

cargo

La rivista svizzera di logistica

1 | 2020

Un posto privilegiato

Nathalie Simplet è una macchinista per vocazione e per la vista incredibile che gode dal suo «ufficio».

Da pagina 20





Il gufo vede tutto

I gufi sono conosciuti per i loro grandi occhi rotondi e per la loro vista eccellente, soprattutto di notte. Non c'è quindi da stupirsi che il soprannome del nuovo sistema di avvertimento anticollisione sulla locomotiva di manovra sia «Gufo». Si tratta di un radiotelecomando, ulteriormente sviluppato con segnali visivi e acustici, con il quale è possibile monitorare il tracciato ferroviario. Il sistema di avvertimento anticollisione consente la manovra con una singola persona ed è quindi indispensabile per l'esercizio con un solo operatore.



Ulteriori informazioni sul «Gufo» e sulle altre innovazioni di FFS Cargo su: sbbcargo.com/innovation

Impressum

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

Redazione FFS Cargo: Brigitte Hager, Anouk Ilg, Peter Imfeld, Regula Jauner, Lea Meyer, Miriam Wassmer

Concetto e realizzazione: Infel AG, Zurigo **Redazione:** Alexander Jacobi, Michelle Russi, Manuel Bühlmann, Karin Rechsteiner **Direzione del progetto:** Bärbel Jördens **Layout:** Murielle Drack

Traduzioni: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurigo

Litografia e stampa: Hertig+Co. AG, Lyss

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

Tiratura complessiva: 5000 copie

Il copyright appartiene a FFS Cargo. La riproduzione di singoli articoli è ammessa solo dietro citazione della fonte. Vi preghiamo di inviare una copia all'indirizzo della redazione.

Abbonamento gratuito su www.sbbcargo.com/it/abbonamento, Abbonatevi gratuitamente alla rivista «cargo» in tutta la Svizzera, oppure leggete la versione online su www.sbbcargo.com. Per comunicare un cambio di indirizzo o cancellare l'abbonamento scrivere a: cargomagazin@sbbcargo.com.

Editoriale



Pochi macchinisti in Europa

Negli ultimi due, tre anni, tutte le ferrovie europee sono alla disperata ricerca di personale di locomotiva. Il lavoro a turni e notturno nel traffico merci ha contribuito a rendere questo profilo professionale meno attrattivo agli occhi dei giovani. In questo numero due professionisti del settore raccontano cosa li affascina del loro lavoro nella cabina di guida di una locomotiva, della libertà e della varietà della loro professione. Anche oggi, a distanza di anni, rifarebbero la stessa scelta, perché non potrebbero immaginare di fare un altro lavoro. Isabelle Betschart, capo Produzione di FFS Cargo, spiega come rendere più attraente questo profilo professionale in una breve intervista a pagina 22.

Con l'introduzione della prova dei freni automatica quest'estate, dopo la messa in esercizio dell'accoppiamento automatico, poniamo un'ulteriore pietra miliare nella rete del traffico interno combinato. Questo ci renderà più competitivi e permetterà a FFS Cargo di mantenere il suo ruolo pionieristico in Svizzera e in Europa. In questo numero scoprirete anche come viene effettuata la prova dei freni tramite tablet.

Vi auguro una piacevole lettura.

Brigitta Hager
Comunicazione FFS Cargo

4-9 Focus sulla logistica: traffico combinato

Consegne veloci anche in treno? Si può. Visitiamo la società di recapito pacchi DPD, che ora consegna i suoi pneumatici per auto con FFS Cargo e sta valutando altri trasporti.



10-11 Colpo d'occhio

Come funziona la prova dei freni automatica? Che vantaggi offre? E quali criticità si frappongono alla sua realizzazione?

12-15 Incontro al vertice

Nicolas Perrin con il nuovo CEO Désirée Baer.



16-19 Innovazione

Boom della manutenzione a Chiasso – soprattutto per conto terzi. Crescono gli investimenti in Ticino.



20-23 Al centro di tutto

Felicità nella cabina di guida: due macchinisti raccontano il motivo della scelta di questo lavoro e perché oggi la rifarebbero.

24-26 Punto di vista del cliente

Saviva rifornisce le aziende del settore gastro-alberghiero dalla pasta alla panna fino ai detersivi. E la filiale all'ingrosso di Migros scommette sulla ferrovia.

27 L'oggetto

Addio, tenditore a vite! Un vecchio modello in primo piano.

28-29 Oltre confine

Attraversare il paese in silenzio: da inizio 2020 entrano in Svizzera solo carri merci sottoposti a risanamento fonico.

30-31 Frammenti

Il peso della Torre Eiffel in verdura – i servizi di FFS Cargo per una volta presentati in modo diverso. E poi le novità dal settore.



Un treno carico di pacchi

DPD Svizzera ha trasferito i trasporti dalla gomma alla rotaia, togliendo dalla strada dieci camion a notte. Le prime esperienze di traffico combinato sono state talmente positive che il leader delle consegne monocollo sta valutando ora di spostare su rotaia tutti i traffici di linea.

Testo: Katharina Rilling Foto: Dan Cermak



Per la maggior parte delle persone che devono spedire o ricevere un pacco, la tempestività della consegna è il criterio fondamentale, per non dire unico, in base al quale scelgono o valutano un corriere», afferma Rolf Neeracher, manager del servizio di linea presso la società di recapito pacchi DPD Svizzera. Eppure dall'autunno 2019 DPD gestisce stabilmente una parte dei trasporti su rotaia. Perché? «Ci troviamo in effetti di fronte a obiettivi contrastanti: il treno è il mezzo di trasporto più ecologico per i nostri pacchi, ma non il più rapido e flessibile.» Tuttavia Rolf Neeracher ha osservato un'inversione delle priorità presso la clientela: «Adesso ci chiedono spesso di trasportare più colli utilizzando la ferrovia, anche se in questo modo si allungano i tempi di consegna. Alcuni ci scelgono proprio perché ci impegniamo in modo spontaneo a compensare le nostre emissioni di CO₂.»

Sostenibilità: una motivazione forte

La scelta di DPD Svizzera di affidare ogni giorno a FFS Cargo 1-2 casse mobili - ossia container specifici per il trasporto combinato - per il trasporto da Gossau a Cadenazzo e Renens e ritorno è stata determinata soprattutto dagli obiettivi ecologici dell'azienda. Entro il 2025 si vuole ridurre le emissioni per singolo pacco del 30 per cento. Grazie al trasporto su rotaia si risparmiano ora dieci viaggi su camion e circa 1,2 tonnellate di CO₂ a notte. Il decongestionamento della rete stradale porta a DPD dei vantaggi sia ecologici che economici: per le consegne a zero emissioni di CO₂ su rotaia viene impiegato meno personale e si compensa la forte domanda di conducenti sul mercato. «Credo personalmente che sulla decisione abbia pesato tanto la questione della sostenibilità quanto l'aspetto finanziario», sottolinea Rolf Neeracher.

«La questione della sostenibilità è importante tanto quanto l'aspetto finanziario.»

Rolf Neeracher,
manager Servizio di linea, DPD Svizzera

In passato un flop, oggi al top

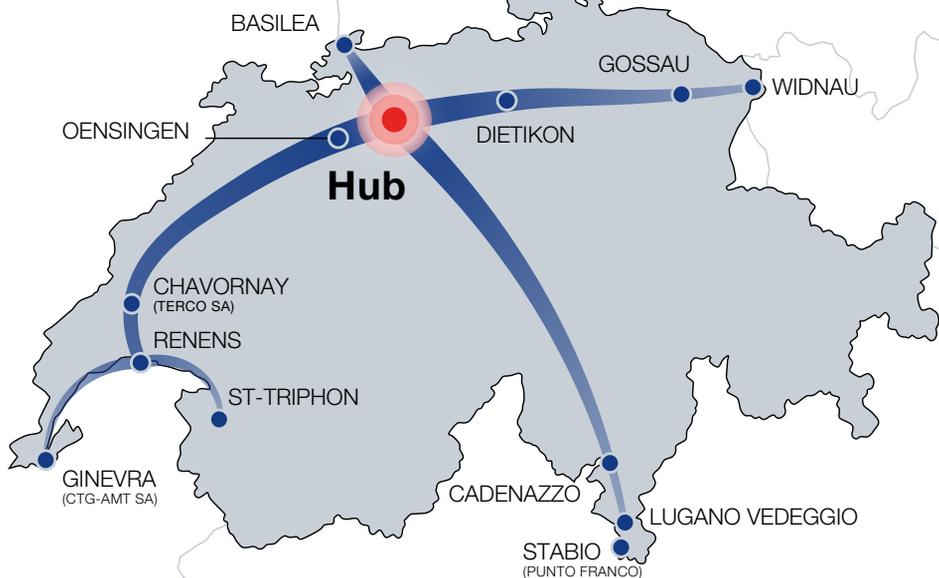
Il manager di linea sbatte i piedi, si alita sulle mani e le sfrega per scaldarsi. Il freddo strisciante sale su per le gambe. Mentre attendono al terminale di trasbordo di Dietikon, Neeracher e il suo team tempestano di domande Knuth Rüegg, Sales Manager del traffico combinato di FFS Cargo. Quest'ultimo ha invitato il nuovo cliente a visitare il terminale. «È il solo modo per fare capire al cliente cosa succede al suo carico nella catena logistica che comprende anche

un terminale di trasbordo regionale.» La colonna sonora durante la visita è data dal rombo del reachstacker, un ibrido tra una gru e un trattore che a titolo dimostrativo solleva la cassa mobile DPD dall'autocarro al treno. Sembra un gioco da ragazzi, ma l'apparenza inganna. È necessaria una formazione specifica per manovrare in sicurezza un peso massimo. Rüegg mostra le casse con il marchio e spiega: «DPD ha il proprio equipaggiamento. Il trasporto iniziale e finale su autocarro da e verso il terminale di trasbordo è gestito direttamente da DPD. All'occorrenza siamo però in grado anche noi di offrire l'intero servizio.» L'utilizzo della capacità compete esclusivamente a FFS Cargo. «È come la seggiovia che funziona sempre, sia quando è piena che quando è vuota. Il cliente non deve preoccuparsene.»

Il freddo pungente non smorza il buonumore e volano battute o si raccontano aneddoti vari. Come ad esempio



Rete di linee del traffico combinato





Container col marchio: il corriere DPD utilizza materiale proprio.



Peso massimo: il reachstacker trasferisce i container in sicurezza dalla strada al binario.



