

cargo

Incontro tra
il CEO e Dieter
Bambauer,
PostLogistics.

Pag. 20

Trasporto merci nel mirino

Fascino, importanza e futuro del traffico
merci ferroviario in Svizzera.



- 4 Intervista con Ulrich Weidmann, esperto del PF
La generazione del «treno merci intelligente»
- 7 Racconto
L'incubo logistico
- 8 Il fascino del traffico merci ferroviario
Heavy Metal con il cuore e la ragione
- 13 Tre fan online della ferrovia
La rotaia su Internet
- 17 Sondaggio tra gli opinion leader
Il traffico merci nel 2030
- 17 Glossario
Il settore dalla A alla Z
- 20 Incontro tra il CEO e Dieter Bambauer, Responsabile PostLogistics
«Dobbiamo cambiare la notte con il giorno»
- 23 SBB Cargo online
Novità nel blog
- 24 Reportage da Zurigo-Kloten
Il trasporto merci aereo in Svizzera – Take-off per merci di valore
- 28 Politica
Buone tracce per tutti
- 29 Istantanee Cargo
Il verde in movimento
- 30 La mia logistica
Gernot Bischofberger, capocuoco del Grandhotel Belvédère di Davos



Altri articoli sull'imprenditorialità con **#cargomag** su blog.sbbcargo.com, Facebook e Twitter.

IMPRESSUM

La rivista di logistica di SBB Cargo è un quadrimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano.

Tiratura complessiva

8000 copie

Redazione SBB Cargo

Pavo Prskalo (responsabile), Martina Riser, Christoph Rytz, Miriam Wassmer, Matthias Widmer

Redazione Craftt

Roy Spring (responsabile), Peter Krebs, Kristina Morf, Jean-Pierre Ritler, Robert Wildi

Concept, layout e realizzazione

Craftt Kommunikation AG, Zurigo

Traduzioni

Traductor, Basilea

Litografia e stampa

Neidhart + Schön AG, Zurigo

Indirizzo redazione

SBB Cargo, «Redazione rivista cargo»

4065 Basilea, Svizzera

cargomagazin@sbbcargo.com

Il copyright appartiene a SBB Cargo.

La riproduzione di singoli articoli è ammessa solo dietro citazione della fonte. Vi preghiamo di inviarci 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

Il dibattito è aperto!

Non solo il traffico di transito, anche il traffico merci ferroviario in Svizzera è finito nel mirino dell'opinione pubblica. Il motivo è l'imminente revisione totale della legge sul trasporto di merci, che – presumibilmente a partire dal 2016 – porterà buone condizioni quadro stabili per un traffico merci ferroviario efficiente. Insieme ai sostenitori del settore ferroviario, SBB Cargo è d'accordo con l'orientamento strategico proposto dal Consiglio federale per un traffico merci su rotaia gestito secondo principi imprenditoriali. Il Parlamento discuterà la proposta nella prossima sessione invernale.

Una buona occasione per noi per dare un'occhiata dietro le quinte. Di cosa c'è davvero bisogno ogni giorno per soddisfare al massimo livello le esigenze dei clienti? E perché da generazioni le persone sono affascinate dal traffico merci ferroviario? Nella storia di copertina a pagina 8 potete leggere cosa succede nel centro nevralgico di SBB Cargo: il reparto Operations presso la sede centrale. Ma anche come i collaboratori dell'impianto di manutenzione di Dietikon riparano carri merci che pesano tonnellate o come un team di SBB Cargo gestisce le attività quotidiane con un cliente nel Basso Vallese.

«Come immagina il traffico merci nel 2030?» Questo è quello che volevamo sapere dai leader del settore dei trasporti e della logistica. Le risposte pubblicate a pagina 17 forniscono una panoramica dei princi-

pali argomenti e temi che caratterizzano il dibattito in corso in campo economico e politico.

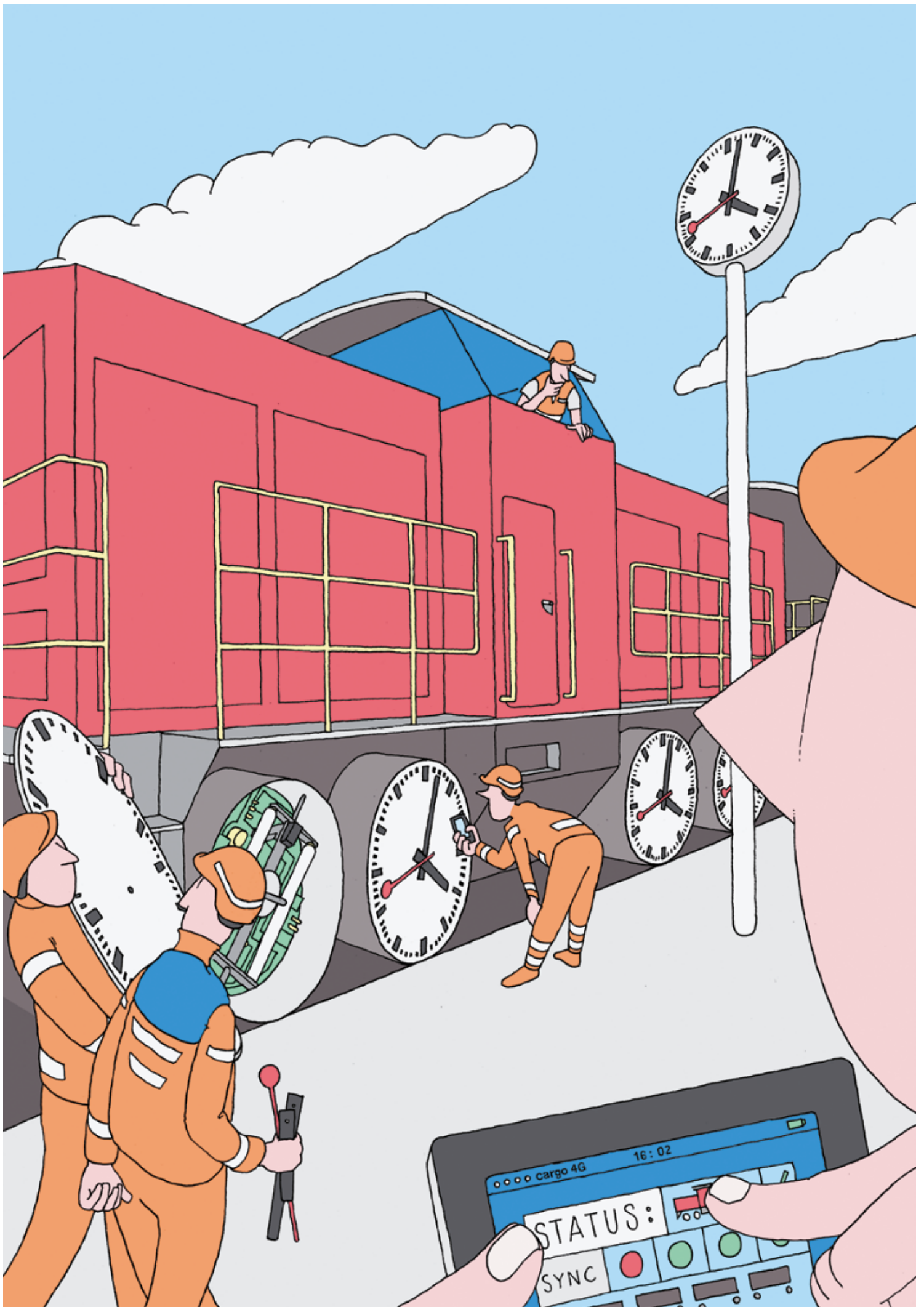
Una cosa è chiara: per fornire ai nostri clienti prestazioni eccellenti anche in futuro sono essenziali delle buone condizioni quadro. Come per esempio per il «Gigante Giallo»: sono più di 60 i treni che SBB Cargo trasporta ogni giorno per conto della Posta Svizzera. Anche in questo contesto affidabilità e puntualità svolgono un ruolo di primo piano. Nell'incontro tra CEO a pagina 20, Dieter Bambauer, responsabile di Post-Logistics, ci spiega perché l'industria deve cambiare la notte con il giorno e risponde alla domanda, se presto il cliente dovrà pagare di più per spedire un pacco.

Buon divertimento nello scoprire un settore economico tradizionale che oltre a un grande passato ha anche un futuro promettente!

Christoph Rytz
Responsabile Comunicazione SBB Cargo

christoph.rytz@sbbcargo.com





La generazione del «treno merci intelligente»

Dove sta andando il traffico merci? Ulrich Weidmann, a capo dell'Istituto per la pianificazione del traffico e per i sistemi di trasporto del PF di Zurigo, ci parla di possibili innovazioni e ci rivela perché il Gottardo da solo non è una panacea.

Intervista: Peter Krebs

Illustrazione: Tomas Fryscak

Signor Weidmann, nel 2013 le FFS hanno registrato per la prima volta dopo tanto tempo un bilancio positivo nel traffico merci. Il risultato è stato confermato anche per la prima metà del 2014. Una pietra miliare dal suo punto di vista?

ULRICH WEIDMANN: Questo risultato ha una forte valenza sul piano psicologico. Dimostra che nelle attuali condizioni di mercato SBB Cargo riesce a operare in piena autonomia finanziaria. Mi sembra però ancora più importante la tendenza generale verso un miglioramento della situazione economica. È fondamentale che SBB Cargo continui su questa strada nei prossimi anni. Il legame tra congiuntura e traffico merci è molto più diretto che con il traffico viaggiatori.

Lei si è espresso contro i contributi d'esercizio. Perché?

In linea di massima il trasporto pubblico deve raggiungere una maggiore autonomia finanziaria. Oggi è inferiore al 50%, per cui dipende ancora molto da diverse fonti di finanziamento e stakeholder. Se proprio ci vogliono sovvenzioni, allora diamole all'infrastruttura.

Nella sua strategia globale il Consiglio federale segue questa idea. Vuole ridurre

i contributi d'esercizio e utilizzare il denaro, invece, per ampliare le infrastrutture. È questa la via giusta da intraprendere?

Ne sono convinto, questo atteggiamento è coerente. L'infrastruttura rappresenta per lo Stato un investimento ed è messa

«Il legame tra congiuntura e traffico merci è molto più diretto che con il traffico viaggiatori.»

a disposizione per il bene comune. La questione su come e quando devono viaggiare i treni è invece un compito fondamentale di stile imprenditoriale.

Nel traffico merci capita ancora spesso che i treni arrivino molto in ritardo.

Si tratta anche di assegnazione delle priorità, nella maggior parte dei casi il traffico viaggiatori è privilegiato rispetto al traffico merci.

Dare priorità al traffico viaggiatori è stata una decisione presa in buona fede. L'orario cadenzato integrato è un sistema sensibile che può essere disturbato già nel momento in cui un treno regionale deve

aspettare di essere superato. In realtà, però, questo fatto genera a volte distorsioni intollerabili a svantaggio del traffico merci. La legge sul trasporto di merci sostituisce questa situazione con un processo di negoziazione per l'assegnazione delle tracce orarie. Le regole delle priorità si applicano solo per le capacità residue. È un ragionamento sensato.

Dove risiede il maggior potenziale di innovazione nel traffico merci?

Nella combinazione tra tecnologia dell'informazione e tecnologia dei veicoli, che consente di creare il «treno merci intelligente» della prossima generazione. Questo treno dovrebbe avere più o meno le stesse proprietà di trazione di un treno InterRegio e potrebbe operare sulle stesse tracce con sfruttamento ottimale delle capacità. Invece di distinguere tra treni merci e viaggiatori, si potrebbero dividere le tracce orarie a più lungo termine, per esempio in tre categorie con proprietà di trazione simili.

Un treno merci che viaggia alla stessa velocità di un treno viaggiatori: è fattibile?

