

cargo

La rivista svizzera di logistica

1 | 2022

für Güter die Bahn



Un viaggio
lungo
175 anni

La storia delle ferrovie
svizzere e l'evoluzione del
traffico merci su rotaia.

Da pagina 4

SBB





Una locomotiva merci in veste celebrativa per i 175 anni di ferrovie svizzere

Nel 1847 entrava in servizio la prima ferrovia della Svizzera, la «Spanisch-Brötli-Bahn» fra Baden e Zurigo. 175 anni dopo, le aziende del settore dei trasporti pubblici celebrano la ricorrenza in tutto il Paese: per questo anniversario FFS Cargo ideato un look speciale per una locomotiva di linea del tipo Re 420. Su uno dei lati è raffigurato un convoglio storico trainato dal cosiddetto «Cocodrillo», la leggendaria locomotiva per treno merci risalente a circa 100 anni fa; sull'altro lato figura un treno merci moderno al portale sud della galleria di base del San Gottardo, un'opera proiettata verso il domani. La locomotiva simboleggia così il collegamento tra passato e futuro.

 **Maggiori informazioni su Instagram:**
[instagram.com/sbbcargo](https://www.instagram.com/sbbcargo)

Impressum

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

Redazione FFS Cargo: Stefanie Probst, Martina Riser, Miriam Wassmer

Concetto e realizzazione: Redact Kommunikation AG, Glattbrugg

Redazione e direzione del progetto: Florian Wehrli

Layout: Jacqueline Müller

Traduzioni: Servizio linguistico FFS

Stampa: Hertig + Co. AG, Lyss

Indirizzo della redazione: FFS Cargo, Redazione rivista di logistica cargo,

Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com

Tiratura complessiva: 4050 copie

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

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



Editoriale

Sullo sfondo della sostenibilità

Cara lettrice, caro lettore,

la logistica è un'attività che si svolge perlopiù lontano dai riflettori. Nessuno ne parla, a meno che qualcosa non vada storto e le merci arrivino in ritardo o non vengano consegnate affatto. Nella rubrica «Incontro al vertice» Johannes Cramer, responsabile dei servizi di logistica della Posta, e Désirée Baer, CEO di FFS Cargo, si soffermano su alcuni pregi tipicamente svizzeri e illustrano i motivi del rinnovo della proficua collaborazione tra le due aziende.

Anche la maggior parte dei trasporti di CDS si svolge senza intoppi, con l'ausilio del cosiddetto collegamento notturno di FFS Cargo: i treni merci partono dai centri logistici di notte e giungono a destinazione il mattino seguente. La distribuzione capillare della merce avviene poi a mezzo camion. Questa stretta sinergia tra gomma e rotaia porta i suoi frutti: merci e treni sono un binomio inscindibile, e questo non vale soltanto in occasione del 175° anniversario delle ferrovie svizzere.

Buona lettura!

Miriam Wassmer
Responsabile Comunicazione FFS Cargo



4-9 175 anni di ferrovie svizzere Il traffico merci su rotaia riveste un ruolo di spicco nella storia delle ferrovie svizzere. Importante pilastro dell'economia, la ferrovia ha attraversato diverse epoche: ripercorriamo le tappe salienti della sua evoluzione.



10-14 Incontro al vertice Johannes Cramer e Désirée Baer intendono dare maggiore impulso alla logistica su rotaia.

15-17 Al centro di tutto Metodi di lavoro agili e risultati tangibili: il team Automazione porta avanti l'ammodernamento del traffico merci su rotaia.

18-19 Ritratto del cliente CDS Cargo Domicilio SA: ieri società affiliata delle FFS, oggi protagonista nel mercato del trasporto combinato.

20-21 Colpo d'occhio Come funziona la logistica delle piccole partite in Svizzera, dalla A di Aire-la-Ville alla Z di Zillis.

22-23 Sostenibilità Presso il Gateway Basel Nord, un corridoio faunistico assicurerà la connessione tra biotopi.

24-25 Punto di vista del cliente Il servizio clienti offre una risposta professionale a tutte le domande ed esigenze.

26 L'oggetto Il freno di binario garantisce il rallentamento dei carri.

27 Frammenti Treno dimostrativo, logistica dei lavori e altre news dal settore.

Un viaggio lungo 175 anni

Da motore dell'industrializzazione a fornitore di servizi moderno: il cambiamento è stato una costante dei 175 anni di storia delle ferrovie svizzere. In questa evoluzione, la ferrovia merci ha avuto un ruolo centrale.

Testo: Gaston Haas, Ruedi Eichenberger Foto: FFS Historic



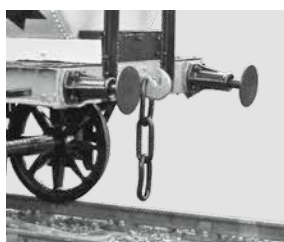
1847

35 km/h

Questa è la velocità delle locomotive a vapore sulla prima linea ferroviaria svizzera da Baden a Zurigo. Su una tratta lunga 23 chilometri, la corsa dura 45 minuti, costa 80 centesimi e trasporta nella Zurigo bene i prodotti di un'ambita pasticceria della città termale: per questo viene popolarmente chiamata «Spanisch-Brötli-Bahn» (ferrovia dei panini spagnoli).

Accoppiamento a catena

La prima forma di collegamento dei carri.



ca. 1850

1860

1000 km

La rete ferroviaria svizzera ha già questa lunghezza: si estende dal lago di Costanza al lago Lemano. Le basi per trasformare la Svizzera nel paese della ferrovia, con una rete eccezionalmente fitta, sono ormai poste.

Un vettore del progresso

Grazie alla ferrovia, la Svizzera passa da paese agricolo a paese industriale. Le imprese ferroviarie private, come la NOB di Zurigo, necessitano di numerosi carri, perché con le merci guadagnano più che con i passeggeri. Nascono le stazioni di smistamento e molte aziende si collegano direttamente alla rete ferroviaria.



1875



La costruzione del secolo

15 chilometri trasformano la geografia europea dei trasporti: la linea del San Gottardo è un capolavoro tecnico non solo per la galleria più lunga del mondo, ma anche per rampe e tunnel elicoidali. Oltre vent'anni dopo arriveranno le gallerie del Sempione e del Lötschberg. Già nel 1899, 13 treni che trasportano solo merci attraversano ogni giorno la galleria.

1882

ca. 1900



Accoppiamento a vite

Per più di un secolo, lo standard per i carri merci a scartamento normale. Da allora l'equipaggiamento di protezione del personale è notevolmente migliorato.



Ferrovie federali

Decorato con ghirlande e affiancato da ferrovieri in uniformi dai bottoni lucidi: il primo treno delle Ferrovie federali svizzere suscita l'entusiasmo collettivo. Le FFS, con il traffico merci e viaggiatori, diventano azienda statale. L'avvio è difficile, perché l'eredità delle cinque grandi imprese ferroviarie private comporta una necessità di rinnovamento.



Approvvigionamento nazionale

Con la Seconda guerra mondiale, le ferrovie assumono un ruolo fondamentale: le FFS garantiscono la fornitura di combustibili e alimenti nell'entroterra, povero di materie prime. Poco prima dell'inizio della guerra, le ferrovie avevano ampliato la flotta con 900 carri merci.