Durante la visita al terminale, Knuth Rüegg (sinistra) spiega al team DPD come viene gestito il carico.



Il reachstacker può sollevare carichi fino a 50 tonnellate.



Pacchetto completo: sostenibile e a impatto zero

Dal 2012 DPDgroup compensa di propria iniziativa tutte le emissioni di CO₂ generate con l'attività di trasporto e recapito dei pacchi. Nelle diverse filiali nazionali di DPD si lavora anche a una riduzione definitiva delle emissioni di CO₂. Nel 2019 (situazione a ottobre) si è ottenuta in sedici paesi una riduzione pari a 355 tonnellate di CO₂, soprattutto grazie a modelli alternativi di veicoli e motori, ma anche con gli impianti fotovoltaici e l'impiego di lampadine LED nei centri di smistamento.

Posizione favorevole:
i terminali di
trasbordo si trovano
nelle immediate
vicinanze di molti
depositi DPD.

questo: «Quando FFS Cargo ci ha contattati, sono tornati a galla alcuni vecchi ricordi», butta lì sorridendo Rolf Neeracher ai presenti. «Una volta dovevo sempre aspettare il treno con le nostre casse mobili ad Aarau. È successo anche che il treno non arrivasse proprio. Nella mia mente associavo il trasporto combinato a un servizio poco affidabile.» Oggi il manager DPD può ridere delle esperienze pregresse con FFS Cargo perché la collaborazione più recente funziona invece a meraviglia. «È bastato il periodo di prova a convincerci del tutto e stiamo addirittura valutando l'opzione ferroviaria per tutti i nostri trasporti», rivela il manager di linea.

Meno problemi di stivaggio, zero danni

In una prima fase sono stati trasferiti su rotaia prodotti esclusi dalla consegna rapida come gli pneumatici. I relativi pacchi sono tre volte più voluminosi e pesanti di quelli standard. Ogni primavera e autunno, questo carico voluminoso congestionava pesantemente le linee DPD. «Separando gli pneumatici dagli altri colli abbiamo meno problemi di stivaggio e possiamo trasportare con i nostri mezzi regolari su strada il triplo dei pacchi rispetto a un carico misto. Inoltre così si minimizzano i danni al carico normale», spiega Rolf Neeracher.

Da parte sua, FFS Cargo ha guadagnato punti con il servizio di linea e l'ubicazione favorevole dei terminali di trasbordo. Una buona parte dei depositi di DPD si trova entro un raggio di venti chilometri dalle stazioni di trasbordo. Knuth Rüegg si fa pubblicità: «Monitoriamo costantemente le esigenze dei clienti e creiamo nuovi terminali, dove necessari. Da aprile 2020 offriamo un nuovo punto di trasbordo a Stabio; Widnau seguirà ad agosto.» Negli ultimi anni FFS Cargo ha lavorato per ridurre i tempi, permettendo ai clienti di consegnare le casse mobili il più tardi possibile e di ritirarle rapidamente a destinazione. Con questa premessa, nuovi clienti hanno cominciato a collaborare con la ferrovia.

Dopo i primi trasporti Rolf Neeracher ha preso atto che «al giorno d'oggi



In passato languiva in attesa delle casse mobili, oggi è un fautore convinto del traffico combinato: Rolf Neeracher, manager di linea (destra).

è diventato molto semplice caricare e scaricare una cassa mobile da un treno». Fortunatamente l'azienda di recapito attribuisce la massima priorità all'affidabilità: «Garantita oggi da FFS Cargo al 100 per cento.» A suo parere la collabora-

«I clienti ci scelgono perché compensiamo le emissioni di CO₂.»

Rolf Neeracher,
manager Servizio di linea, DPD Svizzera

zione è molto gradevole e senza frizioni, soprattutto con Dispo TC. «Praticamente qualsiasi desiderio esprimiamo ci viene esaudito con nostra piena soddisfazione. E quando qualcosa non è fattibile, ci propongono delle alternative. Lo apprezzo molto.»

La sfida dei valori

Da quest'anno è previsto il trasporto su rotaia anche per una parte dei pacchi regolari. DPD sta facendo i preparativi del caso. Knuth Rüegg è fiducioso: «Noi diamo la disponibilità a incrementare i volumi trasportati dall'oggi al domani: siamo pronti.» Ma prima DPD dovrà

migliorare la propria capacità di smistamento. Un altro ostacolo è rappresentato dall'organizzazione dei trasporti: un trasporto ferroviario è ancora l'eccezione per DPD e occorre istruire i collaboratori dei depositi. Inoltre i quantitativi oscillano sensibilmente e ciò rende più difficile una pianificazione. In alcuni casi rimane preziosa la flessibilità degli autocarri che possono eseguire facilmente un viaggio supplementare. Un'altra criticità posta in evidenza da Rolf Neeracher riguarda l'aspettativa dei mittenti di consegnare tardi e di ottenere un recapito rapido: «Qui occorre un cambiamento più radicale dei valori a livello sociale.»

Controllo dei freni più veloce

La prova dei freni automatica rende più efficiente il servizio di manovra. Ma come funziona nello specifico?

Testo: Alexander Jacobi Infografica: Pia Bublies

I treni merci vengono spesso raggruppati nel traffico a carri completi. Una prova dei freni a posteriori assicura il corretto funzionamento dei freni. Con la prova dei freni automatica il tempo di preparazione del treno può essere notevolmente ridotto rispetto a quella manuale. In questo modo il servizio di manovra diventa più rapido e sicuro. Insieme all'accoppiamento automatico e al sistema di avvertimento anticollisione, la prova dei freni automatica è un passo in avanti verso l'esercizio con un solo operatore.

Prova dei freni manuale

1 Il collaboratore 1 riempie la condotta principale della locomotiva con aria compressa (5 bar). Ora tutti i freni dovrebbero essere sbloccati.



2 Il collaboratore 2 controlla su almeno un veicolo che i freni siano stati sbloccati: nel caso dei freni a ceppo colpendo il ceppo del freno, nel caso dei freni a disco guardando attraverso l'apposita finestra.



7 Quando tutti i freni sono stati sbloccati, il collaboratore 2 dice al collaboratore 1 «Freno buono».



Prova dei freni automatica



1 Il collaboratore è in collegamento radio con l'elettronica di ogni carrozza via tablet per controllare la pressione nel cilindro del freno, la forza frenante (per i freni a ceppo) e il freno di stazionamento. Per prima cosa riempie la condotta principale della locomotiva con aria compressa (5 bar). Ora tutti i freni dovrebbero essere sbloccati.

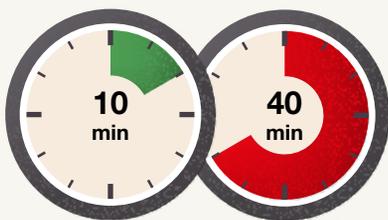


2 Il collaboratore controlla via tablet che lo stato di sblocco dei freni ad aria compressa e di stanziamento sia segnalato da ogni carrozza.

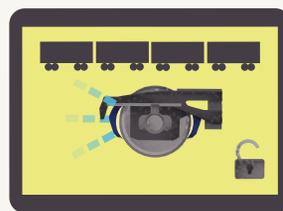


3 Il collaboratore esegue una frenatura d'esercizio (ridurre la pressione dell'aria da 5 a 4 bar). Ora tutti i freni dovrebbero frenare.

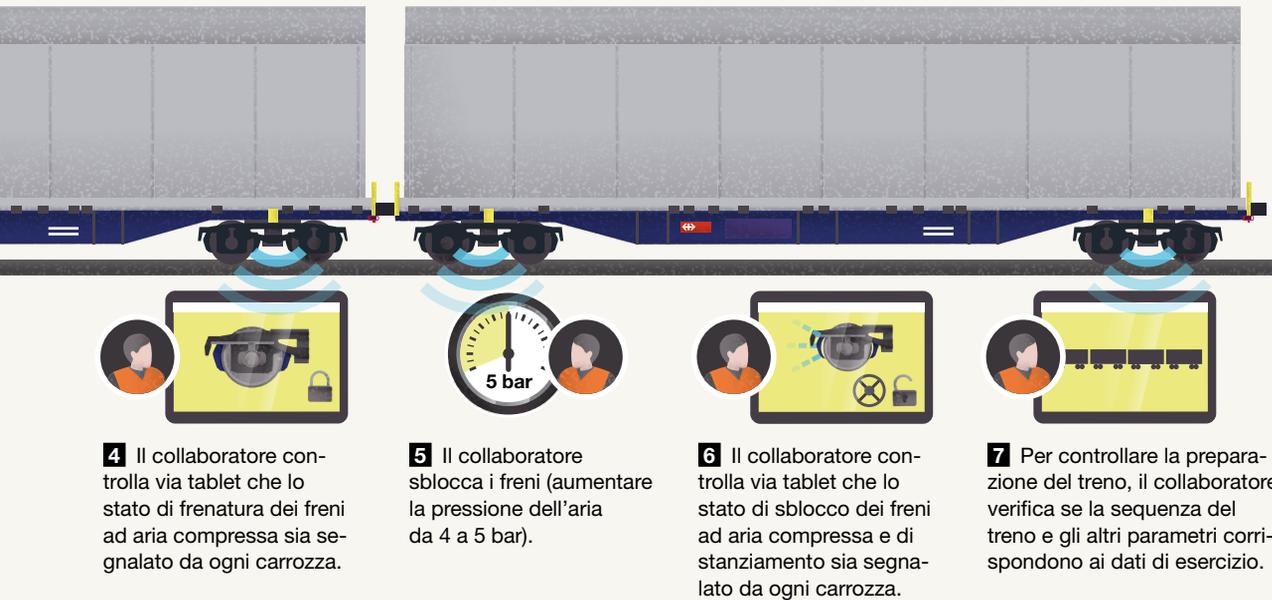
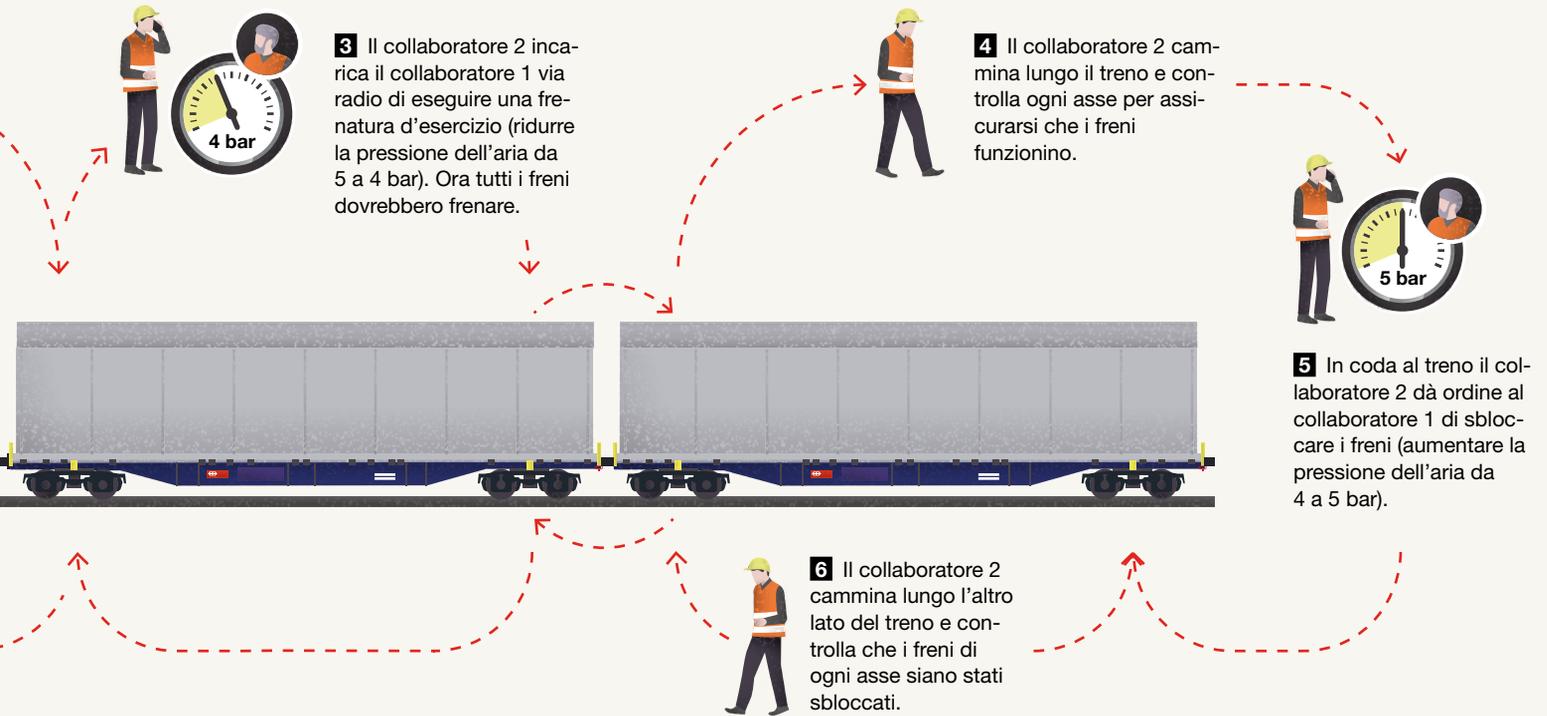
Vantaggi della prova dei freni automatica