È necessario adottare un pacchetto di misure. Oltre alla potenza di trazione necessaria, è indispensabile che i carri sia- >

no dotati di alimentazione elettrica e di una connessione dati. In questo modo è possibile controllare meglio gli impianti frenanti e distribuire la trazione lungo il treno. I treni merci possono accelerare più rapidamente e viaggiare a velocità più elevate. In questo modo si agevola inoltre la creazione di piani flessibili per la composizione dei treni. In questo contesto il gancio di trazione automatico torna a essere un argomento caldo.

Del gancio di trazione automatico se ne parla da tempo, eppure nel traffico merci non è riuscito ad affermarsi. Tra l'altro anche perché le ferrovie non sono riuscite a mettersi d'accordo su un sistema standard da adottare.

Da allora le cose si sono semplificate: il parco dei carri merci si è ridotto numericamente, ora vi sono molti treni blocco in circolazione e i veicoli non circolano quasi più come vagoni isolati in tutta Europa. L'assoluta uniformità dei sistemi di aggancio non è più imperativa, come vale già per il traffico viaggiatori. Anche qui una volta vi erano molte perplessità nei confronti del gancio di trazione automatico. Poi sono arrivati i treni della S-Bahn, e poi gli

«Il monitoraggio dei carri fornisce moltissime informazioni per i clienti.»

ICN e FLIRT, dove il gancio automatico è ormai un fatto scontato perché le composizioni non devono più essere combinate con un altro tipo di materiale rotabile. Inoltre non va dimenticata una cosa: una parte significativa degli incidenti nel settore ferroviario è rappresentata da incidenti di lavoro, soprattutto nelle manovre.

Dove vi sono altre opportunità d'innovazione?

Le innovazioni classiche sono in gran parte esaurite. Per lanciare altre innovazioni, come ho già detto, sono necessari i carri alimentati con corrente elettrica e sicuramente il gancio di trazione automatico. In questo modo è possibile utilizzare la tec-

nologia informatica sul treno. Il monitoraggio del carico e dei carri fornisce moltissime informazioni interessanti per i clienti. Semplifica il processo di smistamento e può facilitare il controllo del treno. Consente di verificare a distanza se il treno è pronto per partire e compilare automaticamente le informazioni sul treno – come è attualmente in fase di collaudo presso SBB Cargo.

Finora le ferrovie merci hanno anche ridotto il numero dei punti di servizio per migliorare il risultato nel traffico a carri completi. È utile farlo?

Io sarei prudente. Il traffico a carri completi è un'offerta di sistema che non si può ridurre a piacere, poiché è necessario un buon sfruttamento di base. Anche i punti di servizio meno frequentati possono svolgere un ruolo importante. Prendiamo per esempio il traffico regionale, dove anche le fermate meno frequentate contribuiscono al funzionamento dell'intero sistema.

Alla competitività della ferrovia contribuisce anche il quadro giuridico. Quanto sono importanti il divieto di circolare la notte e la domenica per il traffico merci su strada?

Entrambi i divieti sono assolutamente essenziali per la competitività del traffico merci ferroviario.

In Europa si discute anche sull'omologazione di camion ancora più pesanti e più lunghi. Un pericolo per il traffico merci su rotaia?

Soprattutto i camion più lunghi sono pericolosi per la ferrovia. Con una maggiore capacità di carico competono chiaramente con il trasporto a carri isolati. I fautori sostengono che ci vogliono meno camion per lo stesso volume di merci per cui il traffico diventa più ecologico. Ma questi sono solo specchietti per le allodole. Fortunatamente nel continente europeo questa possibilità trova molta resistenza al momento.

In due anni sarà aperta la galleria di base del San Gottardo. Quali impulsi si aspetta?

La galleria da sola non porterebbe molto. Di particolare interesse è lo sviluppo di tutto l'asse nord-sud insieme alla galleria di base. Questa espansione delle capacità consentirà di ridurre i «colli di bottiglia» e aumentare la flessibilità. Tuttavia, la parte che attraversa la Svizzera è lunga circa 200 chilometri e costituisce solo una piccola percentuale della distanza di trasporto. Ecco perché sono importanti anche le tratte di accesso. Sul versante italiano, però, mi preoccupa la situazione generale del traffico merci ferroviario.

Il traffico merci ha un forte orientamento internazionale. Una buona cooperazione transfrontaliera sarebbe particolarmente importante. Che cosa ci vuole da parte dell'UE e delle ferrovie per migliorare la situazione?

Quello che manca, in particolare, è una strategia unitaria e coordinata delle ferrovie. Non può essere che singoli paesi prendano decisioni unilaterali per cessare o ridurre drasticamente il traffico a carri completi come è successo in Italia e in Francia. Decisioni del genere colpiscono infatti anche le ferrovie merci nei paesi partner che vengono limitate nelle loro possibilità. —



Ulrich Weidmann (51) è dal 2004 professore ordinario di sistemi di trasporto presso l'Istituto per la pianificazione del traffico e per i sistemi di trasporto del PF. Il suo campo di ricerca è l'integrazione della ferrovia merci nella catena logistica.

Cosa accadrebbe se all'improvviso dovesse crollare il sistema dei trasporti?

L'incubo logistico

Domani i giornali parleranno sicuramente della catastrofe nel settore dei trasporti, del grounding della logistica, del Cargo-gate, pensò Rita Zumbrunn quel mercoledì quando il traffico merci andò in tilt. Ma il giovedì i giornali non uscirono. O era finita la carta presso le case editrici o le copie stampate dalla macchina rotativa non potevano essere consegnate.

Nessuno sapeva come era stato possibile arrivare a questa crisi. Ma tutti pensavano alle congetture più pazzesche. Mentre gli uni ipotizzavano un attacco di hacker ai software di tutte le aziende di trasporto, gli altri credevano che fosse stato causato intenzionalmente un incidente nel sistema di fornitura dell'energia in modo da poterlo sfruttare per far lievitare i prezzi dell'elettricità e del petrolio. Le teorie del complotto fecero il giro del mondo. Gli ambienti cristiani interpretarono il crollo dell'economia come un monito dall'alto.

Solo una cosa era certa: l'economia si era arrestata. Inizialmente ne fu colpito solo il trasporto su rotaia e su strada, via acqua e via area, ma la catastrofe si allargò rapidamente a tutte le fabbriche e i settori, persino nell'agricoltura e l'industria forestale. Per risparmiare sui costi, le società avevano ridotto le scorte in magazzino. Tutti si facevano consegnare i beni necessari per la fabbricazione di mobili, orologi, turbine e computer con il sistema just-in-time. Nel corso di una giornata tutte le ruote si erano arrestate, perché gli impianti di produzione non potevano più essere alimentati. Non c'erano materiali grezzi, bulloni e prodotti semilavorati nonché pezzi di ricambio per le macchine utensili.

Persino dove la produzione avrebbe potuto andare avanti ancora per un po', i direttori stressati avevano cessato le attività e infine chiuso gli stabilimenti. I prodotti infatti non potevano più essere trasportati, per cui i depositi furono presto stracolmi. Era come se l'economia fosse sprofondata in un sonno profondo. Nessuno poteva prevedere quanto tempo sarebbe durato, un paio di ore o diverse settimane. Nel corso del pomeriggio, migliaia di operai e impiegati furono mandati a casa. La radiotrasmittente di Rita Zumbrunn, che lavorava come corriere in bicicletta, rimase muta. Niente lavoro, niente paga.

Forse non sarebbe stato tutto così tragico, se non fossero stati colpiti anche i rivenditori di generi alimentari. I consumatori, preoccupati per la loro ali-

mentazione, si precipitarono nei negozi per rifornirsi di scorte. Dapprima riempirono solo due o tre grandi buste con riso, pasta, carne, cioccolato, cibi in scatola e verdure fresche. Contagiati dal panico generale, tuttavia, riempirono fino all'orlo i bagagliai e i sedili posteriori delle loro auto e i rimorchi per bici. Furono tirati fuori anche i carretti tutti impolverati, come poteva osservare Rita Zumbrunn dalla finestra del suo appartamento cittadino.

Rita Zumbrunn non credeva che la crisi sarebbe durata a lungo. Si sedette nella poltrona di vimini sul balcone e iniziò finalmente il libro che voleva leggere da tanto tempo. Solo verso sera, quando la fame si fece sentire, decise di andare a comprare al supermercato quello che le serviva. Non lo riconobbe più. Il negozio era devastato, gli scaffali svuotati, sul pavimento appiccicoso c'erano confezioni di plastica strappate, pomodori schiacciati, bottiglie di birra in frantumi. Stava per rinunciare quando in un frigorifero dietro un cartellino per la promozione della carta igienica intravvide due cervelat per tre franchi e venti.

Con la bici si recò nel suo posto preferito sul fiume dove voleva accendere un fuoco e arrostitire le salsicce. Questi giorni di catastrofe hanno comunque il loro lato positivo, pensò mettendosi a raccogliere i rami nel bosco. Si ha tempo per leggere e per godersi la natura in tutta tranquillità. Poi le venne in mente che non aveva fiammiferi.



Peter Krebs è un giornalista, autore e redattore freelance. Dal 1998 al 2007 ha diretto la rivista per i clienti delle FFS «Via» e poi la rivista dell'ATA fino alla fine di maggio 2012. È autore e co-autore di diversi saggi nel settore del turismo e dei trasporti. Scrive anche racconti.



Impianto di manutenzione di Dietikon:
qui 5000 carri merci sono sottoposti ogni
anno al servizio di manutenzione.

Heavy metal con il cuore e la ragione

Atmosfera da Wall Street a Basilea, odore di olio nell'impianto di manutenzione di Dietikon e carri merci stracolmi alle quattro e mezza di mattina nel Vallese: il traffico merci su rotaia è complesso e affascinante. Uno sguardo nell'universo di SBB Cargo.

Testo: Robert Wildi

Fotografia: Anne Morgenstern





Il team Dispo di Basilea monitora l'intero traffico merci di SBB Cargo sulla rete ferroviaria svizzera in tempo reale.

Il telefono squilla. «Colleghi, abbiamo un problema!» grida agli altri Thomas Glur qualche secondo più tardi. Il treno di un cliente si trova a Frutigen ed è troppo debole per il 'percorso alto' via Kandersteg e Goppenstein. Abbiamo instradato male il treno?»

Sono appena passate le otto del mattino. Ci troviamo nel reparto Operations (OP) presso la sede centrale di SBB Cargo a Basilea. Glur, il capoturno del team Dispo, monitora l'intero traffico merci di SBB Cargo sulla rete ferroviaria svizzera in tempo reale. Il suo posto di lavoro: quattro schermi di grandi dimensioni colmi di tabelle, grafici, diagrammi. Un impressionante sfarfallio di informazioni. Intorno a lui vi sono le scrivanie dei sette membri del team presenti, anche essi con almeno due schermi di fronte a loro. Sembra di essere a Wall Street a New York, ma invece di negoziare azioni i professionisti di SBB Cargo usano un sistema di gestione delle tracce e del carico molto impegnativo sul fronte logistico. 24 ore al giorno, 7 giorni alla settimana, a turni. Senza urla

di eccitazione, ma con calma e concentrazione. Quando la situazione è normale.

**Essenziale:
instradamento corretto**

L'idillio mattutino però adesso è terminato. «Cosa è andato storto con il treno numero 60815?» vuole sapere Glur. Tutti strimpellano sulle tastiere. Gli agenti di trasporto avviano ricerche alla velocità della luce, tracciano l'ordine di trasporto del cliente e arrivano alla conclusione: instradamento corretto. Questo significa che sulla base del peso il team di SBB Cargo ha correttamente prenotato per il treno un diritto di circolazione (traccia oraria) per il «percorso basso» attraverso la galleria di base del Lötschberg. L'errore deve quindi essersi verificato nella comunicazione con il cliente. Glur informa la persona all'altro capo del filo. Insieme si organizza una manovra di smistamento per portare rapidamente il treno sulla traccia giusta. Il livello di stress del capoturno scende. Beve un sorso d'acqua. «Questi incidenti sono rari, ma quando capitano dobbiamo girare a mille», spiega.