2,2 milioni di tonnellate

Gli alimenti trasportati dalle FFS ogni anno, insieme a 1,9 milioni di tonnellate di carbone e olio e 1,6 milioni di tonnellate di materiale da costruzione.

1902

ca. 1913

1942

1920

1933

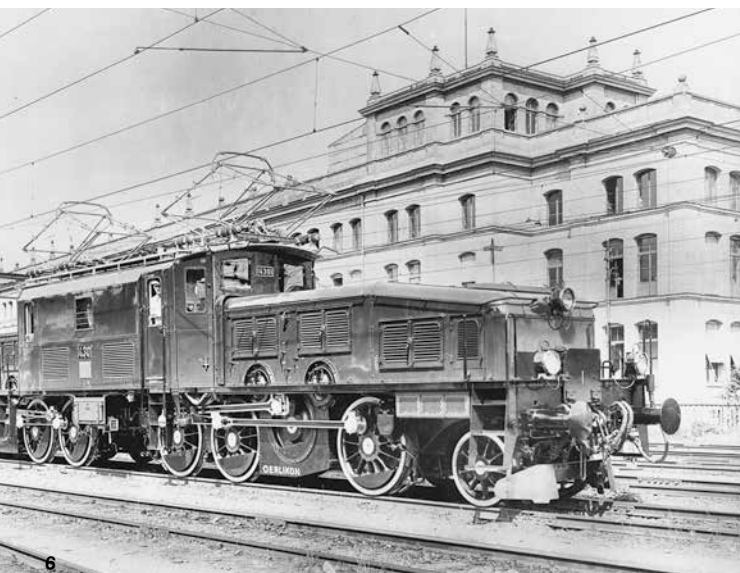
Arriva il circo

Un elefante scende dal treno alla stazione per merci rapide di Berna Schützenmatte: per molti decenni il Circo Knie si sposta in tournée con la ferrovia.

Carbone bianco

Nessun altro paese elettrifica le sue ferrovie in modo così rapido e completo come la Svizzera. A dare il la a quest'opera è la carenza di carbone durante la Prima guerra mondiale. L'energia idroelettrica, detta anche «carbone bianco», arriva perlopiù da centrali di proprietà della ferrovia.

Il simbolo dell'elettificazione diventa il «Coccodrillo»: la locomotiva per il traino di treni merci trasporta in montagna fino a 520 tonnellate a una velocità di 40 km/h. Con una potenza raddoppiata rispetto alla migliore locomotiva a vapore delle FFS, consente un balzo in avanti nella produttività.





Riparazioni

La distruzione è massiccia. Una volta finita la guerra, le FFS sono chiamate a svolgere un nuovo ruolo: le Officine principali riparano i carri merci propri e quelli di terzi quasi come in una catena di montaggio.

1946



Boom economico

Bidoni di latte, benzina, tronchi di legno, frutta, mucche: inizia il boom del dopoguerra e le ferrovie svizzere, che ormai hanno compiuto 100 anni, trasportano di tutto. Le tariffe fisse per piccole partite e carri completi si adattano alla crescente concorrenza stradale: rimangono comunque un intreccio complesso, definito anche a livello politico, in cui agiscono fattori come peso, spazio, valore e distanza.

1950

1956



La cassa

Il container ISO: una cassa in acciaio rivoluziona il trasporto globale per acqua e terra.





Huckepack

Rotaia e strada si uniscono: Hupac trasporta autocarri su ferrovia da Basilea a Melide. Ancor più che sulla «strada viaggiante», la giovane impresa punta sul trasporto combinato non accompagnato: semirimorchi, container e altre casse mobili viaggiano su treni completi dalla Germania del Sud all'Italia del Nord e ritorno.

1968

FFS Cargo SA

Il settore merci delle FFS diventa SA e acquisisce autonomia rispetto alla società madre. Nello stesso periodo entra in vigore anche la TTPCP: la ferrovia diventa competitiva e punta a essere più interessante rispetto al traffico su strada.

Scissione

Le FFS lasciano l'attività delle piccole partite: «Cargo Domicilio», questo il nome dal 1985, viene parzialmente privatizzata e infine venduta nel 1996 a tre imprese di logistica svizzere.

1995

2001

1980



Sotto pressione

Dopo la crisi del petrolio e la recessione degli anni Settanta, il traffico viaggiatori supera il traffico merci a livello di fatturato. A partire dagli anni Novanta, l'Iniziativa delle Alpi e la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) indirizzano su rotaia il traffico merci di transito.

Competitività

La concorrenza scalza la collaborazione: con i pacchetti ferroviari della UE, anche la Svizzera apre gradualmente la rete ferroviaria. La liberalizzazione trasforma la Deutsche Bahn e le FFS, fino a questo momento partner, in concorrenti.

1999

Ferrovia di pianura

Con le gallerie di base alpine del San Gottardo (2016), del Monte Ceneri (2020) e del Lötschberg (2007), la ferrovia ha in mano lo strumento per la politica di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Nel 2021, il traffico merci su rotaia attraverso le Alpi è aumentato del 13,4%.



2016

20 anni di FFS Cargo

2003

Traffico internazionale

Con le sue affiliate in Germania e in Italia, FFS Cargo mette piede all'estero, offrendo un traffico merci di transito orientato alla clientela da un'unica fonte. Dal 2011 il traffico di transito viene esternalizzato a SBB Cargo International, la filiale odierna di FFS Cargo.



2021

137 metri

Lunghezza della rotaia per chilometro quadrato di superficie in Svizzera: la maggiore densità di rete in tutto il mondo.



Accoppiamento automatico

Dal 2019 FFS Cargo utilizza 200 carri merci dotati di accoppiamento automatico.

2022

«C'è ancora un grande potenziale di crescita»

Lo scorso anno La Posta ha recapitato oltre 200 milioni di pacchi. E la tendenza è ancora in aumento. FFS Cargo è partner di trasporto del gigante giallo. Quali aspettative ha Johannes Cramer, responsabile dei servizi di logistica? Ce le svela in un'intervista con Désirée Baer, CEO di FFS Cargo.

Intervista: Florian Wehrli Foto: Conrad von Schubert / La Posta Svizzera



La Posta e FFS Cargo hanno prolungato la loro partnership per altri quattro anni.

Per quale motivo?

Johannes Cramer: Portare la logistica su rotaia è di importanza strategica per noi. Vorremmo esternalizzare ancor di più e abbiamo molti obiettivi comuni.

Désirée Baer: La nostra collaborazione si è consolidata negli anni. La Posta e FFS Cargo godono entrambe di un'ottima reputazione pubblica e sono sinonimo di elevata affidabilità. Stiamo facendo tutto il possibile per continuare a soddisfare questi standard qualitativi.

Con il rinnovo del contratto, FFS Cargo attua un progetto innovativo della Posta. Di cosa si tratta esattamente?

Cramer: Stiamo progettando un servizio navetta tra i nostri centri di distribuzione. Questo ci permetterebbe di scegliere la rotaia per i pacchi inviati in ritardo. La situazione di partenza è buona, ma ci sono ancora questioni da risolvere.

Quali, signora Baer?