Un notevole risparmio di tempo: durata di circa 10 min (invece di 40 min)



Panoramica dello stato dei freni dell'intero treno



Una nuova strada per l'omologazione ufficiale

Nel caso della prova dei freni automatica, le sfide maggiori risiedono da un lato nello sviluppo tecnico rilevante per la sicurezza, dall'altro nell'integrazione nei processi d'esercizio, nella prova di sicurezza funzionale e nell'omologazione ufficiale. Dato

che nessun'altra ferrovia merci in Europa ha finora operato con una prova dei freni automatica, per tutte le parti interessate si sta aprendo una nuova strada. In conformità alle norme europee vigenti, FFS Cargo sta sviluppando il sistema di

prova dei freni automatica insieme ai suoi partner PJ Messtechnik GmbH e Rail Cargo Austria AG. Si tratta di una condizione preliminare per poter utilizzare la prova dei freni automatica anche in altri paesi.

A photograph of a man and a woman standing on a train platform. The man, on the left, is wearing a dark blue and orange high-visibility jacket with reflective silver stripes. The woman, on the right, is wearing a bright orange high-visibility jacket with reflective silver stripes. They are both smiling and looking towards the right. In the background, there is a yellow and white train and a blue sign that reads "Olten Hamme".

«In futuro vorremmo diventare ancora più dinamici»

Per migliorare i risultati in modo sostenibile, Désirée Baer, nuovo CEO di FFS Cargo, punta a soluzioni innovative, orientate al futuro e al mercato. L'abbiamo intervistata, insieme al suo predecessore Nicolas Perrin, poco prima del passaggio di consegne del 1° marzo 2020.

Intervista: Stefan Boss Foto: Daniel Winkler

Signora Baer, qual è la sua impressione dopo questa prima fase di inserimento presso FFS Cargo?

Désirée Baer: Sto avendo modo di incontrare collaboratori molto impegnati, aperti al cambio di vertice e favorevoli alla nuova partnership con Swiss Combi (composta dalle aziende Planzer, Camion Transport, Bertschi e Galliker).

Signor Perrin, dopo 13 anni lascia la guida di FFS Cargo. È dispiaciuto?

Nicolas Perrin: Il periodo trascorso in FFS Cargo è stato davvero intenso e avvincente. È chiaro che congedarmi dalla direzione dell'azienda mi tocca emotivamente. Mi fa piacere, però, che a sostituirmi sia una persona competente come Désirée Baer e guardo con gioia al futuro.

La ferrovia merci ha attraversato periodi densi di eventi. Qual è stato il momento più bello?

Perrin: Sicuramente non scorderò mai quando, oltre 15 anni fa, abbiamo condotto il nostro primo treno con FFS Cargo in Germania e Italia. Infatti, dopo la liberalizzazione del traffico merci su rotaia abbiamo assunto un ruolo pionieristico. Vorrei anche sottolineare che nel 2013 abbiamo chiuso in attivo per la prima volta dopo oltre 40 anni. Sono poi felice del fatto che da un anno in Svizzera l'accoppiamento dei carri nel traffico combinato sia diventato automatico. Si tratta di un primo passo verso il futuro del traffico merci su rotaia. Alla fine, però, è la somma di tutti gli elementi che conta, e i tanti incontri positivi e il lavoro con le persone.

Signora Baer, lei ha una notevole esperienza come dirigente: prima a capo della startup Eyezone, un rivenditore ottico, e più recentemente alla guida di Securitrans. Ha anche esperienza in cabina di guida?

Baer: Con le FFS mi è capitato più volte di viaggiare nella cabina di guida. Certo, mai in un treno merci, ma solo in treni di manovra e di cantiere. Ho persino guidato il modernissimo veicolo di manutenzione per la galleria di base del San Gottardo, sui binari del fornitore. È stata una bella sensazione sentire tutta quella potenza. Spero anche in futuro di poter viaggiare con regolarità nella cabina di un treno merci affiancando i nostri collaboratori.

Cosa la lega alla ferrovia merci? Come membro della direzione di FFS Infrastruttura è stata anche responsabile dei processi logistici.

Baer: All'interno di FFS Infrastruttura lavoravamo a stretto contatto con FFS Cargo, ad es. nella manutenzione della flotta, negli acquisti e nell'innovazione. Avevamo anche dei piani per un hub



Si è già integrata: Désirée Baer alla stazione di Olten Hammer, non lontano dal suo nuovo ufficio.

logistico comune a Hägendorf, ma non sono stati portati avanti. Anche nella mia recente esperienza a capo di Securitrans abbiamo collaborato con FFS Cargo per la logistica dei lavori. Per questo conosco già diverse persone in quest'azienda.

«Se qualcosa non va per il verso giusto ci si ritrova rapidamente in perdita.»

Désirée Baer,
CEO di FFS Cargo

Il settore della logistica è un ambiente prettamente maschile. Come se la cava?

Baer: Negli ultimi 25 anni le mie esperienze lavorative sono state tutte in contesti maschili, dal mio inizio nel settore finanziario passando poi al campo delle consulenze. Perciò non mi preoccupo minimamente. Per inciso, alla direzione di FFS Cargo noi donne siamo al momento più numerose degli uomini, per cui sarà una nuova esperienza per me.

Signor Perrin, lei entrerà a far parte del Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo. Quali sono i suoi obiettivi?

Perrin: Il nostro compito primario è quello di definire la strategia aziendale e garantire una buona pianificazione insieme al management. Tutelerò soprattutto gli interessi di FFS e delle ferrovie in generale. Uno dei punti di forza della Svizzera è che la ferrovia è concepita come sistema complessivo e non come somma di singoli interessi. Inoltre, ritengo di poter offrire la mia esperienza e





«FFS Cargo è in buone mani», dice Nicolas Perrin riferendosi al suo successore.

la mia rete di conoscenze. È vero che mi ritirerò dall'attività operativa, ma ciò non mi pesa visto che è in buone mani.

Grazie alle misure di risparmio, negli ultimi due anni FFS Cargo ha chiuso i conti in attivo. Sono finiti i tempi dei risultati negativi?

Perrin: No, FFS Cargo non si è ancora rimessa del tutto. Abbiamo sempre detto che il 2019 e il 2020 sarebbero stati anni molto impegnativi. Nel 2019 abbiamo realizzato utili solo per via degli effetti straordinari. L'esercizio in corso, poi, si sta rivelando molto complicato. Le condizioni del mercato, il franco forte e il coronavirus sono fattori che non giocano a nostro favore. La situazione economica dell'azienda è al momento molto delicata.

«La situazione economica dell'azienda è al momento molto delicata.»

Nicolas Perrin,
Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo

Baer: Anch'io la vedo allo stesso modo. Il partenariato con i quattro fornitori di servizi logistici ha senz'altro favorito la nascita di un clima positivo e la volontà di diventare ancora più dinamici. Ho sempre pensato che FFS Cargo fosse già dinamica, all'interno delle FFS. Tuttavia, nel nostro settore il margine è molto ristretto e se qualcosa non va per il verso giusto ci si ritrova rapidamente in perdita. A ciò si aggiunge il fatto che la pressione sui colla-

boratori è forte e il loro livello di soddisfazione è piuttosto basso. Mi aspetta un compito non facile, quindi. D'altronde non mi aspettavo che lo fosse.

Come CEO di FFS Cargo, dove vede le sfide più impegnative per l'anno in corso?

Baer: L'attenzione deve essere rivolta a un risultato operativo annuale positivo. Allo stesso tempo intendiamo promuovere progetti d'innovazione, come la prova dei freni automatica e l'accoppiamento automatico dei treni, che incrementano la velocità e l'efficienza con un impatto positivo sulla salute dei collaboratori.