«Gli incidenti sono rari, ma quando capitano dobbiamo girare a mille.» Thomas Glur, agente di trasporto

C'è un buon motivo per queste attività frenetiche: la responsabilità del team Dispo è enorme. Ogni giorno dirige, coordina e instrada circa 2000 treni con un carico totale di 195.000 tonnellate: l'equivalente di 350 aerei passeggeri del tipo Airbus A380. Oltre alle proprie composizioni il team tiene sotto controllo anche i treni merci di clienti terzi che si usano i servizi logistici di SBB Cargo. Affinché ogni cosa sia in ordine nel traffico ad alta densità, tutte le locomotive e i carri merci che circolano in Svizzera sono numerati e registrati singolarmente, per cui sono rintracciabili in qualsiasi momento. Al reparto OP spetta la gestione di oltre 350 locomotive. Qui si preparano anche i piani operativi detta-

gliati di circa 730 macchinisti impiegati attualmente da SBB Cargo.

Tutti i 94 membri del team Operations s'impegnano a fondo ogni giorno per il cliente. Il reparto è il cuore e al tempo stesso il cervello di SBB Cargo. Da un lato qui si muovono le leve per tutti i processi operativi, dall'altro il team OP è il primo punto di riferimento per tutti i 2000 clienti che attualmente usano i servizi di SBB Cargo. «Assicuriamo loro il funzionamento impeccabile della ferrovia, consegne puntuali, una comunicazione rapida e un'amministrazione a prova di errori», così riassume i suoi compiti il caporeparto Urs Gähwiler.

La competenza rimane d'importanza vitale

Ogni giorno il suo team riceve circa 2000 ordini di trasporto. Il 93% è registrato dai clienti online e finisce direttamente nel sistema d'informazione Cargo (CIS). A partire da quel momento tutto si mette in moto. Il tempo che intercorre dal ricevimento dell'ordine alla creazione di una ca-

La competenza delle persone rimane d'importanza vitale a dispetto della tecnologia.

tena di trasporto, alla prenotazione delle tracce giuste fino alla corretta fatturazione non deve durare più di una partita di calcio. «Chi prenota con noi fino a 90 minuti prima dell'orario di partenza richiesto viene servito in tempo», promette Urs Gähwiler. Questo è il banco di prova di SBB Cargo.

La competenza delle persone rimane d'importanza vitale a dispetto della tecnologia. Soprattutto in caso di incidenti. Se durante il viaggio - su rotaia o con un altro mezzo di trasporto - si verificano imprevisti, ritardi o cancellazioni, occorre informare il cliente immediatamente e presentargli delle alternative. I consulenti alla clientela del reparto OP lavorano proprio accanto al team Dispo. Li si rico- >



Le ruote sono sottoposte a enormi sollecitazioni nel traffico giornaliero. Per questo tutto viene annotato, protocollato e registrato con molta meticolosità nel sistema SAP centrale.

nosce subito: telefono all'orecchio, sorriso cordiale sul volto. L'empatia è il comando numero uno. Nell'ambito della strategia globale del gruppo FFS volta ad aumentare la soddisfazione del cliente, Gähwiler ha fornito ai suoi collaboratori una formazione intensiva sulla comunicazione proattiva e ha introdotto una gestione costruttiva delle soluzioni. «Non va, non fa parte del nostro vocabolario.»

Lo sforzo in più non lo fanno solo tutti i collaboratori del team OP. Aumentare produttività ed efficienza pur avendo risorse finanziarie limitate: questa è la direttiva che vale per tutti i reparti di SBB Cargo. Nel corso dell'ultimo anno di esercizio l'azienda è uscita per la prima volta in quattro decenni dalla zona deficit, e anche nella prima metà del 2014 il bilancio è in attivo. Questa tendenza positiva va difesa ad ogni costo, soprattutto considerando che nella prossima sessione invernale il

Consiglio nazionale discuterà intensamente il «Futuro del traffico merci ferroviario sull'intero territorio svizzero», ai fini della revisione totale della legge sul trasporto di merci (vedi articolo a pagina 28).

Check up sul binario 310

Negli impianti di manutenzione di SBB Cargo si lavora a pieno ritmo. Circa 13 000 carri merci sono sottoposti ogni anno al servizio di manutenzione nelle sedi di Muttenz, Chiasso e Dietikon per essere controllati, riparati, regolati, avvitati e saldati. Soltanto a Dietikon, la nostra prossima tappa, sono circa 5000. All'arrivo otteniamo impressioni insolite da una «prospettiva dal basso»: il binario 310 dell'hangar di manutenzione a quattro binari è dotato di una fossa d'ispezione che consente a due operai di SBB Cargo di controllare i carri merci da sotto. Con le torce illuminano anche gli angoli più remoti.

«Una diagnostica importante», afferma Martin Schwendimann, capogruppo dell'impianto di manutenzione alla guida di 29 collaboratori. «La stragrande maggioranza delle riparazioni sui carri merci interessa la sottostruttura e le sale montate.»

«La maggior parte delle riparazioni sui carri merci interessa la sottostruttura e le sale montate»

MARTIN SCHWENDIMANN, CAPOGRUPPO

Questi elementi sono esposti a enormi sollecitazioni nel traffico giornaliero. Di conseguenza è anche maggiore l'usura. Un difetto trascurato potrebbe avere più tardi un effetto devastante. Per questo tutto viene annotato, protocollato e registrato



Odore di metallo e lubrificante per carri: il team dell'impianto di manutenzione di Dietikon.

con molta meticolosità nel sistema SAP centrale mediante il numero di carro.

Dopo l'ispezione iniziale il carro viene spostato dal team di smistamento e trasportato nel posto di riparazione, dove viene sollevato da un'enorme piattaforma elevatrice che è il cuore dell'impianto. «Nessun pericolo! Queste manovre fanno parte della nostra routine», ci rassicura un operaio appena ci tiriamo indietro spaventati. Altri colleghi ci raggiungono brandendo i loro strumenti di lavoro, tra cui enormi chiavi inglesi che non si trovano sicuramente in un normale negozio di bricolage. Poi arriva il turno dei saldatori. Le scintille volano dappertutto, l'odore di metallo si mescola con il lubrificante per i carri, e non si riesce più a sentire neanche le proprie parole.

Più avanti due specialisti di smistamento spostano un carro merci fuori dall'hangar con l'aiuto di una locomotiva - >



Foto: messa a disposizione (3)



INTERNET

Un treno per la vita – Tre fan della ferrovia raccontano la loro passione.

1 Thomas Stutz:

 [eisenbahnfotos.ch](https://www.facebook.com/eisenbahnfotos.ch)

«Con l'avvento dell'era digitale sono stato catturato dal mondo delle immagini. Scatto fotografie con passione e dedico molte ore del mio tempo libero a questo hobby. Come collaboratore delle FFS nel settore Infrastruttura il mio entusiasmo per la ferrovia è praticamente scontato. Mi attirano anche i paesaggi naturali per cui cerco di abbinare i due elementi nelle mie foto. Gestisco il mio sito web da 12 anni. Mi diverte sapere che le mie foto di treni merci e passeggeri piacciono ad altri. Con l'obiettivo di integrare nuovi soggetti ferroviari in splendidi paesaggi, parto per un tour fotografico e di solito porto a casa centinaia di scatti. Dopo un'attenta selezione e qualche ritocco al computer scelgo di norma una ventina di foto da pubblicare sul sito. Nei prossimi due anni mi troverò sicuramente con la macchina fotografica sulla tratta di montagna del San Gottardo. Vorrei documentare le operazioni in corso prima che a partire dal 2016 la maggior parte dei treni inizi a viaggiare attraverso la nuova galleria di base.»

2 Mark Peters:

 [facebook.com/trainswiss](https://www.facebook.com/trainswiss)

«Sono un autotrasportatore olandese e sono spesso in viaggio per la Svizzera. Il settore della logistica mi affascina. Da ragazzo osservavo ogni giorno i treni merci in arrivo e in partenza a Winterswijk, la cittadina in cui abitavo. Mi sono subito innamorato della ferrovia svizzera. Soprattutto i treni merci hanno qui un qualcosa di speciale. Molte locomotive hanno più di 50 anni e funzionano ancora in modo impeccabile, grazie alla manutenzione perfetta. Persino i modelli più semplici arrivano a

erogare ben 6000 CV, circa tre volte tanto quanto le locomotive medie in Olanda. Non è raro, quindi, vedere in Svizzera treni merci con 50 carri. Anche le stazioni di smistamento come quelle di Limmattal mi attirano tanto. Una volta ho parcheggiato il camion nelle immediate vicinanze per la mia sosta notturna. Invece di dormire, ho seguito quasi fino all'alba le manovre di smistamento – un capolavoro di logistica. Per puro divertimento ho iniziato a fotografare le ferrovie svizzere e condividere le immagini su una pagina di Facebook con altri fan. Nel frattempo siamo in tre a gestire il portale e abbiamo già 1750 persone che ci seguono. Questo ottimo riscontro mi stimola ad andare avanti.»

3 Sandro Hartmeier:

 [bahnonline.ch](https://www.facebook.com/bahnonline.ch)

«Mi ritengo fortunato per essere riuscito a trasformare il mio hobby in una professione. Come agente commerciale indipendente ho costruito, accanto alla mia professione, un portale a cui dedico oggi circa il 50% del mio orario di lavoro. Pubblico testi e articoli che riguardano la ferrovia. Spesso sono comunicati stampa che arricchisco con mie informazioni e immagini. Gran parte degli articoli è frutto di mie ricerche. Attualmente ho caricato sul sito circa 11.000 testi e migliaia di foto. Ai 60.000 navigatori che visitano in media ogni mese il mio sito vorrei fornire fatti e informazioni di background che non si trovano sui giornali. Molti utenti di Internet finiscono sul mio sito con una ricerca su Google e pensano di essere arrivati su una pagina ufficiale delle FFS. Non è raro quindi che qualcuno chieda informazioni su tariffe e orari. Grazie alla pubblicità e agli annunci, il portale oggi si finanzia da solo. Questo mi motiva a svilupparlo ulteriormente. Presto sarà completamente rielaborato.»

tiva. L'heavy metal sposa l'arte della danza quando con abili manovre i veicoli pesanti vengono ruotati, voltati, spostati e distribuiti sugli altri tre binari dell'hangar. Lì sono già pronti i costruttori di impianti e apparecchi, i meccanici industriali e i fabbri meccanici per eseguire altre riparazioni. Un team di tre persone si mette proprio di fronte a noi su un carro merci con diversi anni di vita. Le pareti del veicolo sono molto incurvate. «Le pareti sono esposte a enormi forze quando trasportano acciaio pesante o detriti di costruzione su percorsi tortuosi», spiega Schwendimann. Gli uomini aggiustano, regolano e riparano. Anche il capo deve metterci mano: analizza i protocolli di prova, lubrifica, martella o manovra la piattaforma elevatrice. Il lavorio sedentario non fa per lui, lo suggeriscono anche

«I nostri processi diventano sempre più efficienti»

MICHEL TROMBERT,
VICE CAPOGRUPPO DI ST-MAURICE

gli avambracci tatuati di quest'uomo con diploma di polimeccanico che lavora come tecnico operativo. Schwendimann ama il suo lavoro. «Il 50% del tempo lo passo a gestire e ad amministrare, l'altro 50% a lavorare in prima linea, e così è perfetto.» Di solito si occupa lui dell'introduzione dei nuovi collaboratori. Un altro lavoro che richiede perseveranza e pazienza. «Finché hai imparato tutti i processi e puoi lavorare in modo indipendente, ci vogliono almeno due o tre mesi», dice Schwendimann.

La pressione sul lavoro è considerevole. I carri merci che arrivano devono tornare al più presto in circolazione. «Negli ultimi anni la flotta di SBB Cargo si è ridotta progressivamente dalle 15.000 unità agli attuali 7250 carri merci», ci spiega Schwendimann. Ma le prestazioni e la produttività non sono diminuite. La disponibilità operativa del parco carri e il tempo d'impiego per carro sono quindi aumentati in modo significativo, anche

grazie ai lavori di manutenzione veloci e precisi.

