intermodale. Per questo progetto visionario le aziende di logistica e trasporto svizzere Contargo, Hupac e FFS Cargo si sono fuse in Gateway Basel Nord AG. «Vogliamo che il terminal entri in funzione nel 2019 e puntiamo sulle sinergie con la NFTA», ha dichiarato Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo, in una conferenza stampa a inizio estate 2016.

www.gateway-baselnord.com



TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) = container



INTERNET

Treni da condividere

Sono sempre più i collaboratori di FFS Cargo che condividono momenti emozionanti del lavoro quotidiano tramite Instagram. Come Matthias Müller, manovratore della Svizzera centrale. Una genialata per i fan delle ferrovie!

www.instagram.com/matti_sbb



Si applica la revisione della legge sul trasporto di merci.

Ora il traffico passeggeri non ha più la precedenza sul traffico merci.

INTERNATIONAL

Sapere svizzero al servizio delle Ande

Un corridoio ferroviario lungo oltre 3000 chilometri dovrà collegare l'Atlantico al Pacifico in Sudamerica. Anche le aziende svizzere vogliono partecipare al progetto della tratta ferroviaria tra il porto brasiliano di Santos e il porto peruviano di Ilo. Sono in corso i colloqui con il ministro boliviano competente. L'Unione delle nazioni sudamericane (UNASUR) ha sottolineato l'importanza del «Bioceánico Central Rail Corridor» per lo sviluppo regionale.

Suole silenziose



La maggior parte dei treni merci europei è ancora oggi dotata dei collaudati ceppi dei freni. Il problema sono le classiche pastiglie in ghisa, che irruvidiscono la superficie di rotolamento delle ruote provocando forti rumori. Il problema, però, non riguarda FFS Cargo, che nel corso dei risanamenti fonici le ha sostituite con innovative **suole dei freni in materiale composito (suole K)**. Risultato: le ruote si mantengono più lisce, il livello di rumore si abbassa di tanto. Le FFS hanno già adeguato 6267 vagoni di Cargo e Infrastruttura. Il 92 per cento delle vetture è a bassa rumorosità, mentre il restante 8 per cento, ormai datato, sarà scartato nei prossimi anni e quindi non varrebbe la pena riadattarlo (stato: fine 2015).

Barbara Iseli, dog walker di Hittnau (ZH)

La donna che sussurrava ai cani

Testo: Susanne Wagner
Fotografia: Peter Hauser

Prima di arrivare nel bosco con il suo branco, Barbara Iseli ha seguito un vero e proprio percorso logistico. Alle sette di mattina è già in partenza dalla sua casa di Hittnau a bordo della sua station wagon per attraversare Zurigo prima del grande traffico. Per prima cosa passa a prendere Isla, incrocio di Bovaro e Terrier di due anni, che aspetta già scodinzolante. Poi prosegue per Schwamendingen e Dübendorf oltrepassando lo Zürichberg fino a riunire tutti i cinque cani di cui si occuperà nell'arco di questa giornata.

Barbara Iseli porta a passeggio i cani dei suoi clienti. Nel servizio sono inclusi il ritiro e la consegna degli animali a casa o sul posto di lavoro dei padroni in base agli accordi. I suoi clienti sono persone che, nei giorni feriali, non hanno tempo di portare i loro amici pelosi a passeggio per ore e sono contenti di saperli in buone mani. Come istruttrice cinofila, consulente comportamentalista e samaritana di cani con attestato specialistico federale e permesso dell'Ufficio del veterinario cantonale, Barbara Iseli è un'esperta molto quotata.

Sguardi stupiti

Perché tutti i quattro zampe stiano comodi nella Ford bianca, Barbara ha attrezzato l'intera superficie di carico con box su misura dotati di griglie di acciaio. In un parcheggio vicino allo zoo di Zurigo fa scendere i cani, li lega a cinque guinzagli e mette un pacchetto di sacchetti Robidog nel marsupio. Due cani trotterellano alla sua sinistra e tre alla sua destra occupando tutta la strada in larghezza. La dog walker è ormai abituata agli sguardi stupi-

ti dei passanti. A volte passeggia con sette o dieci cani alla volta, ma in questi casi è affiancata da un'assistente.

Non appena Barbara sguinzaglia i cani inizia il vero divertimento per loro, per lei invece la parte più difficile. Con il suo modo di fare pacato, Barbara Iseli tiene sempre tutti i cani sott'occhio e li richiama subito con un fischio quando una ragazza che fa jogging, un ciclista, una donna che passeggia con altri cani o un uomo a cavallo si avvicina. I pelosi le ubbidiscono immediatamente e la raggiungono correndo. Come una schiera di bambini meravigliati stanno fermi davanti a lei

↑
Non appena sguinzaglia
i cinque cani inizia
il vero divertimento.
↓

senza fiatare e fissano il suo dito indice rivolto verso l'alto. Non appena Barbara dà il via libera dicendo «Andate!», i cani ricominciano a correre con la lingua penzolante, rotolano per terra felici, si tuffano nel torrente l'uno dopo l'altro o si scatenano insieme sull'erba.

La 29enne dog sitter ha trovato il lavoro dei suoi sogni. Dopo aver lavorato nel campo dell'assistenza agli anziani, in seguito a un incidente a cavallo ha dovuto riqualeficarsi come segretaria di studio medico, un lavoro non adatto a lei però. «I cani sono la mia vita ed è sempre stato così da quando, a quattordici anni, mi as-

sunsi la responsabilità per il mio primo cucciolo», ricorda Barbara. Qualche anno fa ha potuto fare le prime esperienze nel dog walking lavorando per un amico dog sitter. Dall'autunno 2014 lavora autonomamente e si prende cura dei cani che le vengono affidati per qualche ora al giorno o per intere giornate.

Non è un caso se sembra che Barbara parli la lingua dei cani. Durante la sua formazione come istruttrice cinofila ha potuto esplorare a fondo la natura dei quattro zampe. Osserva attentamente come i cani comunicano tra loro e, con la voce e il linguaggio corporeo, invia loro segnali chiari e inequivocabili. Barbara ci spiega che ogni cane ha il proprio carattere indipendentemente dalla razza: c'è chi è più esuberante e ama provocare gli altri cani e chi invece ha bisogno di più tranquillità e preferisce anche stare per conto proprio. Affinché il gruppo resti ben equilibrato e non ci siano conflitti, la dog sitter deve sempre mantenere il controllo di ciò che accade. Una cosa deve essere chiara: che ci sia un tempo da lupi, la luna piena o il sole, Barbara Iseli ha sempre l'ultima parola come capobranco. —

«Ogni cane ha il suo carattere»,
dice la capobranco Barbara Iseli.





Gateway Basel Nord – il vostro collegamento con la Cina

Terminal nazionale per container per la rotaia,
il Reno e la strada: gateway-baselnord.com