Baer: I veicoli navetta non sono ancora disponibili sul mercato. Dobbiamo organizzare questi trasporti con mezzi convenzionali: a livello di prezzo e di logistica, è una sfida. I traffici della Posta vengono in parte gestiti in una rete autonoma, dove possiamo implementare queste novità in modo più rapido. In un secondo momento sfrutteremo queste esperienze per mettere a punto sempre più soluzioni specifiche per grandi clienti, servizi che offriamo o sviluppiamo già per la Posta.

Quali sono le vostre aspettative per i prossimi quattro anni?

Cramer: Vogliamo entrambi trasportare più merci su rotaia e a velocità maggiori di quelle odierne. Per raggiungere questi obiettivi dovremo cambiare un po' le carte in tavola, ad esempio a livello di gestione del tempo e disponibilità delle rotaie. Quest'ultima è una questione soprattutto politica.

Baer: Nel processo politico, quattro anni sono un tempo davvero breve. Tuttavia, la digitalizzazione di FFS Infrastruttura ci permetterà di gestire le tracce in modo più flessibile. Per soluzioni su misura per la clientela servono tracce



Gli interlocutori



Johannes Cramer (40 anni) è responsabile dei servizi di logistica da gennaio 2021 e membro della Direzione del Gruppo della Posta Svizzera. Ex COO di Digitec Galaxus AG, ha un dottorato in economia aziendale ed è esperto di commercio online svizzero e del settore logistico.



Désirée Baer (52 anni) è CEO di FFS Cargo da marzo 2020. In precedenza è stata per tre anni a capo di Securitrans e ha fatto parte della direzione di FFS Infrastruttura per sette anni. Si è laureata in economia aziendale presso l'Università di San Gallo.

flessibili e veloci. Dobbiamo trovare un buon compromesso tra il trasporto di persone e merci.

A differenza del traffico viaggiatori, quello merci rimane in gran parte invisibile al pubblico – finché tutto funziona. Non c'è riconoscenza nei confronti della logistica?

Cramer: La logistica garantisce processi fluidi nell'ingranaggio del motore economico. La consapevolezza di dare un contributo rilevante è per me molto più importante della visibilità pubblica.

Baer: La penso in modo simile. Durante il lockdown, la popolazione ha sperimentato in prima persona l'importanza di una logistica funzionante. E per noi la soddisfazione dei clienti è di primaria importanza. Siamo lieti del loro apprezzamento, ma accettiamo volentieri anche le critiche costruttive. Ci aiutano a migliorare.

Affidabilità e puntualità sono qualità tipicamente svizzere che sia la Posta che FFS Cargo rivendicano come proprie. In che modo garantite questi valori anche in futuro?

Cramer: La Posta in Svizzera ha un doppio ruolo: azienda ed ente statale. La componente statale fa sì che valori quali affidabilità e puntualità abbiano una rilevanza che va oltre la redditività. In quest'ottica, nella nostra commessa di base statale non porremo mai gli interessi economici davanti alla puntualità, all'affidabilità o alla qualità.

Baer: Questi valori per noi sono al primo posto, perché è questo che i nostri clienti si aspettano da noi. Altrimenti non si hanno chance in questo mercato. I nostri elevati standard di qualità si vedono chiaramente anche dal confronto con il traffico merci su rotaia nei Paesi vicini. Dipendiamo dall'intero sistema ferroviario, anche dal resto dell'Europa, ma beneficiamo del fatto che la solidità e l'affidabilità hanno la massima priorità alle FFS.

Essendo aziende parastatali, sia La Posta che FFS Cargo sono vincolate a condizioni quadro normative, ma ciononostante operano sul libero mercato. Quali sono secondo voi le sfide principali?

Cramer: Nei confronti della Posta, i Comuni, i Cantoni e la Confederazione hanno esigenze su vari livelli che dobbiamo soddisfare. La Posta fa parte dell'infrastruttura importante per il Paese e questo mi rende orgoglioso del mio datore di lavoro. Sì, siamo al servizio di diversi stakeholder, ma questo per me è un vantaggio.

Baer: A differenza del Gruppo di appartenenza, FFS Cargo non ha vincoli statali. Dobbiamo essere orientati al mercato, finanziariamente

autonomi e autosufficienti. Tuttavia, la politica e la nostra clientela hanno aspettative che vanno nella direzione del «servizio pubblico».

C'è quindi una differenza tra le aspettative e le condizioni quadro.

Cosa accade se le condizioni quadro normative cambiano? Ad esempio, un intervento parlamentare mira a lasciare nella commessa di base solo la posta B.

Cramer: Anche se la posta A dovesse essere esclusa dal servizio di base, per motivi aziendali la manterremmo comunque.

«Sarebbero opportuni incentivi al trasferimento del traffico merci interno dalla strada alla rotaia.»

Désirée Baer, CEO FFS Cargo

Qual è la sua opinione in merito agli incentivi statali per il trasferimento del traffico merci interno dalla strada alla rotaia?

Baer: Gli obiettivi di trasferimento sono validi già oggi per il traffico merci di transito. Nel traffico merci interno, finora non sono stati definiti valori target o incentivi. Per un'economia nazionale più rispettosa del clima ed efficiente sul piano energetico lo troverei tuttavia opportuno, specialmente perché il traffico merci interno ha un volume maggiore rispetto al traffico merci di transito. Dobbiamo controllare che il beneficio economico-aziendale corrisponda a quello socio-economico.

Il commercio online è aumentato ancora nettamente durante la pandemia. Nell'ultimo anno la Posta ha spedito oltre 200 milioni di pacchi. È una tendenza alla crescita destinata a proseguire?

Cramer: Penso che il boom si manterrà inalterato anche dopo l'allentamento delle restrizioni. Nel confronto internazionale, la Svizzera non è particolarmente forte nel commercio online: c'è ancora un grande potenziale di crescita. La Posta investirà pertanto nei prossimi otto anni circa 1,5 miliardi di franchi in nuova infrastruttura, come i centri di distribuzione.

Ci saranno collegamenti su rotaia anche per i nuovi centri di distribuzione?

Cramer: Idealmente, vorremmo che le sedi dei nostri centri di distribuzione si trovassero direttamente sulla rete ferroviaria delle FFS. Tuttavia, nonostante la nostra funzione di azienda statale con un mandato legale, passiamo attraverso il regolare processo di ricerca e approvazione di nuovi siti per ogni lotto di terreno. Con questa procedura, i grandi appezzamenti con collegamenti ferroviari non sono quasi più disponibili. Pertanto, dobbiamo fare a meno dei collegamenti ferroviari più spesso di quanto vorremmo.

Baer: Con la decentralizzazione, le distanze tra i nuovi centri di distribuzione si accorceranno. Ma il vantaggio concorrenziale del traffico merci su rotaia è nelle lunghe distanze. Insieme alla Posta elaboriamo soluzioni per mantenere su rotaia la maggior quantità possibile di merci e incrementarne ulteriormente il volume. Manteniamo così una redditività per entrambe le parti e soddisfiamo le aspettative dei clienti finali.

Che influenza avranno l'automazione e la digitalizzazione nei prossimi quattro anni? Presto ci saranno treni merci a guida autonoma?