Doppio espresso in pausa

Più prestazioni con meno mezzi – questa è la massima della Produzione Cargo Regionale (RCP) di SBB Cargo, che è responsabile della distribuzione capillare delle merci ai clienti. Sotto la direzione di Siegfried Flury, due anni fa la RCP è stata sottoposta a misure di riorganizzazione. La divisione ha tagliato 200 posti di lavoro e 33 veicoli di smistamento, mantenendo la qualità e orientandosi alle esigenze del cliente. Circa 950 persone lavorano oggi in tutta la Svizzera suddivisi in 48 team RCP. La loro autonomia, le competenze e le capacità sono state gradualmente ampliate. «Soltanto nel 2013 i nostri collaboratori hanno frequentato oltre 10.000 giornate di formazione», dice Flury. In tutta la RCP oggi vi sono ancora solo 14 collaboratori che svolgono una sola funzione. «I restanti 900 e passa sono dei tutt'fare ai quali si possono assegnare due o più incarichi, il che ci permette di essere molto flessibili nel gestire le operazioni.»

Visitiamo il team RCP di St-Maurice. Poco dopo le 9 del mattino di una splendida giornata assolata, il nostro treno proveniente da Visp arriva in questo paese del Basso Vallese. Qui sembra di essere a Cargolandia perché già il primo binario vicino al marciapiede è occupato da una composizione di carri merci di circa 100 metri di lunghezza. I carri aperti sono colmi fino all'orlo di pietrisco. A 150 metri di distanza due figure vestite di arancione con casco camminano dai binari a un piccolo edificio.

Il team RCP è in pausa per lo spuntino delle nove. Noi ci uniamo a loro. Alcuni inviano SMS. Un giovane collaboratore si diverte con i messaggi che gli arrivano. È nuovo nel team, che in seguito alla riorganizzazione si è ridotto da 30 a 23 uomini. «Intéressant et diversifié», così ci descrive il suo lavoro di manovratore. Un meccanico si fa un doppio espresso per combattere la fatica in agguato. La sua giornata di lavoro sta per finire. Inizia ogni giorno alle 3.30 per organizzare i preparativi per >



In alto: il team RCP di St-Maurice al lavoro presso l'azienda Famsa a Massongex. Il cliente di SBB Cargo è anche il maggior fornitore di ghiaia per la costruzione dei binari delle FFS.

Sotto: il team di SBB Cargo smista ogni giorno oltre 100 carri merci e li combina in nuove composizioni.



lo smistamento del treno che arriva da Basilea alle 4.29. Continua lo stesso lavoro per altri tre treni a pieno carico che arrivano ogni giorno a St-Maurice da Losanna. Trasportano macerie, sabbia, ghiaia ma anche amido di mais e prodotti alimentari. Il team di SBB Cargo li prende in consegna, smista ogni giorno oltre 100 carri merci e li combina in nuove composizioni, che partono poi da St-Maurice per raggiungere i clienti della regione tramite trasporto capillare. Circa un terzo di tutti i carri in arrivo prosegue per Monthey, dove SBB Cargo serve importanti clienti quali Syngenta e BASF. Anche Villeneuve e Martigny (Holcim) fanno parte delle più importanti stazioni di destinazione.

Con la ghiaia attraverso il tunnel

Nonostante la riduzione di personale, le nuove composizioni dei treni partono da St-Maurice sempre in orario. «I nostri processi sono sempre più efficienti», spiega Michel Trombert. Oggi sostituisce il capogruppo Dominique Evéquoz e nella stanza accanto svolge lavori amministrativi. Dall'aspetto della tastiera del computer si nota che viene utilizzata raramente con le

mani pulite. Trombert, il più vecchio membro del team, 40 anni fa ha concluso proprio qui l'apprendistato.

I tempi sono cambiati. Una volta arrivavano meno treni. E venivano registrati su liste scritte a mano. Lo smistamento durava molto più a lungo, la tecnologia non era così sofisticata come oggi. «Una volta pesavamo noi stessi ogni singolo carico merci», dice Trombert. Questo compito

«La collaborazione con St-Maurice funziona come un orologio.»

LUIS RICARDO, DIRETTORE DI FAMSA

l'hanno ampiamente assunto i clienti nelle stazioni di destinazione. «Anche a loro vantaggio, perché così possono controllare meglio le consegne.» Una cosa non è cambiata per lui in quattro decenni di lavoro: «Il mio grande entusiasmo per il traffico merci ferroviario.»

Ora squilla il telefono. «Salut, ça va bien chez vous?» Trombert riconosce al

telefono una voce familiare. Appartiene a un collaboratore della Famsa SA. L'azienda di estrazione di pietre si trova proprio nel vicino villaggio di Massongex, separata da St-Maurice solo da un tunnel di roccia. Famsa è un cliente di lunga data di SBB Cargo e al tempo stesso il più grande fornitore di ghiaia per la costruzione dei binari delle FFS: questo spiega anche il carico di ghiaia che ci ha dato il benvenuto. Ogni giorno circa 30 carri merci vengono smistati a St-Maurice per essere scaricati e poi ricaricati nell'azienda Famsa.

Saliamo sul prossimo treno regionale per Massongex per osservare più da vicino. Uomini forti si occupano dei carichi di ghiaia con movimenti e gesti di routine. Il lavoro è impegnativo, ed è notevolmente più rumoroso rispetto all'altro lato del tunnel. Ciononostante l'umore è alto. «La collaborazione con St-Maurice funziona come un orologio», dice il direttore di Famsa Luis Ricardo. Quando vi sono dei problemi, si risolvono in cooperazione. «Non abbiamo comunque mai dovuto inoltrare un reclamo da parte dei clienti a SBB Cargo a Basilea.» Le misure di risparmio di SBB Cargo non hanno avuto un impatto negativo sulla qualità del servizio.

«Reculez!» grida ora una possente voce maschile. Ci spostiamo a una distanza di sicurezza. Con tanto rumore il treno merci si mette in movimento con il suo prossimo carico di ghiaia e scompare nel tunnel. A St-Maurice lo stanno già aspettando. —



«Intéressant et diversifié»: le manovre del team RCP di St-Maurice sono precise e calibrate.

tiny.cc/dietikonIT
Heavy Metal da vicino – Reportage sull'impianto di manutenzione di Dietikon.

Chi dice cosa?

Sondaggio: Pirmin Schillinger

Come immagina il traffico merci nel 2030? Le risposte da parte dei leader nel settore dei trasporti e della logistica.

PETER GALLIKER

CEO GALLIKER TRANSPORT AG,
MEMBRO DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI ASTAG



«Il trasporto merci e la logistica ruotano sempre intorno al cliente. Questo dato non cambierà neanche nel 2030. Ancora più importante è soddisfare le diverse esigenze nel miglior modo possibile. «Più veloci, più flessibili, più bra-»

vi!» Questo deve essere il motto. Il trasporto su strada darà il meglio di sé – possibilmente in buona cooperazione con la ferrovia.»

FABIO REGAZZI

IMPRESARIO, PRESIDENTE DELLO SWISS SHIPPERS' COUNCIL, CONSIGLIERE NAZIONALE DEL PPD



«La mia visione è per il 2020, non per il 2030: SBB Cargo è diventata un'azienda autonoma rispetto al gruppo FFS e si è rafforzata con la partecipazione delle imprese private. Come semplice vettore SBB Cargo

è un partner di successo delle imprese di logistica che insieme ai caricatori sviluppano le loro reti multimodali con un orientamento al mercato. La politica ha finalmente equiparato le condizioni di mercato delle ferrovie merci con quelle del resto del settore logistico, consentendo una reale concorrenza tra le ferrovie merci. Confederazione e Cantoni mettono a disposizione dell'industria sedi ben collegate e sufficienti capacità di rete. Una forte regolamentazione del settore ferroviario garantisce una concorrenza leale tra il traffico viaggiatori e il traffico merci e tra le ferrovie merci.»

ADRIAN AMSTUTZ

IMPRESARIO, CONSIGLIERE NAZIONALE DELL'UDC E PRESIDENTE CENTRALE DELL'ASTAG



«Nel 2030, a causa dei miliardi di franchi investiti male e dei costi operativi arrivati alle stelle, la politica dei trasporti merci – oggi orientata in modo unilaterale alla rotaia – sarà corretta dal voto dei cittadini.

Il popolo e i Cantoni avranno costretto la politica a investire in un «piano strategico globale per il traffico merci e la logistica». I vari vettori di trasporto – strada, rotaia, aria e acqua – potranno così garantire in modo efficiente ed economico l'approvvigionamento e lo smaltimento indispensabili per il paese.»

EVI ALLEMANN

CONSIGLIERA NAZIONALE DEL PS E PRESIDENTE DELL'ASSOCIAZIONE TRAFFICO E AMBIENTE (ATA)



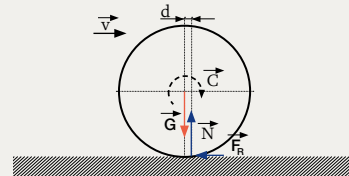
«Spero che nel 2030 il trasporto merci si svolga molto più di oggi con il vettore più idoneo sul piano ecologico: sulla rotaia. Binari e tracce orarie aggiuntive offrono al trasporto merci lo spazio per svilupparsi. La Confederazione

promuove attivamente il traffico merci interno e la cooperazione tra strada e rotaia. Nel traffico merci transalpino il corridoio di quattro metri, la galleria di base del San Gottardo e il rifiuto di costruire un secondo tunnel per la galleria autostradale del Gottardo creeranno dei requisiti importanti per trasferire più trasporti dalla strada alla rotaia. Una Borsa dei transiti alpini, che regola il traffico dei camion secondo i principi del mercato, sta per essere realizzata in tutta l'Europa.» >

Glossario

A

ATTRITO – Tra i due elementi coinvolti non vi è velocità relativa. La ruota gira sulla rotaia e nel punto di contatto tra i due corpi trasferisce forze frenanti dal veicolo al binario fino alla massima forza di attrito. Nel sistema ruota-rotaia, la forza di attrito può essere nelle migliori condizioni pari al 25% circa del carico sull'asse e nella maggior parte delle condizioni ambientali al 15% circa del carico sull'asse.



AUTOSTRADA VIAGGIANTE – L'autostrada viaggiante è un treno che trasporta camion o autoarticolati completi.

B

BINARIO DI RACCORDO – Impianto ferroviario privato che collega stabilimenti industriali, centrali di distribuzione, magazzini, ecc. con la rete ferroviaria pubblica. I binari di raccordo consentono di trasportare merci dal mittente al destinatario in carri merci senza trasbordo.

1343 binari di raccordo sono collegati all'infrastruttura delle FFS



C

CABOTAGGIO – Trasporto di viaggiatori o di merci all'interno di un Paese mediante un veicolo di un altro Paese. «Grande cabotaggio» è il trasporto tra due Paesi mediante un veicolo di un Paese terzo. Il cabotaggio è consentito solo in pochi casi.

continuazione
glossario

D

DIVIETO DI CIRCOLARE LA NOTTE — Agli autoveicoli pesanti destinati al trasporto merci con un peso complessivo superiore a 3,5 t è vietato circolare sulle strade svizzere la notte dalle 22.00 alle 05.00. Il divieto di circolare la domenica vale la domenica e nei giorni festivi.

E

ECM — Entity in Charge of Maintenance (Organismo responsabile della manutenzione): si riferisce al soggetto responsabile della manutenzione del materiale rotabile. Questo soggetto è responsabile del rispetto dei requisiti di legge nella manutenzione del materiale rotabile.

F

FIFO — Nella logistica delle merci, first in – first out (FIFO) illustra il principio secondo cui le scorte immagazzinate prima sono, per quanto possibile, quelle da utilizzare prima.