Come si sta inserendo nella nuova posizione? Intende incontrare clienti e collaboratori?

Baer: Mi reco in tutte le regioni della Svizzera per incontrare quanti più collaboratori possibile. Sono già in agenda anche numerosi appuntamenti con i clienti. A causa della pandemia di coronavirus, gli incontri personali devono essere rimandati. Spero tuttavia di poter incontrare presto di persona numerosi clienti.

Signor Perrin, a partire dall'estate 2020 FFS Cargo utilizzerà la prova dei freni automatica nel traffico combinato. Cosa si aspetta da questa innovazione?

Perrin: Insieme all'accoppiamento automatico, la prova dei freni automatica è un passo ulteriore verso l'esercizio con un solo operatore, che rende l'ultimo miglio più efficiente. I collaboratori non devono più fare il giro completo intorno al treno prima di ogni viaggio e impiegano mezz'ora in meno per la prova dei freni. FFS Cargo è la prima ferrovia merci in Europa a introdurre quest'innovazione nell'esercizio commerciale.

Gli interlocutori

Désirée Baer (50) è CEO di FFS Cargo dal marzo 2020. Da inizio 2017 è stata a capo di Securitrans, che con quasi 1000 collaboratori garantisce la sicurezza nelle stazioni e nei cantieri. In precedenza ha fatto parte della direzione di FFS Infrastruttura per sette anni, dove è stata responsabile di diversi settori, tra cui Gestione della flotta, Produzione, Logistica, Acquisti, Vendita e IT. Baer si è laureata in economia aziendale presso l'HSG di San Gallo e ha esperienza di direzione nella consulenza aziendale e come responsabile di una startup.

Nicolas Perrin (60) ha diretto FFS Cargo dal 2007 a febbraio 2020. Da aprile 2020 è membro del Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo. Fino alla fine del 2018 è stato membro della Direzione del Gruppo FFS. Da allora FFS Cargo è gestita come società indipendente del Gruppo. Perrin ha un diploma di ingegnere civile presso l'SPF e ha lavorato alle FFS dal 1987.

Che vantaggio ne traggono i clienti?

Perrin: Grazie soprattutto alla riduzione dei tempi diventiamo più competitivi rispetto alla strada: nel trasporto combinato questo è davvero un punto chiave. Tramite l'automazione riusciamo inoltre a manovrare con maggiore facilità, sgan-ciando per esempio un vagone e proseguendo il viaggio con il resto del convoglio. Questo ci permette di offrire servizi più flessibili e di adattarci meglio ai nuovi e dinamici sviluppi del mercato.

Infine, una domanda personale: signora Baer, come stacca la spina dopo una giornata di lavoro intensa, con Netflix o con un libro?

Baer: Possibilmente con entrambi, uno dopo l'altro (ride). Quando ho tempo, guardo volentieri anche eventi sportivi come il calcio o il tennis. Tra i libri che ho letto di recente mi ha colpito molto «Don't Sleep, There Are Snakes». Parla dell'incontro del ricercatore americano Daniel Everett con una tribù amazzonica in Brasile e della stretta connessione tra lingua e cultura. Ho tratto insegnamenti anche per il mio lavoro quotidiano. Per esempio, quando incontro dei clienti nella Svizzera romana, non parlerei mai inglese. Ci si avvicina molto di più alle persone se si parla la loro lingua, in quel caso il francese. E l'italiano in Ticino.

Signor Perrin, anche lei troverà in futuro più tempo per la lettura?

Perrin: Lo spero. Sinora ho letto principalmente atti e spero in futuro di potermi nuovamente concedere più narrativa e saggistica.

Ha altri programmi oltre al suo mandato nel Consiglio d'amministrazione di FFS Cargo?

Perrin: Sarò anche presidente del Consiglio d'amministrazione di RUAG MRO Svizzera. La società fornisce servizi per il DDPS. Sono molto felice di quest'incarico in un settore per me nuovo. In realtà temo che non lavorerò di meno in futuro, ma sono contento se non dovrò dipendere più così tanto dall'esterno.

A lei l'ultima battuta, signora Baer: c'è qualcosa che vorrebbe aggiungere?

Baer: Non vedo l'ora di poter incontrare i clienti e i collaboratori e spero in un proficuo lavoro di squadra a beneficio di un'economia svizzera sostenibile.

INNOVAZIONE



Business in crescita

I lavori di manutenzione per conto terzi rappresentano un settore d'attività sempre più significativo per FFS Cargo, soprattutto lungo l'asse nord-sud. Per rafforzare il sito di Chiasso, le officine sono in fase di ristrutturazione e riconversione. L'obiettivo è di aumentare sensibilmente il fatturato con i clienti terzi nel medio periodo.

Testo: Michelle Russi Foto: Claudio Bader

Come noi andiamo regolarmente dal parrucchiere o dal dentista, così i treni merci necessitano ogni tanto di una visita all'officina di manutenzione. Qui ci si occupa di controllare ruote e freni, sostituire assi difettosi, riverniciare le superfici vandalizzate e verificare il sistema di protezione. Le locomotive vengono revisionate in media ogni due mesi, i carri merci dopo un anno o circa 20 000 chilometri di percorrenza, a seconda del modello. Questi lavori di manutenzione leggera e ordinaria che FFS Cargo esegue a Chiasso e in altre tre sedi in Svizzera richiedono in genere dai due ai tre giorni. Per le revisioni più radicali a Bellinzona e Bienne, le locomotive e i carri vengono ritirati dalla circolazione anche per un mese.

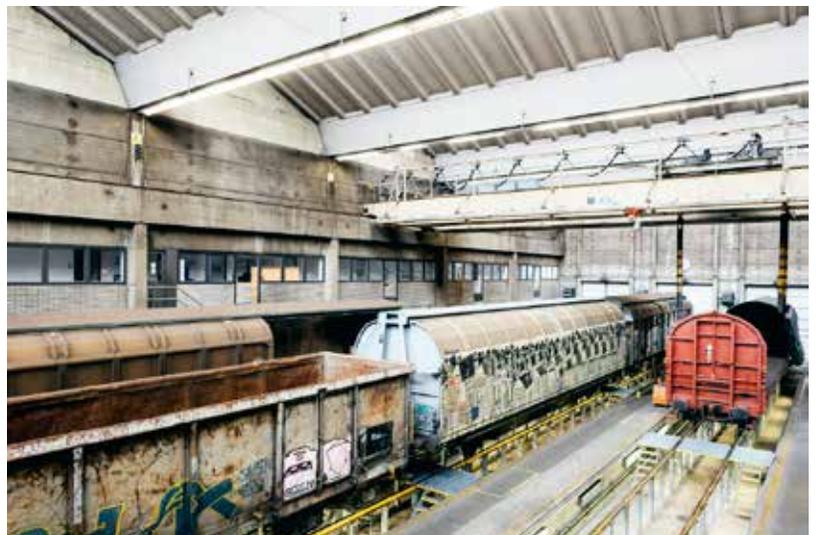
«One-stop shop» per le ferrovie

La squadra di 25 persone che opera all'officina di Chiasso prende in carico i treni merci sia di FFS Cargo che di terzi. Le richieste di manutenzione sono in continuo aumento in questo importante nodo lungo l'asse di transito e FFS Cargo mira a incrementarne sensibilmente il fatturato nei prossimi anni. A tal fine è stato deciso di rinnovare il capannone

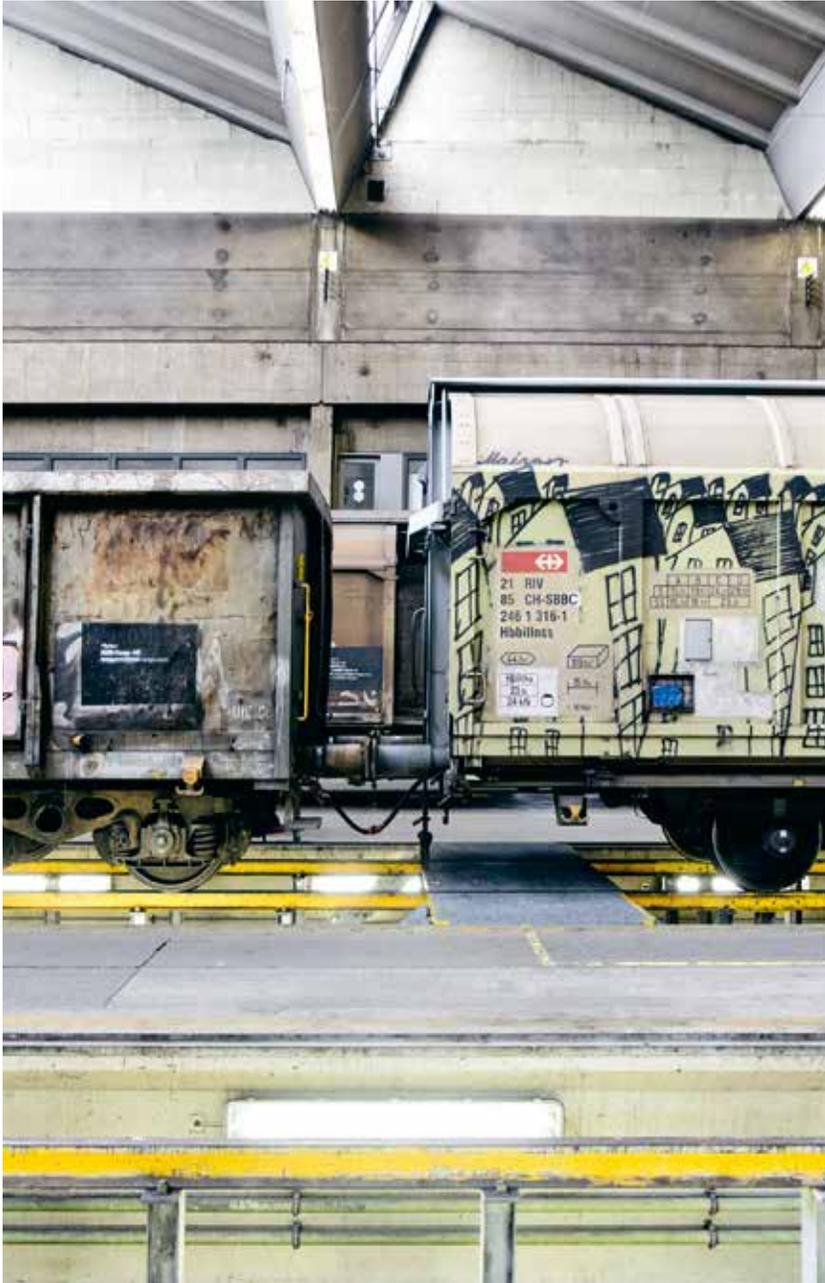
locomotive che, con i suoi cento anni, è considerato patrimonio storico. Entro giugno 2020 si rifaranno il tetto e l'intero impianto elettrico. Gli altri edifici saranno sottoposti a una ristrutturazione minima.