Baer: Nei prossimi anni continueremo a investire molto nell'automazione e nella digitalizzazione, così da rimanere competitivi. Il carro merci autonomo è ancora una prospettiva remota, ma affascinante: I treni merci a guida autonoma permetterebbero di spedire anche piccole quantità in modo conveniente. Potremmo così collegare tra loro anche centri di distribuzione decentrati su brevi distanze.

Cosa vi ha insegnato la pandemia?

Baer: La pandemia mi ha dimostrato quanto si può ottenere in presenza di una volontà comune. Durante il primo lockdown abbiamo dovuto apportare molti cambiamenti. Ce l'abbiamo fatta perché abbiamo remato tutti nella stessa direzione: non solo internamente, ma anche insieme ai nostri clienti e ai colleghi che lavorano alle FFS. La tendenza al lavoro decentrato, laddove possibile, rispecchia la nostra società moderna.

Cramer: La quantità incredibile di pacchi che la Posta ha trasportato durante la pandemia è stata una grande sfida. Potevamo vincerla soltanto collaborando tra comparti. Anche a posteriori, questa cosa ci riempie giustamente di orgoglio. Cinque anni fa non potevo immaginarmi che una grande azienda come la Posta riuscisse a funzionare nonostante la maggior parte del personale non lavorasse negli uffici in loco.



Allora non c'erano neanche le tecnologie che abbiamo ora.

Cosa ordinate più spesso online?

Baer: Non sono una persona che fa tanti acquisti online e il mio comportamento non è cambiato neanche durante la pandemia. Più che altro ordino libri, quando so quello che voglio. A volte anche vestiti.

Cramer: Per me è esattamente il contrario, devo pensare a cosa non ordino online. Probabilmente i vestiti, perché preferisco provarli in negozio.

Ogni anno in Svizzera vengono inviati ancora 1,8 miliardi di lettere. Quando è stata l'ultima volta che avete spedito una lettera scritta a mano?

Baer: Probabilmente i biglietti di Natale o gli auguri di buon anno.

Cramer: Anche per me i biglietti di Natale.

A questo proposito occorre precisare, tuttavia, che oltre il 90% della nostra attività legata a lettere e pacchi proviene da clienti commerciali.

Signor Cramer, lei lavora alla Posta da circa un anno e mezzo. Che impressione si è fatto dell'azienda?

Cramer: Sento che il personale è molto legato all'azienda: siamo impiegati della Posta e ne andiamo fieri. Siamo anche molto esigenti

«Per noi il traffico merci su rotaia ha un'importanza strategica. Ci piacerebbe esternalizzare ancora di più».

Johannes Cramer,
responsabile dei servizi di logistica della Posta Svizzera

rispetto alle nostre prestazioni. Ciò spiega, forse, perché la Posta Svizzera fornisce un servizio eccezionale.

Lei si sente una «ferroviera», signora Baer?

Baer: Ormai sono più di dieci anni che lavoro alle FFS e nelle sue società affiliate e sì, mi sento una ferroviaria. Tra le collaboratrici e i collaboratori percepisco una forte appartenenza alla ferrovia, di cui sono orgogliosi. È come una grande famiglia. Insieme si raggiunge il successo e ci si rammarica quando qualcosa non funziona come dovrebbe. È vero che i ritmi sono più lenti rispetto al settore privato, ma sono imposti dalla complessità e dall'interazione tra innumerevoli fattori. È anche questo che mi lega al mio lavoro: operare per la società nell'insieme.



Verso il traffico merci di domani

Il team Automazione di FFS Cargo sta lavorando a importanti ammodernamenti che miglioreranno la velocità e la flessibilità per i clienti e le condizioni di lavoro per il personale.

Testo: Florian Wehri Foto: FFS Cargo

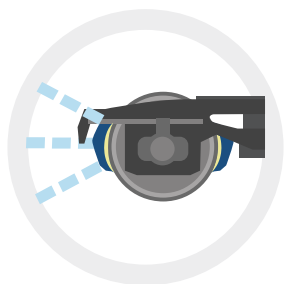
Senza progresso tecnologico, anche la migliore delle aziende rimane indietro. «L'innovazione nel traffico merci su rotaia è indispensabile per affermarci rispetto alla concorrenza e non rischiare il ritrasferimento su strada», afferma la fisica Anja-Maria Sonntag, che insieme a Philipp Thalmann è responsabile del team Automazione di FFS Cargo. Il nucleo del team è costituito da dieci persone che promuovono sviluppi su base progettuale e ne seguono l'attuazione. Un ex macchinista, specialisti IT, ingegneri e un economista aziendale: grazie alla sua composizione, il team Automazione affronta le problematiche da diversi punti di vista (v. doppia pagina seguente).

«Il nostro team è speciale perché fonde e integra a stretto contatto diversi settori tecnici, al di là dei confini tra le unità», afferma Anja-Maria Sonntag. «In questo modo ci assicuriamo che le esigenze dell'utenza confluiscono nello sviluppo in una fase precoce», aggiunge Philipp Thalmann. «Perché il personale le accolga positivamente, è fondamentale che le nuove tecnologie che introduciamo siano facili da usare». Oggi, infatti, i processi di produzione del traffico merci su rotaia sono ancora basati per la maggior parte sulla meccanica pura e sul duro lavoro manuale.

Per poter introdurre in modo capillare in Europa l'accoppiamento automatico digitale (DAK), FFS Cargo dipende dalla collaborazione con i Paesi confinanti e dal sostegno della politica e dei partner economici in Svizzera. «È difficile conciliare i tempi di attuazione con la necessità di coinvolgere quanti più partner possibile», ammette Anja-Maria Sonntag. La Svizzera e FFS Cargo ricoprono un ruolo pionieristico nell'introduzione del DAK.



Aldo Smania e Anja-Maria Sonntag danno una dimostrazione dell'accoppiamento automatico a un evento per la stampa a Basilea.



Prova automatica dei freni

Allentamento – Frenatura – Allentamento

I sensori rilevano lo stato dei freni. Il risultato viene visualizzato con esattezza sul tablet della persona responsabile della prova dei freni. Non serve più girare attorno al treno.



Christian Schmidt (a sin.) è ingegnere del traffico, capoprogetto senior ed esperto di sviluppi orientati alla sicurezza in ambito ferroviario. Franz Haas è esperto di processi d'esercizio.

A che punto è il progetto?

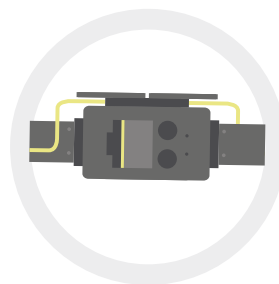
Abbiamo già equipaggiato 200 veicoli. Nell'autunno 2022 introdurremo il sistema nel traffico combinato.

Perché lo facciamo?

Per il controllo manuale dello stato dei freni di tutti i veicoli, il personale deve passare in rassegna l'intero treno per due volte. L'automazione permette di risparmiare circa 30 minuti e inoltre documenta lo stato dei freni.

Quali sono le particolarità?

L'automatizzazione di un processo rilevante per la sicurezza è un terreno del tutto inesplorato per il traffico merci su rotaia. Abbiamo prima dovuto lavorare sulle competenze necessarie e, ancora oggi, impariamo ogni giorno qualcosa di nuovo al riguardo.