G

GSM-R — Global System for Mobile Communication – Railway è il sistema radio digitale per la trasmissione di voce e dati per le applicazioni ferroviarie. È un presupposto necessario per soddisfare l'interoperabilità richiesta dall'UE.

I

ICT — L'impianto di controllo dei treni è un dispositivo di misurazione spesso fisso che controlla sul binario le varie caratteristiche di sicurezza al passaggio del treno alla velocità di linea. Nella rete delle FFS vi sono oltre 100 ICT posizionati in punti strategici.

INTEROPERABILITÀ — Capacità d'interazione tra diversi sistemi, tecniche o organizzazioni. Il rispetto di norme comuni assicura un traffico di transito sicuro e senza interruzioni nel sistema ferroviario europeo.

J

JUST-IN-TIME — Programma di logistica in cui lo stoccaggio di materie prime e di prodotti intermedi è ridotto a un minimo assoluto. Sono determinanti in questo contesto la puntualità e la flessibilità dei trasporti.

L

LOGISTICA URBANA DELLE MERCI (CITY LOGISTICS) — Programmi per l'approvvigionamento dei centri urbani al fine di ottimizzare il traffico di consegna e ritiro collegando le singole catene di fornitura.

BERNHARD METZGER

RESPONSABILE DELLA DIREZIONE LOGISTICA E TRASPORTI DELLA FEDERAZIONE DELLE COOPERATIVE MIGROS



«Fino al 2030 il trasporto merci e la logistica in generale acquisteranno in Svizzera sempre più importanza e decideranno sostanzialmente il successo di un'azienda. Il traffico merci su rotaia non sarà effettuato principalmente di notte, ma anche durante il giorno. Al contrario, il traffico merci su strada sarà meno visibile durante il giorno, perché per non essere d'intralcio al traffico viaggiatori sarà sempre più relegato alla notte. Per ridurre al minimo da un lato la congestione del traffico e dall'altro gli elevati costi di trasporto, è necessario che entro il 2030 venga sancito in modo vincolante che le capacità di trasporto inutilizzate su tutti i vettori debbano essere dichiarate dai vari fornitori con la massima trasparenza, continuamente e in tempo reale, e che siano commercializzate a costi marginali. La distribuzione capillare nelle aree urbane delle grandi città come Zurigo, Berna e Ginevra si svolgerà con nuovi piani di trasporto gestiti a livello interaziendale.»

THOMAS SCHWARZENBACH

DIRETTORE SPEDLOGSWISS



«La tendenza a sostituire il commercio stazionario con quello online fa aumentare il traffico sulle reti di trasporto. Pianificare il traffico merci diventerà un fattore di successo nel consumo privato e nell'economia. I vettori di trasporto non possono più essere considerati a parte: un trasporto merci ragionevole a costi convenienti – soprattutto nel traffico transfrontaliero – va gestito solo coinvolgendo tutti i vettori di trasporto disponibili. Entro il 2030 la vecchia disputa tra i vettori di trasporto sarà quindi sostituita dalla messa a confronto tra traffico merci e passeggeri. Sulla rotaia lo svantaggio del trasporto merci sarà ridotto con nuovi sistemi di calcolo dei prezzi delle tracce orarie, e anche la vecchia regolamentazione delle priorità chiaramente a favore del traffico viaggiatori sarà ridefinita ed

equilibrata. Il trasporto merci in Svizzera non sarà il più veloce possibile, ma con la migliore pianificazione possibile.»

ULRICH GIEZENDANNER

IMPRENDITORE NEL SETTORE DEI TRASPORTI E CONSIGLIERE NAZIONALE DELL'UDC



«La soluzione nel traffico merci si chiama «utilizzo conforme al tipo di vettore». I politici devono restare fuori dal complesso tema del trasporto merci. Così c'è la speranza che il crescente volume delle merci potrà essere gestito nel 2030 congiuntamente sulla strada e sulla rotaia. La strada sul territorio, la rotaia per le grandi quantità e le lunghe distanze. Sfruttare i punti di forza dei vettori di trasporto e imparare dagli errori. È il mercato a determinare il vettore di trasporto, e questa è l'opportunità per la strada e la rotaia. Insieme funziona tutto meglio.»

JOSEF JÄGER

DIRETTORE E PRESIDENTE DEL CDA DI CAMION TRANSPORT AG



«Sono convinto che la ferrovia possa lavorare in modo redditizio anche nel trasporto merci. L'era moderna darà impulsi al trasporto merci su rotaia. Forse si potrà configurare in modo appetibile anche la combinazione di rotaia e strada. Per promuovere il traffico merci ferroviario occorre migliorare le infrastrutture stradali. Per questo conto sulle esperienze dei politici e su interventi da adottare di conseguenza. Solo la combinazione dei due vettori di trasporto può affermarsi sul mercato!»

LEO EBNETER

RESPONSABILE LOGISTICA DI COOP



«Il traffico diventa più denso e ci costringe a ripensare le nostre concezioni. Per il futuro servono idee visionarie. Vogliamo usare ogni mezzo di trasporto – strada, rotaia e trasporto com-

binato – in base ai suoi punti di forza. Per Coop, un progetto pionieristico è «Cargo Sous Terrain», ossia ridurre il traffico su strada e trasferire parte del trasporto merci nel sottosuolo. Questa visione per decongestionare il traffico stradale sarà realizzata nel 2030 e il progetto servirà i primi agglomerati urbani come Zurigo.»

NILS PLANZER

CEO PLANZER TRANSPORT AG

«Planzer auspica per il futuro del trasporto merci in Svizzera che SBB Cargo diventi un'azienda orientata all'economia privata, in grado di affermarsi sul mercato del traffico merci grazie a servizi competitivi e senza sussidi, e rappresentare per noi un partner forte e affidabile. Ci auguriamo inoltre parità di condizioni per tutti i vettori di trasporto e un adeguamento alle condizioni valide per la strada. Solo così i clienti e la popolazione svizzera potranno beneficiare di un'offerta ottimale.»



FORTUNAT SCHMID

RESPONSABILE SERVIZI E REGIONI DELLA COOPERATIVA FENACO

«Nel 2030 il trasporto merci ferroviario interno, in particolare il traffico a carri completi (TCC), si concentrerà su meno tratte ferroviarie ma più frequentate. A causa dell'enorme aumento di ingorghi sulle strade nazionali, anche il trasporto combinato diventerà sempre più importante. Questo sviluppo potrà verificarsi però solo se le capacità e priorità delle tracce orarie su questi assi principali per il traffico merci interno sono disponibili e se i costi del trasporto da porta a porta restano competitivi rispetto al trasporto diretto su strada. Gli investimenti privati nella logistica dei trasbordi e nei binari di raccordo devono poter contare su una sicurezza a lungo termine. Se non sarà data, allora si investirà solo in soluzioni a breve termine per cui i trasporti saranno effettuati principalmente su strada. In ogni caso, nel 2030 la Svizzera dovrà fare i conti con il fatto che l'attuale rete ferroviaria e stradale non potrà assorbire tutti i flussi di merci e passeggeri.»



O

OPERATORE – Gli operatori sviluppano, organizzano e commercializzano i trasporti nel traffico combinato (TC). Prenotano i carri presso le ferrovie, si occupano dei carri, monitorano i trasporti e coordinano la preparazione delle unità di carico per conto del cliente in stretta collaborazione con i gestori del terminal.

P

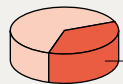
PROGRAMMAZIONE – Suddivisione quantitativa degli ordini che tiene conto dei termini di consegna e della situazione delle capacità disponibili al momento.

S

SERVIZI A VALORE AGGIUNTO – Servizi supplementari che aumentano il valore o l'utilità dei servizi di base; da SBB Cargo sono p.es. servizi logistici, smistamento dei carri merci di proprietà del cliente, gestione della flotta, sdoganamento, ecc.

SPEDIZIONIERE – Una società di servizi nel traffico merci, che si occupa della spedizione di merce. Lo spedizioniere è il fornitore dei servizi di trasporto ferroviari, stradali, aerei, marittimi e fluviali.

SPLIT (O RIPARTIZIONE) MODALE – Ripartizione del volume di traffico tra i singoli vettori di trasporto; parametro riferito alle quote di ciascun vettore di trasporto rispetto al traffico complessivo o a un determinato settore (p. es. traffico merci).



Quota della rotaia nel trasporto merci totale in Svizzera 36.1%

T

TRAFFICO A CARRI COMPLETI – Trasporto di merci in carri isolati. Se necessario i carri vengono smistati singolarmente. Questo tipo di trasporto risulta competitivo soprattutto nei casi in cui il mittente e il destinatario dispongano di un binario di raccordo.

TRAFFICO INTERNO – Traffico con origine e destinazione all'interno di una certa area, p. es. la Svizzera. Da distinguere dal traffico origine/destinazione, dal traffico di importazione/esportazione e dal traffico di transito.

T

TRACCIA ORARIA – Percorso di un treno definito in termini temporali e geografici (corrisponde a uno «slot» nel traffico aereo). Il numero delle possibili tracce orarie indica la capacità di una determinata tratta.



Il 76% dei treni di SBB Cargo nel traffico interno arriva puntuale. Il calcolo si basa su una soglia di tre minuti di ritardo.

TRASPORTO COMBINATO NON ACCOMPAGNATO – Trasporto di un veicolo a motore non accompagnato dal suo conducente con un altro vettore di trasporto (ad. es. traghetto o treno) oppure trasporto di container e casse mobili con diversi vettori di trasporto (ad. es. strada-ferrovia o battello renano-ferrovia).

TTPCP – La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) è la tassa stradale applicata su tutto il territorio svizzero e riscossa sugli automezzi pesanti in base alla distanza coperta, al peso e alle emissioni inquinanti. Copre i costi di costruzione, esercizio e manutenzione delle strade nonché una parte quantificabile dei costi esterni (incidenti, rumore, inquinamento dell'aria) e viene utilizzata in parte per finanziare l'infrastruttura ferroviaria.



Questo articolo contiene informazioni tratte dal glossario dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) che può essere consultato su

www.bav.admin.ch/glossar

«Dobbiamo cambiare la notte con il giorno»

Sono più di 60 i treni che SBB Cargo trasporta ogni giorno per conto della Posta. Una conversazione tra Dieter Bambauer, responsabile PostLogistics, e Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, su ritardi, carri merci intelligenti e l'invasione dei droni.

Intervista: Roy Spring
Fotografia: Jorma Müller

Sig. Bambauer, sia la Posta che SBB Cargo viaggiano sulla rotaia da diversi decenni. Dal punto A al punto B, ogni giorno. Eppure il fascino per la ferrovia merci è rimasto immutato. Come mai?

BAMBAUER: Portare a destinazione i prodotti più diversi a qualsiasi condizione mantenendo soddisfatti i clienti è semplicemente un compito avvincente. Non assolviamo semplicemente un incarico, ma siamo fattori trainanti in un mercato globale. E tutto ruota sempre intorno all'essere umano.

Signor Perrin, quando pensa alla logistica della Posta le viene prima in mente la «Posta del Gottardo» o la «Spanisch-Brötli-Bahn»?

PERRIN: La Posta del Gottardo! È un mito per la Svizzera, così come lo è stato più tardi la ferrovia del San Gottardo – e come lo sarà sicuramente dal 2016 in poi anche la galleria di base del San Gottardo.

La ferrovia e la Posta hanno aspetti comuni dalle radici storiche. Quali sono ancora importanti al giorno d'oggi?

PERRIN: Sin dall'inizio la Posta ha sfruttato le possibilità della ferrovia. Un tempo i treni passeggeri che non trasportava-

no anche la posta erano pochissimi. La rete ferroviaria diventò così il vero e proprio sistema di comunicazione della Svizzera. Naturalmente oggi lavorano in background sistemi logistici altamente complessi con treni propri, ma il principio è lo stesso.