Successivamente FFS Cargo intende ricostruire entro la metà del 2021 l'edificio dedicato alla manutenzione dei carri

e dotarlo di un tornio sottopavimento per la riprofilatura delle sale montate. Durante i lavori, le attività di manutenzione dovranno essere ridotte drasticamente e i responsabili stanno valutando soluzioni alternative. Probabilmente sarà costruita una tensostruttura provvisoria nel campo di binari davanti al capannone esistente, in cui sarà trasferita

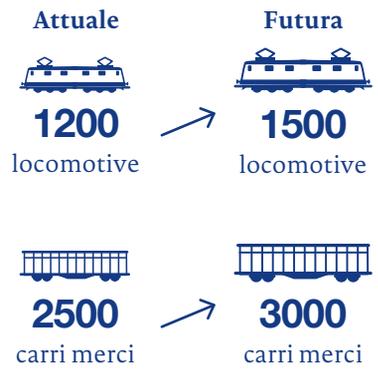


La domanda è in aumento: sempre più clienti affidano i propri carri e le proprie locomotive alla squadra di manutenzione di Chiasso.



Ogni settimana sono rimessi a nuovo in Ticino 70 carri e 25 locomotive.

Capacità manutentiva annua



Intenzionato a potenziare l'officina di Chiasso: Tizian Faddi.



Lotta ai graffi: la riverniciatura delle porte vandalizzate è compito dei manutentori.

A sinistra: il cantiere del capannone locomotive (fabbricato a sinistra) sarà terminato nell'estate 2020. Seguiranno i lavori per il nuovo capannone carri merci (a destra).

A destra: il capoteam Marco Gozzoli è orgoglioso della sua officina «internazionale».



la squadra. I lavori di risanamento e costruzione dei due capannoni costeranno dieci milioni di franchi, di cui la metà a carico di FFS Immobili.

Tizian Faddi, viceresponsabile dei quattro team per la manutenzione di Chiasso, Briga, Muttenz e Dietikon, è convinto che gli investimenti nella sede di Chiasso si dimostreranno redditizi: «Parlando con i clienti abbiamo capito che soprattutto con il nuovo tornio sottopavimento riusciremo a colmare una lacuna del mercato in Ticino e nel Nord Italia.» In tutta la Svizzera, FFS gestisce tre impianti di questo tipo a Zurigo, Basilea e Ginevra. I clienti che operano in Ticino sono quindi svantaggiati e devono inviare talvolta locomotive e carri in due luoghi diversi per la manutenzione, con un significativo dispendio di tempo e denaro. «Con il tornio sottopavimento e il know-how acquisito nei sistemi di protezione automatica dei treni, potremo trasformare l'officina di Chiasso in un «one-stop shop» per i clienti», spiega Tizian Faddi. In questo modo si manterranno posti di lavoro importanti nella regione e altri potranno essere creati.

Chiasso, collegamento tra due mondi
Questa è una «enorme opportunità» anche secondo Marco Gozzoli, capoteam

«Con il nuovo tornio sottopavimento possiamo colmare una lacuna del mercato.»

Tizian Faddi,
viceresponsabile Manutenzione sostegni

dell'officina locomotive di Chiasso. Al momento la sua squadra lavora su due turni, dalle sei di mattina alle dieci di sera, per garantire la continuità negli interventi di manutenzione nonostante i lavori di ristrutturazione. «È una bella sfida», sottolinea Marco Gozzoli, «soprattutto per i collaboratori che arrivano da più lontano.» Anche lo spazio di lavoro è molto più ridotto rispetto al normale, perché le riparazioni e le prove di sicurezza possono essere condotte solo in una parte del capannone, mentre nell'altra proseguono i lavori di risanamento e ammodernamento.

Il team esegue in media la manutenzione su 25 locomotive e 60-70 carri merci a settimana. Data la prossimità al confine italiano, i collaboratori - a oggi tutti uomini - della squadra di Marco Gozzoli sanno destreggiarsi perfettamente tra treni merci e sistemi di

sicurezza sia svizzeri che italiani. Durante il controllo d'uscita delle locomotive devono verificare, ad esempio, che funzionino sia con la linea di contatto a tre Kilovolt italiana che con quella svizzera a quindici Kilovolt. I collaboratori sono stati addestrati nella conduzione di entrambi i tipi di motrice e questo non è affatto scontato. Il capoteam Gozzoli va fiero del livello di competenza raggiunto dall'officina di Chiasso: «Siamo un'officina internazionale che collega tra di loro due mondi.» A lavori completati, questo potrebbe diventare addirittura il trait d'union fra tre mondi: in futuro i manutentori di Chiasso vorrebbero captare anche la clientela tedesca che circola lungo l'asse nord-sud.



Con anima e corpo nella cabina del macchinista

Carenza di personale, difficoltà nel reclutamento di nuove leve: il lavoro di macchinista è sotto pressione. Nathalie Simplet e Felix Eggenschwiler hanno trovato nella cabina di guida la loro passione. Li abbiamo intervistati per voi.

Testo: Karin Rechsteiner, Manuel Bühlmann Foto: Niels Ackermann, Hans Schürmann

Stretta di mano decisa, capelli biondi sulle spalle, sorriso raggianti e un cordiale «Salve». Così Nathalie Simplet, macchinista FFS Cargo, ci accoglie alle nove di mattina alla stazione merci Denges-Echandens nei pressi di Losanna. E questo nonostante il suo turno di lavoro quel giorno sia iniziato alle tre del mattino. Stanca? No, affatto. «Ora la mia giornata inizia una seconda volta», aggiunge scherzosamente. La quarantenne ha una formazione come assistente dentale, che ha praticato per 15 anni. Poi intorno ai 35 il grande interrogativo: e ora? Per caso venne a sapere che FFS Cargo cercava macchinisti. Colse la palla al balzo e ora eccola alla guida di un treno. A ogni ora del giorno e della notte. «Il momento in cui prediligo viaggiare è l'alba», dice sorridendo. C'è sempre un'atmosfera speciale. Apprezza essere così vicina alla natura e viaggiare in qualsiasi stagione. Il suo itinerario preferito va da Losanna a Ville-neuve lungo il Lago di Ginevra oppure da Puidoux a Losanna attraverso Grandvaux. «Il momento clou della tratta lo si raggiunge quando il treno esce dalla galleria, rivelando la vista sul lago e sui vigneti di Lavaux: è un'esperienza unica.»

Nonostante gli splendidi scorci, in cabina di guida Nathalie Simplet deve essere sempre vigile e concentrata. «Se succede un imprevisto, devo reagire prontamente», spiega. Il treno condotto quella mattina era lungo 273 metri e composto da 20 carri, con un peso di 1805 tonnellate. «Con una distanza di frenatura lunga e la rete ferroviaria molto trafficata, non posso certo arrestare rapidamente il treno.» Eppure si è abituata

velocemente alla responsabilità legata al carico pesante e ai 10000 CV. Non da ultimo grazie al forte sostegno dei suoi colleghi. Simplet è al momento ancora l'unica macchinista donna a Losanna, ma si prevede che entro la fine dell'anno arriveranno tre nuove colleghe. «Il gruppo di lavoro è molto unito. Mi sono integrata subito e mi sono sentita la benvenuta fin dall'inizio», dice, tessendo le lodi dei colleghi. «Prima svolgevo una professione prettamente femminile, ora una piuttosto maschile. E la preferisco.»

Nathalie non ha figli e si considera molto flessibile, ma capisce la scelta di molti giovani verso una carriera diversa per rispetto nei confronti della famiglia. Lei, invece, si gode la libertà di poter andare a sciare un mercoledì mattina o incontrare gli amici di lunedì pomeriggio.

«No, un macchinista non deve essere necessariamente un lupo solitario», rimarca. «Ma certo non mi dispiace essere sola. La libertà in cabina di guida significa molto per me.» Intanto è già quasi mezzogiorno, e per Nathalie è ora di mettersi in viaggio verso casa, prima di iniziare il prossimo turno. Adesso non vede l'ora di fare un po' di movimento all'aria aperta, perché lo «sport è per me il bilanciamento perfetto per il lavoro».



Nathalie Simplet, macchinista

«La libertà nella cabina di guida significa molto per me.»

Felix Eggenschwiler, macchinista

«Bisogna saper prendere decisioni in autonomia in brevissimo tempo.»



Soffrire la noia al lavoro? Una sensazione che Felix Eggenschwiler non conosce. Gli occhi del macchinista si illuminano non appena inizia a raccontare del suo lavoro. Dal momento in cui cominciò l'apprendistato 32 anni fa è rimasto fedele alle ferrovie. A 18 anni fece il passaggio di livello da manovratore a caposquadra. Poi seguì le varie tappe della formazione fino a diventare macchinista. Il quarantottenne lavora da 20 anni in prima linea per FFS Cargo, e non ha intenzione di cambiare a breve la sua situazione lavorativa.

Nella sua carriera come macchinista ha lavorato sia nel traffico viaggiatori che in quello merci, per molti anni anche parallelamente. «Era un periodo molto vario. La mattina conducevo un treno passeggeri fino a destinazione e la sera tornavo indietro con un treno merci», ricorda Eggenschwiler. Quando poi nel 1999 FFS Cargo divenne una divisione autonoma, dovette scegliere una delle due alternative. «In realtà la scelta non fu difficile. Ho optato per il traffico merci, perché in questo modo devo lavorare di rado nel fine settimana», motiva così la sua pragmatica decisione.

Eggenschwiler lavora su turni ed entra in servizio nel deposito di Olten. Il suo carico è costituito per lo più da cereali, che va a ritirare nella Svizzera occidentale trasportandoli poi verso est. Spostare carichi pesanti è un qualcosa che lo affascina. Gli piace molto anche la varietà. Perché la sua attività non si limita solo al regolare servizio da macchinista all'interno della cabina di guida. Quando svolge un cosiddetto turno di supporto, infatti, si deve muovere anche tra i binari ed è responsabile dell'accoppiamento dei carri merci e della prova dei freni. In questo caso comanda la locomotiva di manovra tramite un radiotelecomando. Un altro elemento del suo lavoro che apprezza molto sono i panorami straordinari che può ammirare. Infatti, attraversa sempre regioni meravigliose, che ha poi esplorato anche in privato.