Accoppiamento automatico

Accostamento – Clic – Accoppiamento

Il più grande progresso degli ultimi 100 anni per il trasporto europeo di merci su rotaia. Benché sia lo standard ormai da anni nel traffico viaggiatori, non è diffuso in modo capillare nel traffico merci europeo.



Aldo Smania (a sin.) è un ex macchinista e veterano di FFS Cargo con 35 anni di esperienza. Fabio Lo Piccolo è un ingegnere dell'elettronica e dell'automazione con grande competenza nella gestione dei progetti.

A che punto è il progetto?

Da maggio 2019 abbiamo messo in servizio circa 200 carri, 20 locomotive di linea e 15 locomotive di manovra dotate di accoppiamento automatico. Ora perfezioneremo l'accoppiamento automatico digitale.

Perché lo facciamo?

L'accoppiamento manuale è faticoso, pericoloso e obsoleto. La digitalizzazione e l'automazione migliorano la sicurezza e l'efficienza. Altre applicazioni sono i controlli dell'integrità dei treni e la preparazione automatica d'esercizio dei treni.

Quali sono le particolarità?

Per un'introduzione diffusa bisogna prima superare l'ostacolo della migrazione. Per riuscirci servono la collaborazione di tutti gli attori del settore e la garanzia del finanziamento.



Logica digitale di controllo

Registrazione – Controllo – Analisi

Le videocamere lungo la tratta riprendono le immagini che poi vengono analizzate dall'intelligenza artificiale. In tal modo il personale tecnico può eseguire una valutazione dello stato dei veicoli precisa e basata sul rischio.



Patrick Fuhrer (a sin.) è un economista aziendale che lavora nel settore Produzione di FFS Cargo da oltre 10 anni. Dominik Wüthrich è un montatore di formazione ed è entrato nel team di innovazione di FFS Cargo tramite FFS Infrastruttura.

A che punto è il progetto?

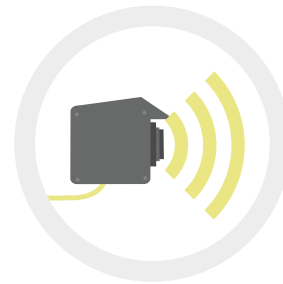
Testiamo la tecnologia nell'applicazione pratica dal 2021. In parallelo verificiamo con i potenziali partner del settore come impiegare in sicurezza l'intelligenza artificiale e con l'Ufficio federale dei trasporti quali sono i requisiti per l'autorizzazione.

Perché lo facciamo?

Oggi giorno spesso effettuiamo le verifiche tecniche anche più volte sullo stesso carro. Dobbiamo ripeterle così spesso perché la documentazione avviene solo in caso di guasto.

Quali sono le particolarità?

La logica digitale di controllo ci permette di automatizzare un processo d'esercizio rilevante per la sicurezza. Oltre a questa tecnologia, sono prioritari l'ulteriore sviluppo e la riprogettazione del processo di verifica.



Driver Assistance System

Riconoscimento – Avvertimento – Messa in sicurezza

Le videocamere con riconoscimento degli ostacoli sono di grande aiuto al personale di locomotiva al lavoro. Si tratta di un miglioramento importante per il servizio di manovra con una sola persona.



Benjamin Wecker (a sin.) ha una formazione in scienze dell'amministrazione e lavora a FFS Cargo dal 2010. Kaspar Tobler è esperto di scienze ambientali ed è entrato a FFS Cargo dopo l'esperienza come trainee.

A che punto è il progetto?

Nel 2021 abbiamo svolto test intensivi sui modelli funzionali in diversi team. L'argomento era del tutto nuovo anche per i potenziali fornitori. In una fase successiva metteremo a concorso il progetto per trovare possibili offerenti, dopo di che potremo già equipaggiare alcuni veicoli nell'ambito di una serie zero.

Perché lo facciamo?

La visuale dalla cabina di guida di una locomotiva di manovra è limitata dalle grandi dimensioni dell'avancorpo. Anche durante la corsa di manovra si verificano di continuo incidenti che potrebbero evitare in presenza di un avvertimento per il conducente.

Quali sono le particolarità?

Il personale del traffico merci su rotaia disporrà di un sistema di assistenza alla guida, com'è norma già da tempo nel traffico stradale.

Consegne a domicilio con la ferrovia

CDS Cargo Domicilio, associazione che riunisce le imprese Planzer, Camion Transport e Galliker, usufruisce del trasporto notturno su rotaia grazie alla collaborazione con FFS Cargo, per spedizioni porta a porta sempre puntuali.

Testo: Florian Wehrli Foto: Conrad von Schubert

Nel deposito di CDS Cargo Domicilio nella stazione merci di Berna è stoccato di tutto: monitor piatti, rottami elettronici, motociclette, bici, materiale da ufficio e da costruzione e molto altro. I pallet, ordinatamente imballati e contrassegnati, vengono trasferiti con efficienza dagli autocarri ai carri merci e viceversa a mezzo di carrelli elevatori. Il centro ferroviario è gestito da Planzer Transport AG, uno dei tre partner dell'associazione. «Solo a Berna trasbordiamo ogni giorno mediamente 1300 spedizioni su 40 carri ferroviari. Destinazione: l'intera Svizzera», spiega Ueli Remund, 61 anni, direttore di CDS, che negli anni Novanta ha contribuito in misura determinante alla riorganizzazione dell'impresa (v. riquadro).

La sfida del trasporto notturno

Tra le 22.00 e le 5.00, quando ai camion dei partner di trasporto è vietato circolare, il viaggio dei pallet prosegue su rotaia nel rispetto del clima. La gestione redditizia del trasporto notturno come modello aziendale rappresenta una sfida logistica. Ogni notte sono circa 375 i carri ferroviari che attraversano la Svizzera per Cargo Domicilio. I tre partner acquistano insieme i servizi di FFS Cargo, nonostante siano tra loro concorrenti. L'associazione dispone quindi di una rete di 20 centri logistici regionali dotati di raccordo ferroviario e gestiti dai rispettivi partner: praticamente

ovunque in Svizzera è possibile raggiungere uno di essi entro un raggio di 30 km.

Una simile organizzazione presuppone, oltre a un assicuramento della qualità a 360°, anche un coordinamento efficace affidato alla sede di CDS Cargo Domicilio SA di Berna:



«Nella logistica, tempo e spazio sono denaro».