BAMBAUER: La Posta e le FFS sono inoltre unite anche dal fatto che entrambe

«Sin dall'inizio la Posta ha sfruttato le possibilità della ferrovia.»

NICOLAS PERRIN

sono da sempre di proprietà della Confederazione ed entrambe forniscono un servizio di base. Questo permette un chiaro orientamento strategico alle esigenze del paese. Per me questa è la base ideale per una fruttuosa cooperazione nell'interesse del mercato e della popolazione.

Ma è tutt'altro che vantaggioso che un pacchetto finisca prima a Zurigo quando il cliente lo invia da St. Moritz a Samedan. Perché questa centralizzazione?

BAMBAUER: No, non finisce a Zurigo, ma a Frauenfeld! (ride) È proprio il fenomeno di una logistica efficiente che a volte sembra inefficiente a prima vista. Uscendo però dalla logica della singola spedizione, è possibile riconoscere l'importanza strategica nel raggruppare enormi quantità di merci. È questa la garanzia per la massima efficienza possibile.

Il Gigante Giallo è troppo poco presente sulla rotaia?

PERRIN: No. La Posta si avvale dei servizi della ferrovia in modo mirato, lì dove risiedono i suoi punti di forza. La cosa affascinante della moderna logistica dei trasporti è che ora è possibile sviluppare programmi intervettoriali. Per noi si tratta soprattutto della combinazione strada-rotaia. A Basilea vogliamo migliorare in futuro anche il collegamento con il trasporto fluviale. La mobilità combinata è la chiave del futuro e rende la logistica ancora più emozionante.

A quanto pare ha trovato l'argomento molto avvincente già molto tempo fa. Altrimenti non avrebbe scelto una carriera nel settore della logistica.

BAMBAUER: Quando studiavo si chiamava Ingegneria della Gestione Industriale

«Si avverte chiaramente che SBB Cargo si sente ora un'azienda correttamente posizionata», dice Dieter Bambauer, responsabile di Post-Logistics (a sin.), a Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, nel centro pacchi di Härkingen.



cargo

– e ora si chiama probabilmente gestione logistica. Scelsi allora questa materia anche se interessava solo a pochi. Tutti volevano studiare marketing, ma non ho mai rimpianto la mia scelta.

Come è cambiato il settore negli anni?

PERRIN: La possibilità di ricevere un bene al momento giusto e al posto giusto sta diventando sempre più un fattore chiave che decide il successo o il fallimento di una società. Mi spingo persino al punto di dire che la logistica è oggi importante quanto lo sono la produzione e un buon marketing.

BAMBAUER: La maggior parte delle aziende ne ha riconosciuto l'importanza come fattore concorrenziale. Soprattutto in settori altamente competitivi la logistica è spesso l'elemento di differenziazione cruciale. Lo vediamo spesso con i nostri clienti: vendono lo stesso prodotto dei loro competitor, ma la sensazione che il servizio di consegna sia migliore è cruciale per ottenere un vantaggio sulla concorrenza.

La Posta, in stretta collaborazione con SBB Cargo, assicura il servizio di base su tutto il territorio nazionale per la spedizione di pacchi e lettere.

Cos'è importante nella cooperazione?

PERRIN: Siamo consapevoli che le migliori soluzioni possono essere sviluppate solo con una buona partnership. Insieme ci impegniamo a portare continuamente sulla rotta delle innovazioni che sono di vantaggio per tutti.

BAMBAUER: Nel corso degli anni si è sviluppato un rapporto di fiducia. Entrambe le parti sono in grado di riconoscere e verificare i bisogni reciproci con l'obiettivo di offrire ai clienti un servizio di alta qualità.

Quali sono i quantitativi che SBB Cargo trasporta per la Posta?

PERRIN: Non è certo un segreto che la Posta è uno dei no-

stri principali clienti in Svizzera. Per darvi un ordine di grandezza: ogni giorno gestiamo 52 treni per il trasporto di pacchi e 15 per le lettere.

Recentemente, a seguito di una gara pubblica, SBB Cargo ha ricevuto l'appalto per tutti i trasporti ferroviari della Posta in Svizzera. Cosa le fa particolarmente piacere?

PERRIN: La mia soddisfazione è doppia. In primo luogo, il fatto che siamo riusciti a convincere la Posta con la nostra offerta. E in secondo luogo, che possiamo mantenere una cooperazione di lunga data.

Perché SBB Cargo è un buon partner?

BAMBAUER: Perché offre la qualità giusta per noi, e perché la puntualità è fondamentale. Le faccio un esempio: quando un treno di pacchi è in ritardo di 20 minuti, può capitare che la consegna abituale dei pacchi il giorno successivo nelle regioni corrispondenti non possa più essere svolta nei tempi giusti.

SBB Cargo ha adottato sistematicamente uno spirito imprenditoriale. Come ha vissuto il cambiamento?

BAMBAUER: Si avverte chiaramente che SBB Cargo si sente ora un'azienda correttamente posizionata in uno scenario estremamente difficile.

La Posta sta investendo circa 50 milioni di franchi nei suoi centri di smistamento pacchi a Härkingen, Frauenfeld e Daillens. Quali sviluppi vi sono all'orizzonte?

BAMBAUER: Grazie al commercio elettronico il mercato dei pacchi sta vivendo un momento di costante crescita; nel 2013 ammontava al 3%. L'esigenza di una consegna più veloce è quasi triplicata: la quota Priority è aumentata negli ultimi 10 anni dal 17% a quasi il 50%. Questo fenomeno ha generato delle richieste di capacità che ora dobbiamo soddisfare.

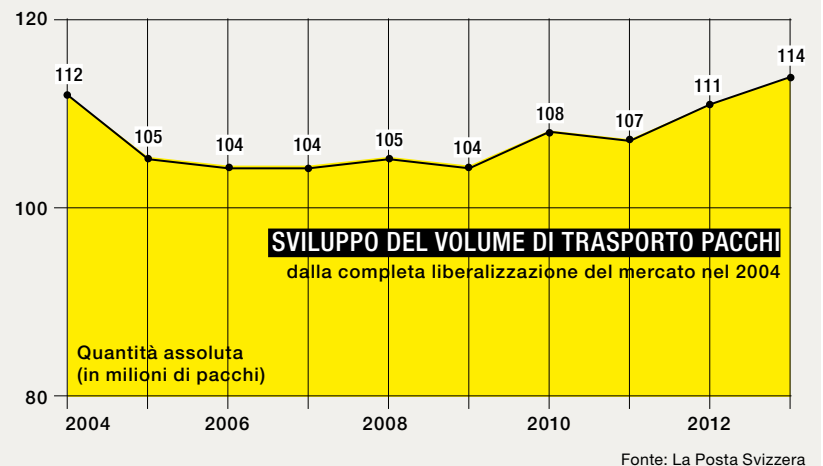
In futuro il cliente dovrà pagare di più per il suo pacco?

BAMBAUER: I margini nel mercato dei pacchi sono adeguati ma non eccezionali. Siamo costantemente alle prese con l'ottimizzazione di processi e strutture. Sviluppiamo inoltre continuamente nuovi prodotti e soluzioni. Aumentare i prezzi sarà per noi qualcosa su cui riflettere soltanto quando si esauriranno le potenzialità di ottimizzazione a causa di aumenti di costo o saremo in grado di offrire ai nostri clienti una più ampia gamma di servizi.

Quale posizione ha la Svizzera nel contesto europeo? Voi due potete operare comodamente in un mercato relativamente protetto.

GIALLO IN MOVIMENTO – POSTLOGISTICS

La divisione del gruppo della Posta Svizzera è leader nell'offerta di servizi logistici in Svizzera. Con oltre 5400 posti di lavoro a tempo pieno ha realizzato l'anno scorso un fatturato di quasi 1,6 miliardi di franchi.





blog.sbbcargo.com

Articoli, foto e filmati sull'argomento sono pubblicati nel blog Cargo e sui canali Facebook e Twitter con l'hashtag #cargomag

In viaggio per l'Europa a bordo del treno container ▶

I container sono il carburante dell'industria globale. Rotterdam, il più grande porto d'Europa, ne movimentata ogni giorno 30.000. Le FFS aiutano a gestire il flusso di merci: salite a bordo e viaggiate con SBB Cargo International dai Paesi Bassi all'Italia.

tiny.cc/rdam

Ora anche su Instagram

SBB Cargo si trova già su Facebook, Twitter e YouTube. Ora arriva un altro canale: sull'app gratuita per la condivisione di foto e video mostriamo uno scorcio affascinante del mondo del traffico merci ferroviario. L'app Instagram è disponibile gratuitamente nell'App Store di Apple e nel Play Store di Google.


[instagram.com/sbbcargo](https://www.instagram.com/sbbcargo)





Prestazioni ad alto livello su rotaia


Il treno merci più lungo del mondo, il tratto maggiormente percorso, nuovi progetti giganti: il traffico merci ferroviario è maturo per il Guinness dei primati. Nel blog Cargo presentiamo alcuni di questi record.

tiny.cc/record2014

 [facebook.com/sbbcargo](https://www.facebook.com/sbbcargo)

 [youtube.com/sbbcargo](https://www.youtube.com/sbbcargo)

 twitter.com/sbbcargo

 [instagram.com/sbbcargo](https://www.instagram.com/sbbcargo)

PERRIN: La logistica non è mai comoda! In ogni caso non conosco nessuno che non debba impegnarsi a fondo. Soprattutto in Svizzera a causa delle brevi distanze, la densità di popolazione nel Mittelland e la difficile regione delle Alpi.

BAMBAUER: Come paese di transito tra nord e sud dobbiamo superare una grande sfida. Quando si tratta di programmi

«Un trasporto in Svizzera è circa il 50% più caro che all'estero.»

DIETER BAMBAUER

nazionali, abbiamo una struttura di costi molto diversa per competere con gli offerenti europei. Un trasporto in Svizzera è circa il 50% più caro che nei paesi limitrofi. Bisogna esserne coscienti se ci si vuole affermare in questo paese.

Di recente la diffusione nei media della consegna di un pacco con un drone ha fatto sensazione. È uno scenario realistico?

BAMBAUER: Il cielo sopra la Svizzera si oscurerebbe immediatamente se al mattino consegnassimo i nostri 400.000-500.000 pacchi utilizzando dei droni. (Ride) Ma sul serio: dietro ogni provocazione c'è un briciolo di verità, un'idea o una visione, e questo stimola la riflessione. Ci saranno sicuramente molte nuove soluzioni nella consegna dei pacchi. Ma io escluderei comunque che il postino arrivi improvvisamente dall'alto...

Eppure i clienti diventano sempre più impazienti: vivremo prossimamente l'esperienza della Same Day Delivery?

BAMBAUER: È già disponibile presso la Posta - con gli invii espresso e il recapito serale. Questa tendenza ci arriva dagli Stati Uniti, dove tali servizi sono offerti anche la domenica. Questa prestazione supplementare deve però essere remunerata in modo adeguato. Dal grado di accettazione riusciremo a individuare se ricevere un pacco mezza giornata prima sia effettivamente importante per il cliente.

Il tracciamento è un altro tema dominante. Dove sono i carri merci intelligenti che il cliente può individuare in qualsiasi momento?

PERRIN: La Posta sa già oggi esattamente dove sono i suoi treni e come calcolare l'orario di arrivo. Il tracciamento è uno strumento essenziale, per esempio per poter riprogrammare immediatamente il trasporto in caso di ritardo. In futuro, il carro merci saprà però anche quale merce è stata caricata e quando si verifica un guasto. Al momento stiamo anche testando i carri con prova dei freni automatica.

Vi sono sempre più cantieri, ingorghi e flussi pendolari. Come potrà in futuro la gente ricevere le merci nei centri urbani?

BAMBAUER: È importante trasferire le merci su rotaia, ovunque possibile. A questo vanno aggiunti hub in prossimità dei centri urbani e il raggruppamento di grandi volumi sul minor numero di veicoli possibile. È molto importante sfruttare anche finestre temporali aperte, soprattutto di notte. Per quanto riguarda i trasporti dobbiamo cambiare la notte in giorno!