I macchinisti sono molto richiesti al momento, ma non tutti sono tagliati per questo lavoro. Eggenschwiler sa bene quali requisiti bisogna soddisfare: «Molti candidati non superano il test attitudinale perché sono daltonici e non riescono a leggere correttamente i segnali. Al giorno d'oggi bisogna anche

saper parlare due lingue. Inoltre, aiutano sicuramente una buona capacità di concentrazione, un'ottima memoria e tempi di reazione rapidi. I candidati – uomini e donne – devono essere consapevoli che si tratta di un lavoro solitario e che bisogna saper prendere decisioni in autonomia e in tempi brevi: questo può essere logorante e non è un'attività adatta a tutti.

Felix Eggenschwiler ritiene però che, a eccezione del daltonismo, tutti questi siano ostacoli affrontabili e che valga la pena superare. «Io rifarei esattamente la stessa scelta e non riesco a immaginare un altro lavoro», conclude il nostro ferroviere doc.

Rendere la professione attraattiva anche in futuro

Il lavoro di macchinista deve rimanere attrattivo e offrire delle prospettive. Quali misure intende adottare FFS Cargo come datore di lavoro? Abbiamo posto cinque domande a Isabelle Betschart, capo Produzione.

Testo: Miriam Wassmer, FFS Cargo **Foto:** Hans Schürmann

FFS Cargo avrà bisogno anche in futuro della figura del macchinista?

Assolutamente sì. Certo, l'automazione e i supporti digitali aiutano notevolmente i nostri collaboratori nel loro lavoro quotidiano. Ma al centro di tutto c'è la persona, che fa funzionare il veicolo. Questo vale sia per i macchinisti di linea che per quelli di manovra.

Come si riesce a far evolvere questi profili professionali per il futuro?

Dobbiamo sviluppare i profili professionali in modo che i nostri collaboratori restino competitivi sul mercato. Ma nella ferrovia sono richiesti anche modelli di vita attrattivi. Al giorno d'oggi nessuno si aspetta di svolgere lo stesso lavoro per tutta la carriera lavorativa. Per FFS Cargo, come datore di lavoro è determinante offrire profili professionali trasparenti e interconnessi così come prospettive di crescita per tutti i collaboratori. Ciascuno di loro deve essere orgoglioso del proprio contributo fornito ai clienti e all'approvvigionamento del paese.

Quali sfide si profilano per FFS Cargo in questo ambito?

I servizi logistici si svolgono nelle retrovie e spesso, nel caso di traffico merci su rotaia, di notte. Dobbiamo dare la giusta visibilità al valore delle nostre professioni e alle possibilità di ulteriore crescita, sia nel caso di personale di locomotiva che di quello di manovra. Altrimenti non riusciamo a essere abbastanza competitivi nel mercato del lavoro. Stiamo anche studiando come poter rendere «attraattivo» il lavoro a turni, considerato che anche in futuro la produzione della ferrovia merci avverrà in prevalenza di notte. Oltre a ciò, si profila il pensionamento di numerosi collaboratori. Prevediamo di non essere in grado di selezionare sul mercato del lavoro tutti i collaboratori di cui avremmo bisogno. Cerchiamo di colmare questi punti scoperti tramite l'automazione e modelli di lavoro più flessibili. Ci confrontiamo anche con le crescenti esigenze dei clienti e i fabbisogni del mercato dinamici: la ferrovia oggi non è ancora così flessibile come dovrebbe. Stiamo lavorando anche per poter soddisfare queste richieste.

Dati personali



Da luglio 2019 Isabelle Betschart è responsabile del settore aziendale più grande di FFS Cargo, la Produzione.

Che ruolo ricopre la digitalizzazione?

La digitalizzazione è una realtà anche per le ferrovie. Nel processo di trasformazione è importante procedere con prudenza e avere un'idea chiara su come si debbano presentare i nuovi processi e quali siano gli sviluppi concreti. Infatti, parliamo comunque di persone che hanno un'esperienza pluriennale in lavori manuali e del loro futuro nelle ferrovie. I supporti si perfezioneranno sempre di più, ma si avrà bisogno come prima delle persone, che per me continuano a rivestire un ruolo centrale nel cambiamento. La sicurezza resta il valore più importante anche con la digitalizzazione e l'automazione.

Cosa comporta tutto ciò per la formazione?

In generale controlliamo che il livello della formazione sia sempre in crescita. Accanto all'AFC (attestato federale di capacità) in logistica, ora anche il macchinista ha la possibilità di sottoporsi a certificazione per ottenere il certificato AFC. Per FFS Cargo è importante sviluppare questi profili professionali in modo quanto più possibile competitivo e trasparente, per garantire ai clienti un traffico merci su rotaia affidabile e di qualità elevata nel lungo periodo. E certamente vogliamo essere anche in futuro un datore di lavoro attrattivo.

The Saviva logo is displayed on the side of a modern, white building. The letters are in a bold, sans-serif font, with each letter in a different color: S (yellow), A (orange), V (red), I (pink), V (purple), and A (magenta). A stylized red and pink swoosh underline is positioned above the final 'A'.

SAVIVA

A blue FFS Cargo train engine is pulling a white cargo train car. The train car is covered in graffiti, including the word 'Cargo' in large blue letters and a colorful abstract design. The train is moving along a track in front of a modern building with the Saviva logo.

Tutto è espresso per Saviva

Rispettare le tempistiche di Saviva è un'impresa ardua, ma ci siamo venuti incontro. Anzi, la filiale per il commercio all'ingrosso di Migros e FFS Cargo progettano di trasferire congiuntamente altro traffico su rotaia.

Com'è successo?

Testo: Ruedi Eichenberger Foto: Marvin Zilm



Leader della gastronomia in Svizzera: l'assortimento di Saviva è praticamente infinito.



Walter Künzler intravede un potenziale per il trasporto merci ferroviario.

Carrelli elettrici ronzano avanti e indietro per le corsie del magazzino centrale di Regensdorf, mentre i conducenti «prelevano» la panna qui, la pasta o il detersivo là: eseguono il picking, come si dice in gergo. I vestiti da lavoro portano il logo di Saviva o ancora quello del predecessore Scana. Saviva è stata costituita nel 2013, ma a livello di marchio e logistica l'integrazione di Scana con Mérat e Lüchinger + Schmid, tutte società di Migros da lunga data, è storia recente.

Sugli scaffali compaiono sia prodotti con il marchio Migros che altri prodotti con marchi come Emmi, Hero o Kambly. L'assortimento sembra essere infinito, così come la disponibilità ad accogliere marchi di terzi. Da Saviva si possono ordinare perfino sigari o del buon whisky. «Consegniamo qualsiasi articolo necessario alle gastronomie», spiega Walter Künzler che ci guida attraverso questo formicaio. I visitatori del magazzino centrale, ben visibili nel loro gilet riflettente, devono muoversi con cautela. Walter Künzler, responsabile Supply Chain Management e Logistica, sorride: «Dovreste venire qui il pomeriggio, quando si scatenava l'inferno.»

Acrobazie per i nuovi clienti

I ritmi di consegna di Amazon & Co. hanno contagiato anche il commercio all'ingrosso. Il motto di Saviva, uno dei tre leader svizzeri nel settore della gastronomia, è ormai «ordini oggi, ricevi domani». La ferrovia è all'altezza di simili ambizioni? A quanto pare sì. Le merci possono essere trasportate con treni notturni e consegnate all'alba. L'apparente semplicità della cosa nasconde gli sforzi





Fino a 1000 rollcontainer partono ogni giorno dal magazzino di Saviva a Regensdorf, nei pressi di Zurigo.

compiuti da FFS Cargo dietro le quinte. «Abbiamo dovuto fare acrobazie per riuscire a realizzare il progetto», ammette Patrik Dober di FFS Cargo. Ma alla fine i responsabili sono riusciti a trovare una soluzione durevole lavorando a stretto contatto con la casa madre Migros.

«Consegniamo di tutto per il settore gastronomico.»

Walter Künzler,
responsabile Supply Chain Management
e Logistica presso Saviva

I risultati non si sono fatti attendere: dal luglio 2019 alcuni flussi di traffico sono stati deviati dalla gomma alla rotaia. Ogni mattina il team di manovra di Regensdorf porta due carri refrigerati a pareti scorrevoli attraverso la zona industriale di Regensdorf, fino al binario di raccordo che era rimasto in quiescenza per decenni. Il primo carro viene riempito per le 13.15 ed è destinato al centro di distribuzione Migros romando a Ecublens, dove arriva alle 3.00. Il secondo è diretto in Ticino e parte alle 19.00 per San Antonino, dove arriva alle 5.00. Entrambi sono stracarichi di merci su rollcontainer destinati ad alberghi, ristoranti, ospedali, case di cura e altri clienti. Anche nel viaggio di ritorno si carica qualcosa, ad esempio riso della Riseria Taverne. I due carri ferroviari giornalieri smaltiscono per ora solo una minima frazione degli 800-1000 rollcontainer che lasciano Regensdorf ogni giorno. Il grosso continua a essere trasportato su gomma fino ai centri di distribuzione e ai clienti.

Una lotta all'ultimo minuto... e franco

Walter Künzler pensa che questo sia appena l'inizio per Saviva. A suo giudizio, si potrebbe arrivare in breve a sette carri al giorno. Allo scopo occorre allungare il binario di raccordo esistente e predisporre la rampa di carico affinché si possano caricare quattro carri contemporaneamente. «Credo che riusciremo a ottenere il permesso di costruzione dal comune per l'estate», prevede Künzler.