Ueli Remund,
direttore di CDS Cargo Domicilio SA

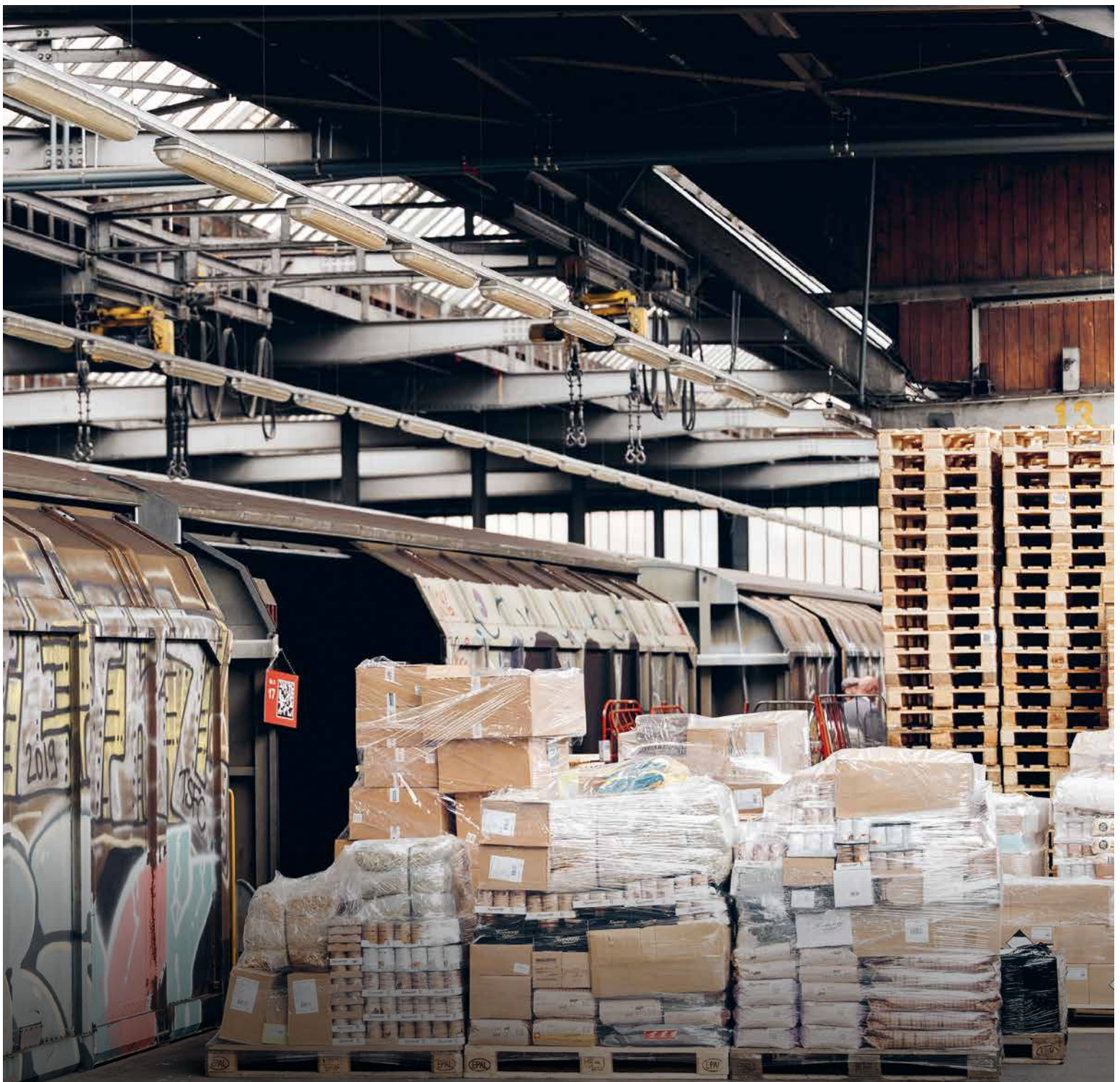
«Supportiamo i centri regionali nei compiti principali e fungiamo da intermediari tra i partner», spiega Remund. La sede di Berna è inoltre responsabile dell'intero traffico ferroviario dell'associazione. «Gestiamo anche un masterplan

e coordiniamo le fatturazioni tra CDS, FFS Cargo e centri regionali.»

Sostenibilità economica ed ecologica

L'ingegnoso masterplan stabilisce di quanti carri ha bisogno, e quando, ciascun centro regionale. I partner CDS ritirano le merci della clientela sul primo miglio e le consegnano in tutta la Svizzera e in Liechtenstein il giorno feriale successivo sull'ultimo miglio. I vantaggi sono diversi: «Da un lato, i conducenti effettuano ritiri e consegne in territori che conoscono bene», spiega Ueli Remund. «D'altro canto, risparmiamo tempo e carburante, rispettando al contempo l'ambiente.»

Oltre al trasporto, i partner CDS offrono altri servizi logistici quali stoccaggio, picking e co-packing. Molte imprese, infatti, oggi rinunciano a gestire grandi capacità di magazzino per motivi economici e devono così intensificare le consegne. La parola d'ordine è «just-in-time»: consegne quanto più possibile puntuali e nelle quantità richieste. «Nella logistica, tempo e spazio sono denaro», afferma Ueli Remund. Puntualità, affidabilità e flessibilità sono quindi priorità assolute nel settore. Grazie a un modello operativo economico e ponderato in un'ottica ecologica, Cargo Domicilio e FFS Cargo garantiscono un'alternativa conveniente, efficiente e sostenibile al semplice trasporto su strada.



CDS: la storia

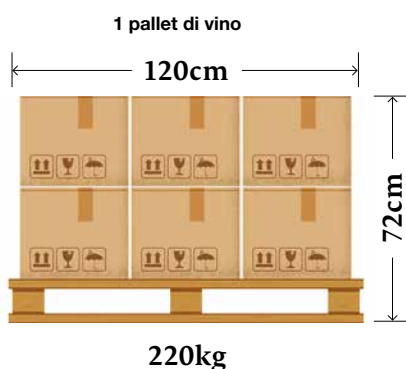
- 1981** Cargo Domicilio nasce come ramo d'attività delle FFS.
- 1992** Privatizzazione parziale con partecipazione delle FFS, della Posta e di circa 40 piccoli azionari.
- 1996** Acquisizione da parte della conglomerata Transvision composta da Planzer Transport AG, Camion Transport AG e Galliker Transport AG.
- 1998** Break even raggiunto. 100 000 carri spediti dal momento della fondazione.
- 2003** Galliker Transport AG lascia l'associazione, ma rimane azionaria di CDS e usufruisce dell'offerta di FFS Cargo.

- 2003** Imbach Logistik AG assume le mansioni di Cargo Domicilio nella Svizzera centrale.
- 2008** Galliker Transport AG acquisisce Imbach Logistik AG.
- 2009** Imbach Logistik AG lascia l'associazione, ma continua a usufruire dell'offerta di FFS Cargo. Il territorio della Svizzera centrale viene suddiviso tra i centri CDS di Berna e Zurigo.
- 2013** Senn Transport AG (Seewen) svolge il ruolo di centro Cargo Domicilio nella Svizzera centrale.

Dalla A di Aire-la-Ville alla Z di Zillis

Praticamente ovunque in Svizzera è possibile raggiungere un centro ferroviario CDS entro un raggio di 30 km. Grazie ai trasporti notturni su rotaia con FFS Cargo, le merci arrivano a destinazione entro un giorno di lavoro, comodamente e nel rispetto del clima.

Illustrazione: Jacqueline Müller



Mittente	Destinatario
Aire Vins SA, Rue du Vieux Four, 1288 Aire-la-Ville	Ristorante Krone Hauptstrasse 43 7432 Zillis



13:30
Il cliente registra l'ordine online

16:30
L'autocarro ritira la merce dal mittente

19:00
Il centro CDS di Ginevra carica la merce sui carri ferroviari

21:15
Il treno merci parte da Ginevra



Trasporto notturno

In Svizzera, dalle 22.00 alle 5.00 gli autocarri non possono circolare. Affinché le merci possano viaggiare anche di notte, i pallet vengono trasbordati su carri ferroviari.