PERRIN: Il traffico in Svizzera ha raggiunto i suoi limiti. Occorre utilizzare le infrastrutture esistenti in modo intelligente. Con la ferrovia abbiamo il grande vantaggio di poter programmare esattamente anche i casi di congestionamento. Questo non significa però che siamo in grado di soddisfare tutte le richieste, ma quello che promettiamo siamo anche in grado di garantirlo. In futuro il vantaggio di questo sistema rafforzerà notevolmente la ferrovia. —

Dieter Bamberger, 56, è dal 2009 responsabile di PostLogistics e membro della direzione del gruppo della Posta Svizzera. Ha studiato e si è laureato in scienza dell'economia aziendale a Münster e Giessen. Bamberger è membro del comitato esecutivo per la cattedra di Gestione logistica dell'Università di San Gallo (HSG). Vive a Rapperswil (SG), è sposato e ha un figlio.

Nicolas Perrin, 54, è dal 2008 CEO di SBB Cargo e membro della Direzione del gruppo FFS. Ha studiato ingegneria civile al Politecnico di Zurigo.



«Fracht Ost» di Cargologic:
due terzi di tutte le merci
aviotrasportate in Svizzera
passano da qui.



Take off per merci di valore

Ogni anno il trasporto aereo di merci in Svizzera movimentata beni per un valore di 73 miliardi di franchi svizzeri, assicurando 25.000 posti di lavoro. Diamo un'occhiata dietro le quinte nell'aeroporto di Zurigo-Kloten.

Testo: Jean-Pierre Ritler

«È come giocare a Tetris», dice Marco Gredig. Il Managing Director di Cargologic SA indica una mezza dozzina di pallet su cui sono disposte delle casse in tutte le dimensioni e forme possibili. Su alcune c'è scritto «Rolls Royce», «Daimler», «Alstom», «MAN» o «Givenchy». Altre sono contrassegnate con dei simboli: si tratta di sostanze esplosive o tossiche. Devono stare in posizione verticale, essere conservate in un luogo asciutto o sono estremamente fragili. In molte casse sono integrati per motivi di sicurezza dei sensori che misurano le vibrazioni o la temperatura.

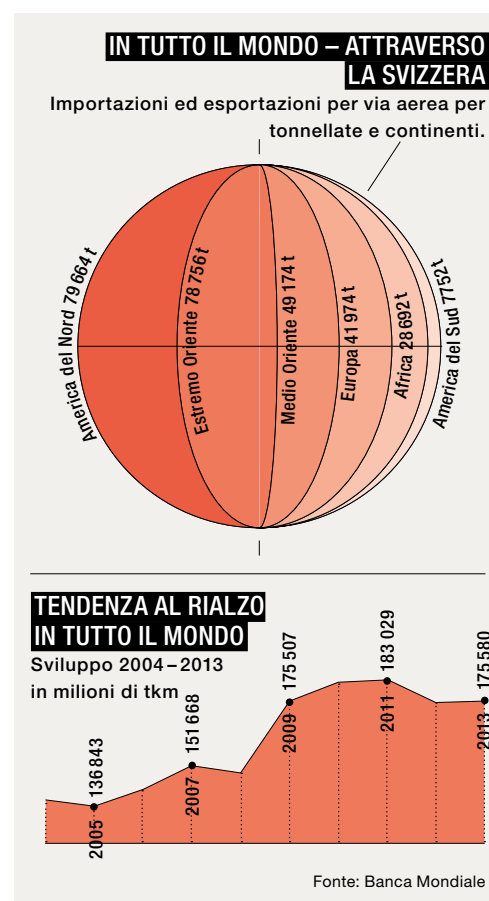
«Con tutte queste singole unità dobbiamo comporre un carico aereo entro poche ore», spiega Gredig, «il tutto senza lasciare spazi intermedi, prendendo in considerazione tutte le normative in materia, il peso massimo e le dimensioni esatte delle stive di carico.» Un compito difficile quanto il classico gioco da computer Tetris.

Rilevatori di esplosivi

Ci troviamo nel «Fracht Ost», un enorme

edificio nella zona sud-est dell'aeroporto di Zurigo che è il centro di Cargologic. Delle circa 600.000 tonnellate movimentate ogni anno nel traffico aereo svizzero, il leader di mercato ne trasporta circa 400.000. «Fracht Ost» è una zona ad alta sicurezza: chi vuole entrare in questi locali deve passare attraverso il metal detector e un controllo di sicurezza. «Non possiamo permetterci errori», dice Gredig, «potrebbero causare rapidamente una reazione a catena».

In un angolo un collaboratore mette da parte alcuni barili ammaccati. Potranno partire soltanto dopo che è stato garantito che le merci pericolose all'interno sono in perfette condizioni. Naturalmente non è possibile escludere interamente qualche piccolo incidente. Ma solo a terra. Una volta, per esempio, scoppiò un flaconcino di concentrato di peperoncino ad alta concentrazione. Arrivarono persino i vigili del fuoco, e fu necessario evacuare il locale. «E una volta», dice Gredig sorridendo sotto i baffi, «si è verificata una fuga da un barile che conteneva concentrato di aglio. Non potete immaginarvi l'odore...» >



La sicurezza ha la priorità assoluta. Enormi impianti passano ai raggi X tutti i pacchi; e il team che li manovra fa parte dell'élite in questo campo. Gredig: «I nostri collaboratori riconoscono persino in una moto gli elementi che non ne fanno parte.» Ma i raggi X non riescono a penetrare tutti i materiali. In questi casi viene utilizzato un dispositivo speciale in grado di individuare gli esplosivi con l'aiuto di rilevatori di tracce.

Delfini per l'Egitto

Sebbene il trasporto aereo sia relativamente costoso, i vantaggi sono evidenti: si trasporta per via aerea tutto ciò che deve arrivare a destinazione il più rapidamente e nel modo più sicuro possibile. In casi estremi l'affidabilità è vitale, come per esempio nel campo medico con organi o campioni di sangue. «La gamma di prodotti va dalla A di Automobili alla Z di Zucchero», afferma Gredig. Questa varietà costituisce in gran parte il fascino del trasporto aereo. L'incarico più folle ricevuto da Gredig? Due delfini spediti dalla Svizzera in Egitto per via aerea. «Ma abbiamo anche avuto lama, leoni e tigri.» Per il trasporto di animali Zurigo è un luogo ambito, perché il trasbordo qui avviene in modo rapido, semplice e soprattutto in un ambiente tranquillo.

Zurigo è anche uno dei più importanti hub per le merci di valore. Gredig indica una zona transennata da spesse lastre di acciaio. «Lì si trova la zona Valori, separata dalle altre aree.» Qui la Svizzera sfrutta al massimo la sua reputazione di paese sicuro: chi vuole inviare merci di valore come metalli preziosi, gioielli o opere d'arte, non può praticamente fare a meno di passare da Kloten.

Più avanti, in una zona altrettanto preclusa, il veterinario di confine esamina un pallet di carni fresche provenienti dal Sud America. Con un gesto approva la mer-

ce; subito dopo un carrello elevatore inizia a muoversi.

Tre minuti più tardi le casse sono finite in un camion frigorifero. «La catena del freddo non deve essere interrotta per nessun motivo», sottolinea Gredig. L'anno scorso in «Fracht Ost» l'azienda ha investito un milione di franchi in celle frigorifere supplementari; entro il prossimo anno la capacità di raffreddamento sarà persino raddoppiata. A ragione: i prodotti freschi e in particolare i trasporti di medi-

cinali sono in forte crescita. La sola logistica farmaceutica registra in tutto il mondo una crescita annua del 12%.

Questo aumento è anche dovuto al fatto che già l'85% di tutti i trasporti aerei viene gestito dai voli di linea. Dal momento che nel trasporto di passeggeri altamente competitivo i prezzi dei voli sono sempre più sotto pressione, le compagnie aeree hanno sempre più bisogno di trasportare merci. I voli a lungo raggio nel frattempo sono persino diventati redditizi solo grazie al traffico merci, e i nuovi velivoli hanno sempre più spazio nel vano di carico sotto i piedi dei passeggeri. A partire dal 2016 circa, la Swiss metterà in circolazione sei Boeing 777, ognuno dei quali

«Abbiamo avuto anche lama, leoni e tigri»

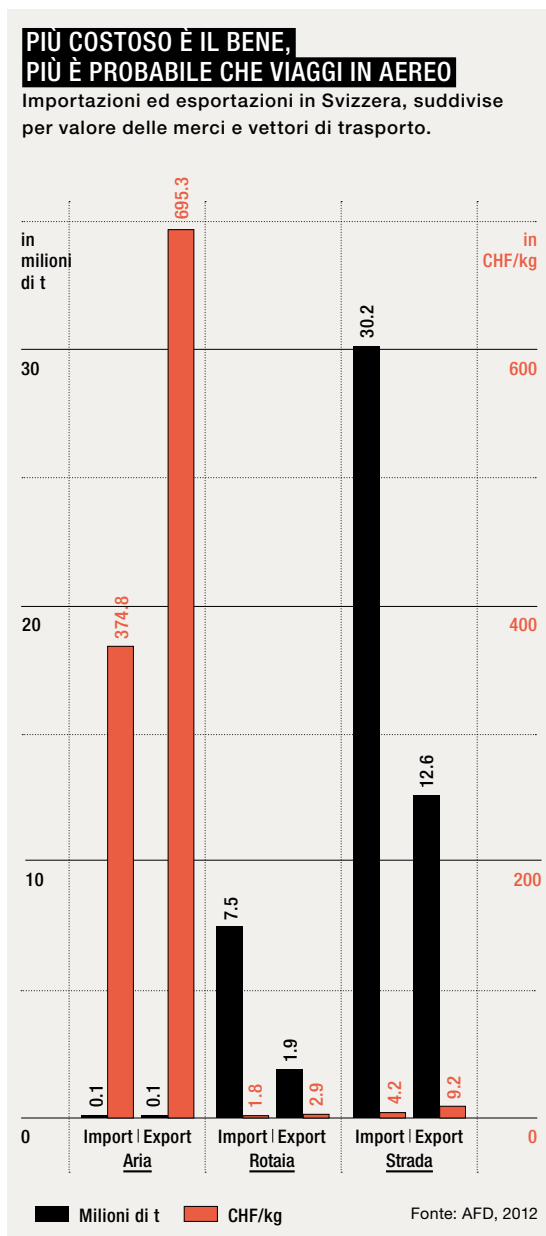
MARCO GREDIG, CARGOLOGIC

può trasportare il 23% in più di volume di carico, il che corrisponde a un peso di circa 20 tonnellate per volo.

Lotta per i prezzi

Un'offerta più ampia vuol dire più concorrenza: anche per il trasporto merci le guerre dei prezzi s'inaspriscono. Gredig: «I margini si assottigliano sempre di più, le trattative sui prezzi sono di conseguenza più difficili. Al tempo stesso dobbiamo investire sempre di più. Ecco perché ottimizziamo i nostri processi in modo da ottenere la massima efficacia possibile.» Questo risultato si può raggiungere oggi solo con software sofisticati. Nella sala comando di Cargologic due collaboratori seguono su 20 monitor tutte le manovre nel deposito verticale con una capienza di 8200 pallet. Il sistema di stoccaggio completamente automatizzato è collegato agli attuali orari di volo e mette i pallet giusti al momento giusto nel posto giusto. Nel giro di 30 minuti, ogni singolo pallet può essere consegnato direttamente dal magazzino all'aeromobile.

Anche in questo caso la velocità è cruciale. Il 65% di tutte le merci passa in transito da Zurigo; dall'atterraggio fino al tra-





sporto successivo passano circa 4-6 ore. Gli ordini espresso possono anche essere svolti entro 60 minuti. Ancor prima che l'aereo si arresti la dogana sa già quale merce deve essere consegnata in quale luogo. Il resto è logistica allo stato puro. 24 ore al giorno, sette giorni alla settimana - emozionante come giocare a Tetris. →



Il sistema di stoccaggio completamente automatizzato è collegato agli attuali orari di volo - nel giro di 30 minuti, ogni singolo pallet può essere consegnato direttamente dal magazzino all'aeromobile.