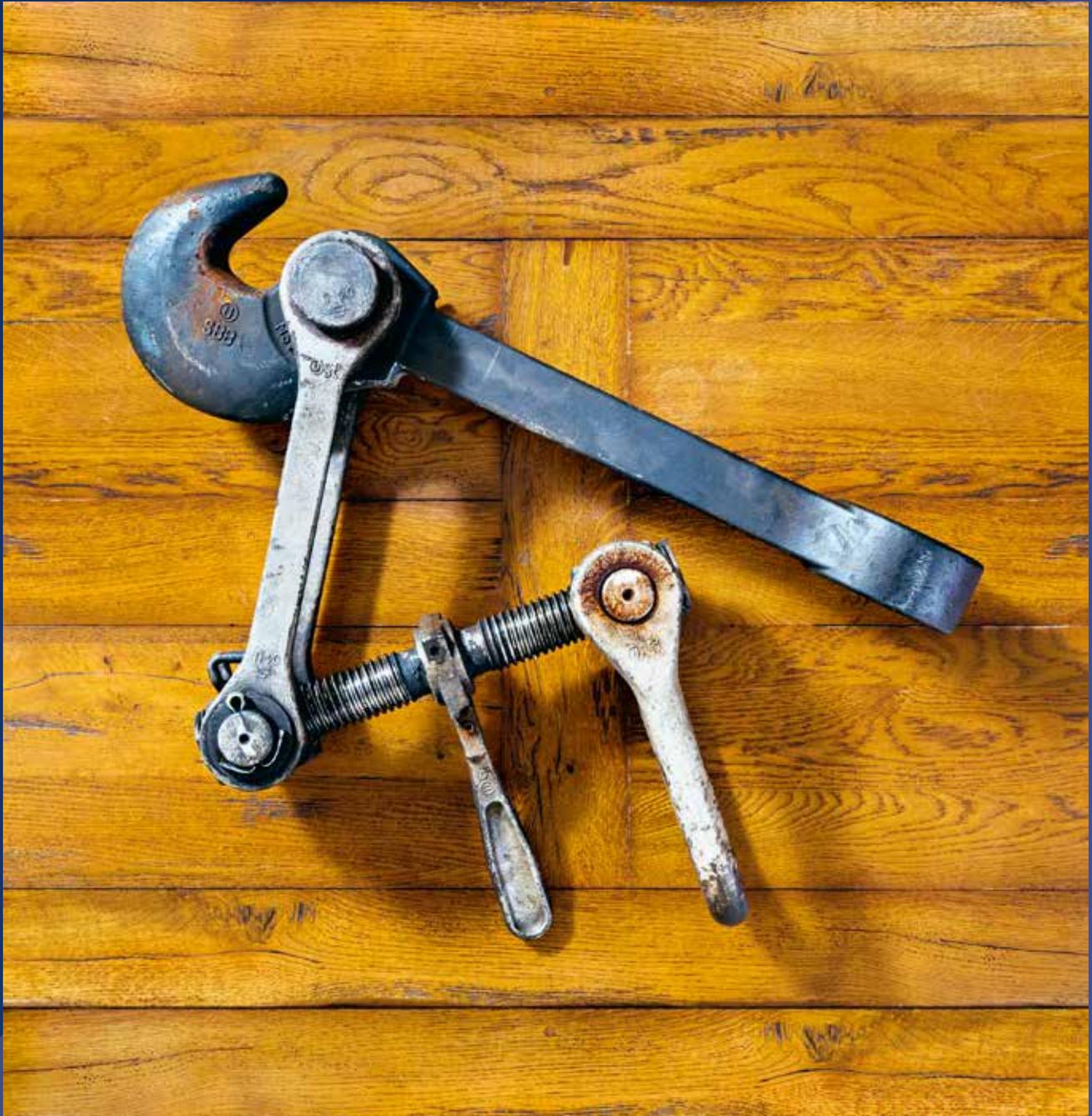
Ridurre le emissioni di CO₂ del Gruppo Migros non è l'unico motivo che ha indotto Saviva a rimpiazzare la gomma con la rotaia. Nel corso dell'integrazione di Scana e Lüchinger + Schmid, il grossista ha dovuto riorganizzare interamente la logistica, rinunciando a piattaforme proprietarie precedenti per integrarsi nei centri di distribuzione regionali di Migros. Questi ultimi dispongono tutti di un raccordo ferroviario. Walter Künzler ha lavorato a lungo per le FFS e ha un legame affettivo con la ferrovia. Ma non è solo una questione di cuore; con la precisione meticolosa dell'esperto di logistica che calcola il guadagno in franchi con un paio di scaffali in più, ha misurato anche l'impatto dei carri supplementari con la nuova rampa di carico: «Guadagniamo altri 200 metri quadrati di superficie di deposito che non sono certo trascurabili.»

Tutto sembra quindi procedere al meglio. Lo pensa anche il responsabile rampe Dario Bernasconi, secondo cui «procede tutto molto bene, i team di manovra sono puntuali e accomodanti, aspettano anche un quarto d'ora, finché il carico non è completo». A Walter Künzler rimane tuttavia un desiderio: «Sarebbe bello riuscire a chiudere gli ultimi carri merci alle 20.00.»



Potete inoltre leggere una breve intervista sull'argomento sul blog: tiny.cc/saviva-i

Un modello del passato



Il perno del gancio di trazione, la bielletta, il manubrio e la maglia: il tenditore a vite è un sistema elementare. Serve a trasmettere le forze di trazione tra due carri tramite il gancio di trazione ammortizzato, mentre le forze d'urto sono assorbite da un dispositivo di repulsione (respingente). L'accoppiamento automatico gestisce invece entrambe le forze. FFS Cargo ha ancora in uso più di 9000 tenditori a vite. Tuttavia è in progetto la conversione all'accoppiamento automatico della maggior parte dei carri (circa 210) utilizzati per il traffico interno combinato entro la metà del 2021. 85 di questi carri sono già in circolazione con la dotazione «moderna».

La ferrovia viaggia in silenzio

Da inizio 2020 sono ammessi sulla rete ferroviaria svizzera soltanto carri merci sottoposti a risanamento fonico. FFS Cargo sostiene la nuova legge ma di certo per il traffico di importazione ed esportazione si profilano sfide impegnative. Ecco come le ferrovie intendono affrontare le difficoltà.

Testo: Michelle Russi Illustrazioni: Murielle Drack

Chiunque voglia promuovere il trasferimento del traffico su rotaia deve tener conto delle esigenze di chi vive nelle vicinanze», afferma Malte Günther, responsabile Vendite indirette e Pricing strategico presso FFS Cargo. In altre parole: per non perdere il consenso della popolazione, il traffico merci su rotaia deve diventare più silenzioso. Fino al 2015 la Confederazione aveva già investito in pareti fonoisolanti e nel risanamento di carri nazionali, nell'ambito del primo programma di protezione contro il rumore; a ciò ha fatto seguito, il 1° gennaio 2020, il divieto per i carri merci non sottoposti a risanamento fonico. Da inizio anno, dunque, sono omologati in Svizzera soltanto carri merci «a basso impatto acustico».

FFS Cargo sostiene la nuova regolamentazione e prima della fine del 2019 ha riconvertito il sistema di frenatura dei suoi oltre 5000 carri. I vecchi ceppi del freno in ghisa grigia sono stati sostituiti con nuovi e silenziosi ceppi K (in materiale composito). In questo modo i carri rispettano i nuovi limiti europei di emissioni acustiche pari a 83 dB.

La Svizzera fa da apripista

In materia di risanamento fonico la Svizzera assume un ruolo determinante: è il

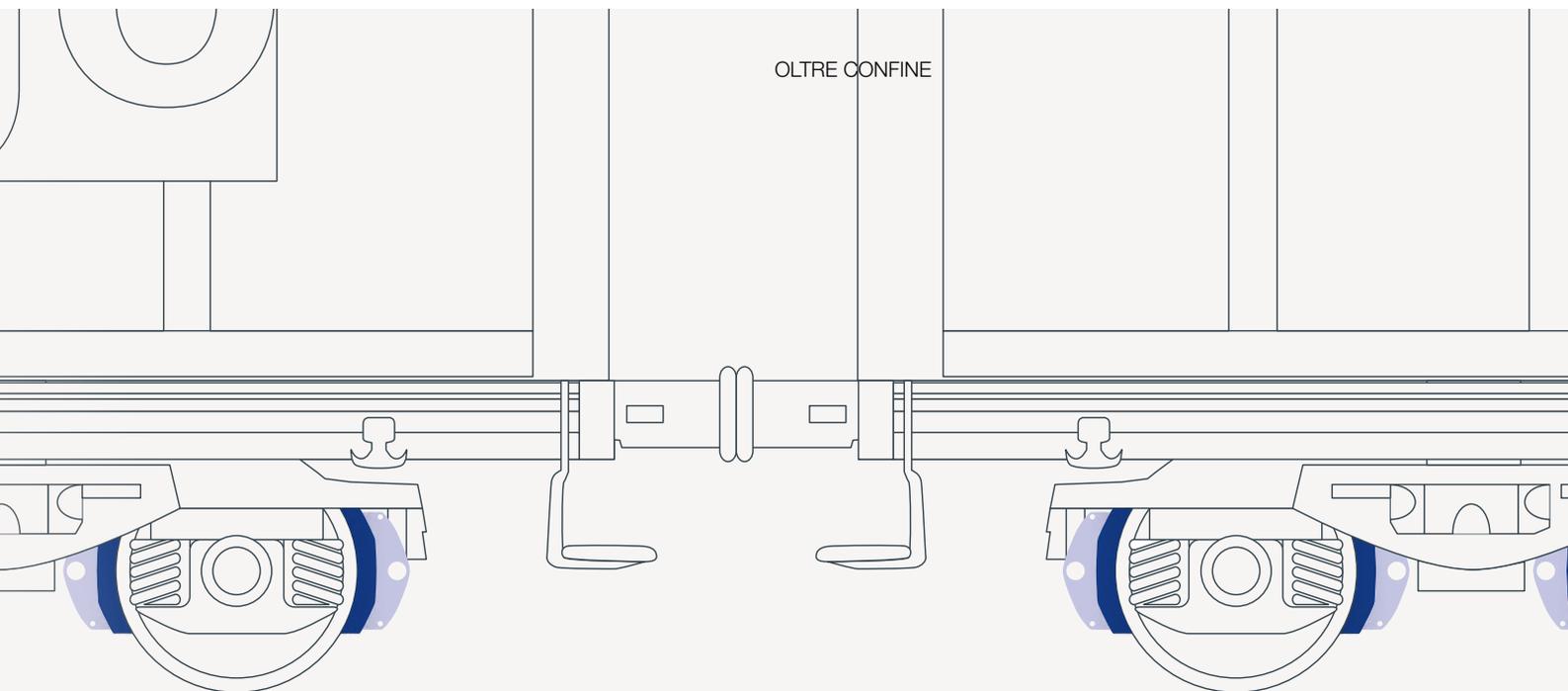
primo paese ad applicare il divieto per carri merci non risanati fonicamente. Dal 2024/2025 leggi analoghe entreranno in vigore in Europa. E proprio da questo ruolo pionieristico nascono le difficoltà, in particolare per FFS Cargo. «L'attuazione è una vera sfida, venendoci a mancare esperienza e supporto tecnico», spiega Malte Günther. È vero che ogni azienda ferroviaria possiede la propria banca dati con informazioni sulla flotta (per esempio sul fatto che un carro sia fonicamente risanato o meno), però non esiste ancora una banca dati europea armonizzata. «Attualmente, nel traffico merci transfrontaliero su rotaia, il controllo sui dati dei carri ferroviari prima dell'ingresso in Svizzera può essere eseguito solo manualmente.» Günther stima che tra il 15 e il 20 per cento dei carri in transito in Svizzera non sia fonicamente risanato.