375
carri ferroviari circolano ogni notte per CDS



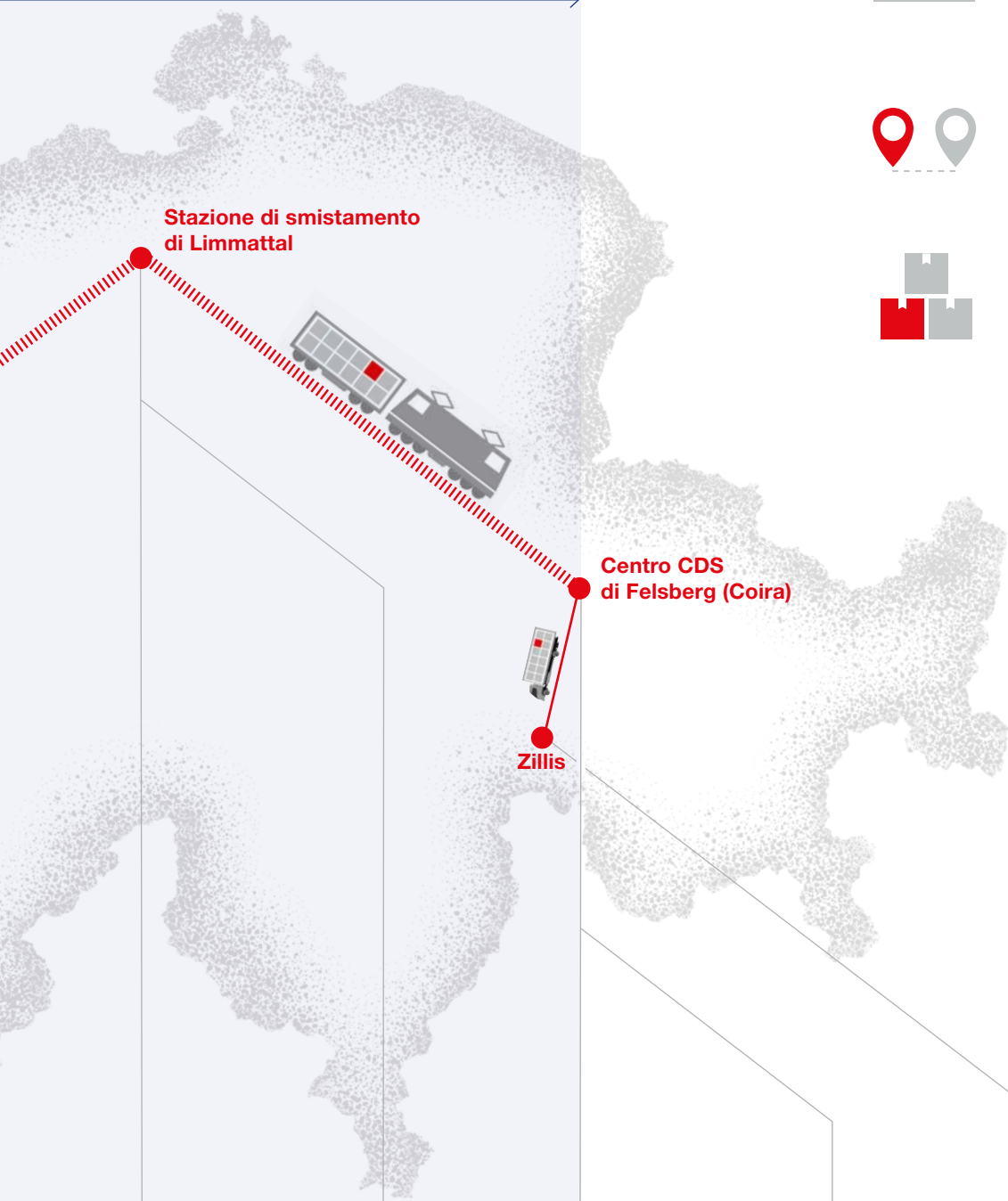
38
Europallet trovano spazio su un carro ferroviario



15,9
milioni di km percorsi da carri nel traffico CDS nel 2021



28 000
spedizioni a notte



00:57
Arrivo alla stazione di Limmattal per lo smistamento

02:33
Il treno di nuova composizione viaggia verso Coira

05:00
Arrivo nel centro CDS di Felsberg (Coira)

06:30
Trasbordo su autocarro

08:15
Consegna al destinatario a Zillis

Un corridoio per proteggere la natura e il clima

Il terminale di trasbordo Gateway Basel Nord sorgerà su una superficie che ospita specie animali e vegetali rare. L'introduzione di biotopi sostitutivi e di un passaggio faunistico contribuirà a minimizzare il più possibile l'impatto sulla natura.

Testo: Florian Wehrli Visualizzazione: Gateway Basel Nord AG



Alla fine degli anni Ottanta la Deutsche Bahn ha sospeso l'esercizio nella stazione di smistamento di Baden (Basilea). Da allora, nell'area di oltre 20 ettari che si estende tra le rotaie e la massicciata è sorto un biotopo di prati e pascoli secchi da proteggere, nel quale si sono insediate rare specie vegetali (alberi, cespugli, fiori) e animali (cavallette, lumache e rettili).

Questo luogo speciale è teatro di un conflitto tra protezione del clima e della natura. È qui infatti che sorgerà un terminale di trasbordo trimodale tra la ferrovia, il Reno e la strada: il Gateway Basel Nord. «Il progetto è fondamentale ai fini del trasferimento del traffico merci su rotaia e quindi anche per la riduzione delle emissioni di CO₂ e la tutela del clima», spiega Martin Haller, che segue il progetto per FFS Cargo in qualità di membro del Consiglio d'amministrazione di Gateway Basel Nord AG. «Anche se il piano direttore cantonale destina l'area a finalità logistiche,

sentiamo una forte responsabilità per la conservazione della biodiversità», afferma Haller. Le somme disposte per la protezione della natura equivalgono ormai agli investimenti per la pianificazione del terminale.

Per minimizzare il più possibile l'impatto sulla natura sono previsti diversi interventi sostitutivi: su una superficie di almeno 4000 m² sorgerà un corridoio faunistico lungo il terminale per autocarri e la darsena 3 pianificata. «Gli animali avranno così il passaggio garantito», spiega Martin Haller. «Inoltre, rotaie e massicciata dell'ex stazione di smistamento di Baden saranno mantenute inalterate in gran parte dell'area». La riqualificazione ecologica nell'attuale bosco ceduo di Hard/Pratteln, nella stazione di smistamento di MuttENZ e nel terreno agricolo di Lange Erlen darà vita a nuovi, preziosi habitat. Le superfici sostitutive (45 ettari) equivalgono a circa quattro volte l'area del futuro terminale.

Una volta ultimato, il Gateway Basel Nord sarà il più grande terminale di trasbordo della Svizzera. Il corridoio faunistico previsto non collegherà solo gli habitat: una terrazza consentirà ai visitatori di ammirare da vicino l'interazione tra natura e logistica.



Altre domande?

Il numero 0800 707 100 è a disposizione della nostra clientela per fornire in modo semplice e rapido le informazioni desiderate. Quattro collaboratrici e collaboratori del servizio clienti si presentano.