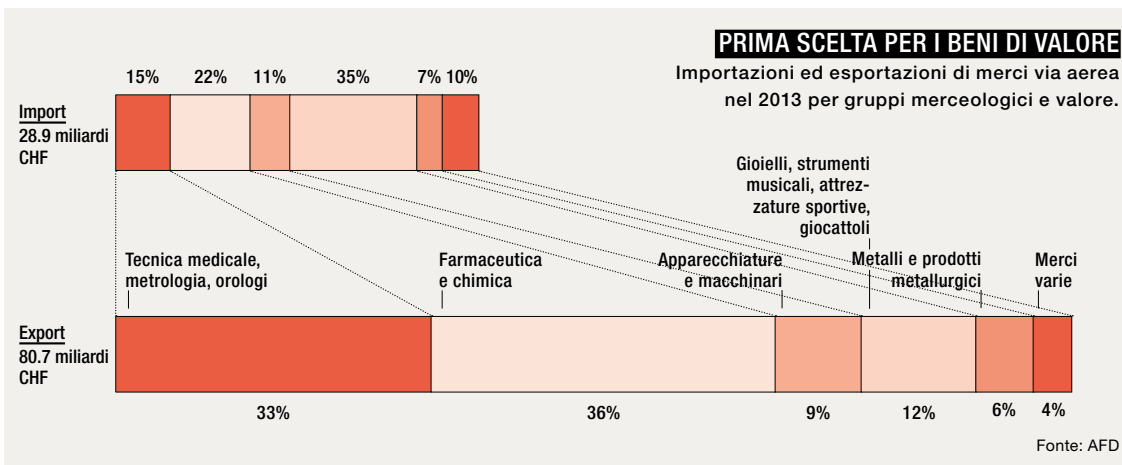


Foto: messa a disposizione (2)

Buone tracce per tutti

Con oltre il 25% della quota di mercato nel traffico non transalpino, la ferrovia in Svizzera è un attore importante nel trasporto merci. Manca tuttavia una politica coordinata per il traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale. La revisione totale della legge sul trasporto di merci dovrebbe fornire condizioni quadro attendibili. I punti principali.

Testo: SBB Cargo

1 – In viaggio sul mercato

Le ferrovie merci devono agire con spirito imprenditoriale e indirizzare l'offerta alle esigenze dei clienti sfruttando i punti di forza della ferrovia. Questo è l'obiettivo anche dell'industria svizzera. La Confederazione vuole esonerare le FFS dall'obbligo di considerare il trasporto merci come «compito principale» perché contraddice il principio dell'autonomia finanziaria. SBB Cargo vuole gestire il traffico merci in modo redditizio sotto la propria responsabilità: ossia trasportare merci ove possibile secondo principi imprenditoriali.

2 – Stesse opportunità

Il traffico merci ha bisogno di tracce orarie migliori. L'affidabilità è un fattore decisivo per i clienti. Un treno merci che rispetta l'orario ferroviario deve avere la stessa priorità di un treno viaggiatori. Dei piani di utilizzazione della rete devono coordinare la pianificazione tra viaggiatori e merci e impedire che il traffico viaggiatori penalizzi il traffico merci. Con la pianifi-

cazione integrata a lungo termine la qualità del traffico viaggiatori rimane invariata.

3 – Investimenti mirati

Invece di sostenere il traffico merci ferroviario con varie forme di finanziamento, la Confederazione dovrà effettuare investimenti mirati per migliorare l'infrastruttura e l'accesso al sistema ferroviario. In concreto vuole stanziare 50-60 milioni all'anno per promuovere i binari di raccordo nel traffico a carri completi e i terminal per il trasporto combinato. Dopo un periodo transitorio di tre anni la Confederazione cesserà l'erogazione degli attuali indennizzi per il traffico a carri completi.

4 – I punti di forza della rotaia

La Confederazione definisce le condizioni quadro per uno sviluppo sostenibile del traffico merci e una «co-modalità» efficiente. In questo senso promuoverà la cooperazione tra strada e rotaia. I due vettori devono essere scelti e impiegati a seconda dei rispettivi punti di forza.

5 – Condizioni quadro

La ferrovia merci ha bisogno di buone condizioni quadro di modo che offrire i trasporti merci in Svizzera sia vantaggioso malgrado le brevi distanze. L'affidabilità a lungo termine diventa quindi d'importanza strategica per tutti gli attori del mercato, affinché non sia rischioso investire in una logistica che impieghi la ferrovia. Rimangono invariate le attuali normative stradali (tra cui il divieto di circolazione notturna e di cabotaggio, la TTPCP, i limiti di peso).

6 – Nessun mandato per trasferire i trasporti dalla strada alla rotaia

Non è previsto un mandato per trasferire i trasporti dalla strada alla ferrovia sull'intero territorio nazionale. Il Consiglio federale e molti rappresentanti dell'industria dei trasporti merci sono del parere che un mandato vincolante contraddica il concetto stesso di autonomia finanziaria.

La tabella di marcia

Fine aprile 2014:

il Consiglio federale presenta la strategia globale per incentivare il traffico merci ferroviario in Svizzera. Ha ricevuto l'incarico dal Parlamento nel 2011 in seguito a una mozione della Commissione dei trasporti del Consiglio degli Stati.

Autunno 2014:

dopo la discussione in seno alla Commissione incaricata dell'esame preliminare, il disegno di legge viene discusso durante la sessione invernale del Parlamento.

A partire dalla primavera 2015:

in seguito all'adozione del disegno di legge da parte del Consiglio Nazionale e del Consiglio degli Stati, la nuova legge sul trasporto di merci dovrebbe entrare in vigore nel 2016.



Il verde in movimento

Frauenfeld SG — È abbastanza semplice spostare un paio di piante. La cosa si complica quando è necessario trasportare cereali, mais o barbabietole da zucchero dal campo alla fabbrica o dal silo al mulino. SBB Cargo gestisce ogni anno il trasporto di circa tre milioni di tonnellate di prodotti agricoli.

Osservato da Sascha Erni

 [instagram.com/sbbcargo](https://www.instagram.com/sbbcargo)
Qui trovate altre foto di SBB Cargo.

Gernot Bischofberger, Capocuoco, Grandhotel Belvédère a Davos

Cella frigorifera a ricambio continuo

Testo: Robert Wildi

Fotografia: Salvatore Vinci

Sembra banale: «First in, first out», così descrive Gernot Bischofberger l'essenza del suo sistema di logistica delle merci. Nel suo caso la merce è estremamente fragile e facilmente deperibile. Carne, verdura, frutta, pesce, pasticceria, latticini in gran quantità. Ogni giorno lo chef dell'albergo a cinque stelle Steigenberger Belvédère di Davos si vede consegnare cinque furgoni pieni zeppi di merce. Ciò che non viene immediatamente raffreddato, rischia di andare a male.

Nella cucina del Belvédère ci sono celle frigorifere per ciascun gruppo di alimenti. Carne e pesce devono essere conservati entrambi a due gradi, frutta e verdura hanno bisogno di una temperatura di sei gradi, i latticini di cinque gradi. Anche alla temperatura ideale, la conservabilità degli alimenti è molto limitata. Ciò che entra in giornata esce lo stesso giorno e finisce sui tavoli degli ospiti. Per cui nella cella frigorifera c'è un ricambio continuo. «Da noi è sempre tutto fresco», dice Bischofberger. Un parere che condividono anche gli ospiti.

600 menu al giorno

Per massimizzare il gusto, lo chef non lascia nulla al caso. A cominciare dalla selezione dei fornitori, tutti provenienti rigorosamente da Davos e dintorni. «Le brevi distanze garantiscono che nel 95% dei casi tra l'ordine e la consegna trascorrono al massimo 4-6 ore.» I buoni rapporti tra Bischofberger e i suoi partner gli consentono di inoltrare gli ordini fino alle ore 22. Gli alimenti speciali come alcuni tipi di formaggi o le ostriche le ordina fuori da Davos. Anche in questo caso la consegna è garantita entro un massimo di 24 ore.

All'arrivo il personale di cucina controlla direttamente la temperatura, la quantità e la qualità della merce consegnata con l'aiuto di una lista di controllo. Poi tutto viene distribuito rapidamente nelle diverse celle frigorifere.

Le brevi distanze consentono una gestione flessibile delle quantità. Durante l'alta stagione invernale, nello Steigenberger Grandhotel Belvédère vengono preparati non meno di 600 menu al giorno, che sono poi serviti agli ospiti su 2000 piatti.

Il banco di prova della logistica si ripete ogni anno con il World Economic Forum.

In questo periodo, 20 cuochi garantiscono un funzionamento della cucina 24 ore su 24. Se l'albergo riceve senza preavviso una notevole quantità di prenotazioni, Gernot Bischofberger deve organizzare un «blitz» e ordinare all'ultimo momento merce supplementare per colmare le celle frigorifere. In questi casi occorre pensare alla grande: 4200 uova, 100 kg di bircher-müesli, 120 kg di pesce fresco, 150 kg di cosce di pollo o 300 kg di patate – sono queste le quantità che gli ospiti consumano in inverno ogni settimana.

Panico in cucina

Tutto ciò si eleva all'ennesima potenza durante il World Economic Forum (WEF), che si svolge a Davos ogni anno a gennaio. Durante i quattro giorni del Forum nell'albergo di lusso soggiornano 23.000 perso-

ne e vengono organizzati 320 eventi. L'organico aumenta per questo breve periodo da 20 a 70 cuochi, tra cui rinomati chef provenienti da tutto il mondo o la squadra nazionale di cuochi della Corea del Sud.

La sfida logistica durante il WEF sono i tempi stretti. «I quantitativi fissi da ordinare si conoscono al più presto due settimane prima dell'evento e variano poi costantemente», afferma Bischofberger. Le ordinazioni dei menu sono modificate all'ultimo momento, le richieste particolari degli ospiti VIP mandano all'aria i piani di lavoro del personale. Al WEF 2014 di gennaio, per esempio, una gran quantità di cibo ordinata con il servizio in camera dal Segretario di Stato americano John Kerry nel cuore della notte ha creato il panico in cucina.

Durante i giorni di follia del WEF, Bischofberger deve poter contare più che mai sul fatto che i suoi fornitori lavorino a turni speciali. Ogni giorno arrivano 15 consegne invece di cinque. A causa della massiccia presenza di alte personalità in albergo, tutte le merci devono essere ispezionate dalle unità di polizia cantonale grigionese. «Questo tempo aggiuntivo per i controlli di sicurezza va inserito nei calcoli in cucina», dice Bischofberger.

Lo chef vuole ottimizzare costantemente il suo programma di logistica anche per il periodo prima e dopo il WEF. Recentemente ha quindi assunto un pannello interno. Una parte consistente dei 3500 panini e degli altri prodotti da forno che il prossimo inverno saranno consumati ogni settimana dagli ospiti del Belvédère, non farà più parte della catena di fornitura. Il tutto a favore di una maggiore freschezza. —



Lo chef Gernot Bischofberger (a sin.) punta su un sofisticato sistema di logistica per la freschezza. In alta stagione, nello Steigenberger Grandhotel Belvédère si preparano ogni giorno 600 menu.



SBB CFF FFS Cargo

Via libera alle
vostre casse
mobili in qualsiasi
momento.

**DIETIKON – GINEVRA LA PRAILLE
1 CASSA MOBILE**

A PARTIRE DA CHF

240.-

FFS Cargo collega per voi i centri economici e logistici della Svizzera in modo diretto e a prezzi interessanti. Non restate bloccati nel traffico e usufruite inoltre di emissioni ridotte di CO₂.

Combinazioni perfette. Viaggio perfetto.

www.sbbcargo.com/it/tc