Tramite un message broker – un programma informatico che trasferisce i dati da un sistema all'altro – al più tardi entro la fine del 2020 dovrebbe essere possibile allineare le informazioni delle singole banche dati. Si potrà quindi intervenire per tempo qualora nel traffico di importazione ed esportazione circolassero carri non silenziosi. Se un treno di questo tipo, per esempio, fosse in

viaggio verso la Svizzera, FFS Cargo riceverebbe una notifica e potrebbe agire prima che il treno passi il confine. Al momento attuale FFS Cargo non respinge alcun treno, anche se in teoria potrebbe farlo. Se in futuro, invece, dovessero esserci azioni civili contro le ferrovie in base alla nuova legge, l'azienda dovrebbe bloccare questo tipo di treni prima del confine. Un simile scenario va senza dubbio evitato, come ribadisce Günther: «Per il traffico merci su rotaia sarebbe tutt'altro che positivo, essendoci il rischio che un certo numero di trasporti venga trasferito di nuovo su strada.»

Attuazione con spirito collaborativo

Da una parte ci sono i diritti civili, dall'altra la perdita del buono insonorizzazione per interi treni che abbiano un carro merci non sottoposto a risanamento fonico. Se dovessero violare più volte la legge, i detentori del carro potrebbero perdere perfino l'autorizzazione per l'accesso alla rete. In caso di infrazione, nel primo anno l'Ufficio federale dei trasporti (UFT) intende fare «soltanto» un richiamo, ma FFS Cargo sta già adottando misure per prevenire possibili sanzioni pecuniarie da parte della Confederazione, tenendo costantemente informati clienti e partner esteri. Eventuali



sanzioni saranno applicate a ciascun partner contrattuale. Lo stesso vale per le sospensioni dei pagamenti, in caso di revoca del buono insonorizzazione. Per mantenere l'incentivo finanziario a sostegno del risanamento fonico, l'UFT ha deciso, infatti, di continuare a erogare fino al 2024 gli aiuti economici introdotti con il primo programma di protezione contro il rumore. L'ammontare del premio dipende dal tipo di carro e dai chilometri percorsi. «Parliamo di somme a volte consistenti, che altrimenti i detentori perderebbero», spiega Malte Günther calcolando, ad esempio, che per un carro cisterna (per trasporti di prodotti chimici e minerali) dopo 20000 chilometri percorsi si genera un bonus di circa 1600 franchi.

Attraversare la Svizzera senza ostacoli

Per rafforzare il traffico ferroviario transfrontaliero privo di ostacoli, il Consiglio federale ha deciso nel novembre 2019 di recepire il «pilastro tecnico» del quarto pacchetto ferroviario dell'UE. Il pacchetto ha lo scopo di armonizzare e rendere più competitivo il traffico ferroviario nell'UE. Esso include misure di regolamentazione del mercato nonché tecniche. Con il «pilastro tecnico» le procedure di omologazione vengono in un certo senso armonizzate e semplificate. Finora i fabbricanti di materiale rotabile e le imprese ferroviarie dovevano avviare una procedura di omologazione in ognuno dei paesi in cui venivano impiegati i propri treni. Da giugno 2019, invece, è l'Agenzia ferroviaria europea (ERA) a rilasciare le omologazioni e i certificati di sicurezza. Ora anche per omologazioni in più paesi basta inoltrare una sola domanda. Il recepimento integrale della nuova procedura nel diritto svizzero si articola in due fasi: a novembre 2019 è stata modificata l'Ordinanza sulle ferrovie. Nel secondo passaggio si devono poi unificare le procedure della Svizzera e dell'UE e dovrà essere adeguata di conseguenza la legge federale sulle ferrovie.



750 m

è la lunghezza del nuovo binario di precedenza per il traffico merci tra Coppet e Founex nel Cantone di Vaud. Il binario è stato costruito affinché l'aumento dei treni passeggeri non interferisca con il trasporto merci. Insieme alla stabilizzazione dell'orario, la misura permette di aumentare la capacità di carico del traffico merci e di offrire ai clienti un buon collegamento con i diversi centri economici svizzeri. Si tratta del primo progetto per il traffico merci all'interno del più vasto programma di potenziamento ferroviario nella Svizzera occidentale «Léman 2030». Il programma è stato voluto dalla Confederazione per migliorare la tratta ferroviaria tra Ginevra e Losanna. Il nuovo binario di precedenza è stato inaugurato ufficialmente alla fine di febbraio 2020. Al taglio del nastro erano presenti Peter Jedelhauser, direttore del programma Léman 2030, Pierre-André Meyrat, vicedirettore UFT, i rappresentanti dei governi cantonali di Ginevra e Vaud, nonché Nicolas Perrin. Per Nicolas Perrin questo è stato l'ultimo evento ufficiale in veste di CEO di FFS Cargo.

Nuovi terminali TC a Stabio e Widnau

A partire da aprile 2020 FFS Cargo amplia la rete di terminali per il traffico combinato (TC) con la sede di Stabio (TI) – seguirà Widnau (SG) ad agosto. I clienti avranno così a disposizione tre terminali in Ticino (Cadenazzo, Lugano Veduggio e Stabio) e due nella



Svizzera orientale (Gossau e Widnau). Entrambi i nuovi terminali offrono spazi di stoccaggio per qualsiasi tipo di contenitore senza merce pericolosa (RID) e possono trasbordare fino a 45 tonnellate per cassa mobile, container o semirimorchio alla volta.



Cargo Push: clienti soddisfatti

L'applicazione digitale Cargo Push introdotta nell'autunno 2019 riscuote il favore dei clienti. In occasione di un sondaggio, l'80 per cento ha detto di essere soddisfatto o molto soddisfatto della nuova app. Con Cargo Push, gli utenti ricevono messaggi automatici e tempestivi non appena cambia l'orario di arrivo previsto di una spedizione. Le notifiche possono essere impostate in base alle proprie necessità. FFS Cargo intende ottimizzare ulteriormente l'app, ad es. con messaggi di previsione più precisi.

Mostra «Logistik erleben» al Museo dei Trasporti

Dall'estate 2020 a metà ottobre 2021

Dall'estate 2020 al Museo dei Trasporti di Lucerna dovrebbe essere possibile visitare la mostra «Logistik erleben». Oltre a un'isola tematica permanente, i visitatori possono seguire un percorso «logistico» attraverso il museo. Anche FFS Cargo sarà presente con i suoi

progetti di automazione. Gli appassionati potranno calarsi nei panni di uno specialista della manovra e cimentarsi nell'accoppiamento di carri merci.

Ulteriori informazioni: verkehrshaus.ch/it



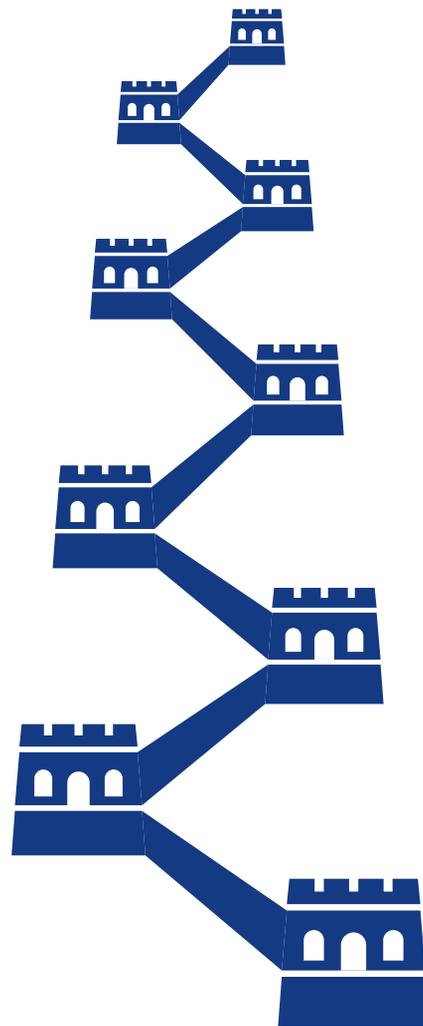
Il peso della Torre Eiffel in verdura

FFS Cargo trasporta ogni anno frutta e verdura fresche per un peso complessivo di 10 000 tonnellate. Più o meno il peso della Torre Eiffel.



4

volte il giro del mondo: questa è la lunghezza che si raggiungerebbe allineando tutti i carri merci che FFS Cargo ha condotto attraverso la Svizzera e l'Europa tra il 2015 e il 2019.



Come la Grande Muraglia

La Grande Muraglia cinese misura 8852 chilometri. La stessa lunghezza sarebbe raggiunta da un ipotetico treno composto da tutti i carri che FFS Cargo ha trasportato tra il 2015 e il 2019 per conto di Migros.

2000 000 000

Ogni anno FFS Cargo trasporta 2 miliardi di litri di olio da riscaldamento. Questa quantità sarebbe sufficiente a riscaldare più di 3,8 milioni di economie domestiche in Svizzera.

3276 volte il «Titanic»



Tra il 2015 e il 2019 FFS Cargo ha trasportato merci per un peso equivalente a 3276 transatlantici Titanic, ossia 171 milioni di tonnellate.



SBB CFF FFS Cargo

Nuovi terminali TC a Stabio e Widnau.

Abbiamo ampliato la nostra rete del traffico combinato con due nuove sedi: i terminali di Stabio TI e Widnau SG offrono la possibilità di stoccaggio per tutti i tipi di contenitori eccetto le merci pericolose. Potete trasbordare in una sola volta fino a 45 tonnellate per cassa mobile, container o semirimorchio. Contattateci all'indirizzo cargo@sbbcargo.com.

Trasporto combinato. Successo assicurato.
www.sbbcargo.com