Testo: Stefanie Probst, Martina Riser Foto: Martina Riser



Ana de Brito Rede, servizio clienti

Ordinazioni di carri o attrezzatura di carico e prenotazioni di spedizioni

Per te cos'è importante nel contatto con i clienti?

Dedico a ogni cliente la mia totale attenzione. Per me è importante comprendere rapidamente la sua richiesta, fornire informazioni competenti e saper offrire una soluzione. Il cliente deve conservare un'impressione positiva alla fine della conversazione.

Cosa ti piace del tuo lavoro?

Ho una vera passione per le lingue, quindi ogni chiamata dal Ticino o dalla Svizzera romanda mi rende felice e arricchisce automaticamente il mio vocabolario.

Conosci sempre la risposta da dare?

La domanda più frequente è «dov'è il mio carro?», e grazie ai nostri sistemi informatici posso rispondere immediatamente. Ovviamente i clienti pongono anche domande più complicate. In questo caso entra in gioco la collaborazione tra i team.



Alexander Raemy, servizio clienti

Ordini di trasferimento e sistemi online

Per te cos'è importante nel contatto con i clienti?

Io sono responsabile dei miei clienti, quindi mi impegno per fornire loro l'aiuto necessario nel modo più rapido possibile. Questo significa anche metterli subito in contatto con la persona giusta evitando lunghe attese.

Quali sono le richieste che ti hanno sorpreso?

In primavera arrivano chiamate da privati che desiderano acquistare i vecchi pallet di legno per costruire fioriere da giardino. È una bella idea. In questo caso li indirizzo direttamente a un fornitore di pallet.

2



Conosci sempre la risposta da dare?

Lavoro al servizio clienti di FFS Cargo da oltre 20 anni. Spesso quando vedo comparire un numero di telefono so già quale domanda mi farà il cliente e ho la risposta pronta.

3



Simon Mirakaj, disponente

Traffico combinato

Per te cos'è importante nel contatto con i clienti?

Il mio compito è conoscere i nostri clienti e comprendere le loro esigenze. Solo in questo modo posso assisterli in modo ottimale e trovare soluzioni specifiche per ciascuno di loro. A volte questo comprende anche fare uno sforzo in più.

Cosa ti piace del tuo lavoro?

Naturalmente la varietà, ma anche il lavoro a turni, perché il servizio clienti risponde dal mattino alla sera. Nel pomeriggio, mentre gli altri devono lavorare, io posso godermi il sole.

A quali domande ti piace rispondere?

Richieste sui tempi di trasporto e le capacità disponibili sui treni del traffico combinato. Spesso si tratta di trasporti supplementari che devono essere trasferiti dalla strada alla rotaia: un'ottima notizia per noi e per il clima.

4



Stefan Huber, servizio clienti

Contabilità e altre questioni relative al traffico merci

Cosa ti piace o ti dà soddisfazione del tuo lavoro?

Il tasto 4 riserva sempre nuove sorprese. Non so mai cosa aspettarmi, né la lingua, né la richiesta di chi chiama. Per questo il mio lavoro è così interessante.

Quale richiesta ti ha sorpreso?

Un pastore dell'Oberland bernese voleva sapere quando il suo gregge può attraversare i binari. Noi riceviamo anche molte domande di questo tipo: dobbiamo sempre avere una risposta pronta per qualsiasi quesito, anche il più insolito.

A quali domande ti piace rispondere?

Sono sempre felice quando qualcuno vuole fornire un feedback. In questo modo noi e il servizio clienti possiamo migliorare continuamente.

Freno di binario



Piccoli, ma sorprendenti: questi pistoni grigi hanno una funzione cruciale nelle stazioni di smistamento con sella di lancio, una speciale rampa sulla quale una locomotiva spinge i carri merci. Questi scendono quindi per gravità e vengono inviati a uno dei molti binari di direzione grazie agli scambi. È proprio nella zona di lancio che entra in gioco il freno di binario o «Dowty retarder» qui raffigurato, che prende il nome dal suo inventore e fa in modo che i carri non accelerino oltre i 5 km/h. Nel binario sono montati molti di questi elementi frenanti, che servono a evitare che i carri si urtino tra loro.



Uno sguardo alla
stazione di smistamento
di Limmattal:

tiny.cc/rbl

15 000

Viaggi di autocarri
eliminati ogni giorno da
FFS Cargo, che trasporta
quotidianamente
185 000 tonnellate per
i clienti.



Con argilla e limo lungo il Giura

Per conto della ditta Steiner SA, FFS Cargo trasporta da Le Brassus (Vaud) al lago di Neuchâtel circa 72 000 tonnellate di materiale di scavo, un peso oltre dieci volte superiore a quello della Torre Eiffel. Proveniente da un progetto edilizio dell'azienda produttrice di orologi Audemars Piguet, fino a fine luglio, per circa cinque mesi, i 109 treni con 11 carri merci trasportano il materiale fino a Onnens-Bonvillars. Il materiale ecologicamente neutro, prevalentemente argilla e limo, è infine versato nel lago di Neuchâtel per la rinaturalizzazione.



Il treno merci digitale affronta il test internazionale

Un ulteriore passo in avanti verso l'introduzione dell'accoppiamento automatico digitale (DAK) in tutta Europa: il periodo di prova del primo treno merci digitale in viaggio sulle linee europee è iniziato ad autunno 2021 e si concluderà a fine 2022. L'obiettivo è testare il DAK in condizioni di esercizio reale. A inizio anno il treno ha fatto tappa in Germania, Austria e Svizzera. Per circa un mese FFS Cargo ha eseguito approfondite verifiche sul DAK, facendo circolare il treno di prova anche sull'asse del San Gottardo. FFS Cargo ha sottoposto le procedure tecniche a un'ampia gamma di test in diverse località della rete svizzera. Inizialmente il treno merci digitale era costituito da 13 diversi carri merci e dal veicolo di DB Systemtechnik impiegato per le corse di misurazione; in seguito è stato ampliato a 24 carri per l'esecuzione di ulteriori

test. Il treno è finanziato dal Ministero federale tedesco per i trasporti e le infrastrutture digitali. L'accoppiamento automatico digitale rappresenta il progetto prioritario per l'innovazione del traffico merci su rotaia in Europa. In Svizzera l'iniziativa è sostenuta dall'Ufficio Federale dei Trasporti, dall'Unione dei trasporti pubblici e dall'Associazione dei caricatori, che insieme alle imprese di trasporto ferroviario delle merci e ai detentori di carri merci stanno elaborando un modello di procedura di consultazione per la decisione politica a favore dell'introduzione e del finanziamento dell'accoppiamento automatico digitale nel traffico merci su rotaia in Svizzera.



Maggiori informazioni nel blog:
tiny.cc/dac4eu-i



Il contributo della ferrovia merci.

Ogni giorno FFS Cargo trasporta per la sua clientela 185 000 tonnellate di merci attraverso la Svizzera, contribuendo a ridurre il traffico stradale di 15 000 corse di autocarri al giorno. L'azienda fornisce così un importante contributo all'approvvigionamento della Svizzera e al conseguimento degli obiettivi climatici.

Dai anche tu il tuo contributo: prenota l'offerta!
www.sbbcargo.com/offerta

