

cargo

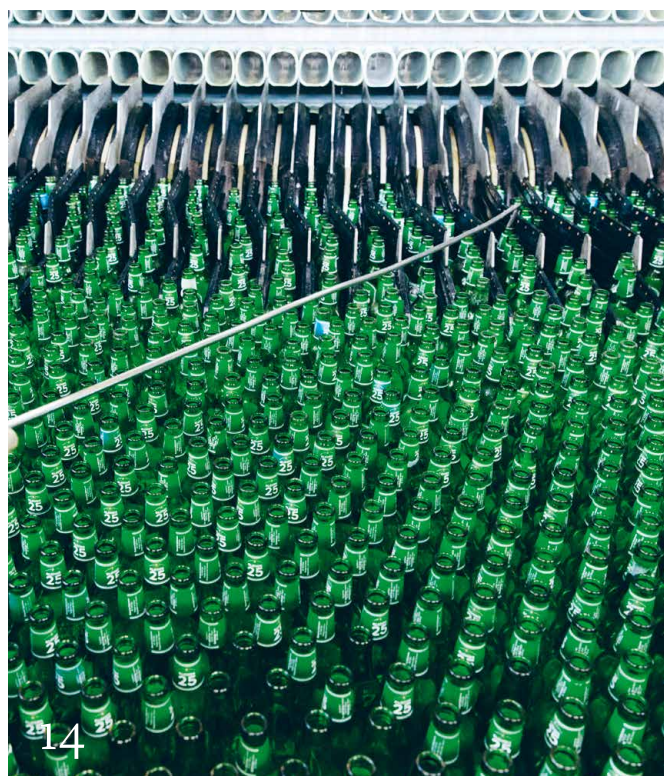
Incontro tra
CEO con Geert
Pauwels di
B Logistics.

pag. 24

La logistica
in trasformazione

Massimo impegno per il successo
della ferrovia merci





Impianto di imbottigliamento da Feldschlösschen.



Macchinista Luca Orsega.



ClimatePartner^o
carboni neutrale al clima

Stampa | ID: 53232-1308-1004

- 4 Le persone da FFS Cargo
Ripensare il traffico merci
- 9 Uno sguardo all'estero
Paese che vai, merce che trovi
- 12 Innovazione
**Anja-Maria Sonntag:
«Le sorprese sono le benvenute»**
- 14 Tema centrale
**Feldschlösschen:
Il castello con il binario di raccordo**
- 21 Facts & Figures
Logistica dei generi alimentari
- 22 Gottardo
A Erstfeld il buio diventa luce
- 24 Incontro tra CEO
Geert Pauwels, B Logistics
- 28 Novità del settore
Frammenti
- 29 L'oggetto
Il chip RFID
- 30 La mia logistica
**Le vogatrici Andrea Fürholz
e Debora Hofer**

Impressum

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

Tiratura complessiva: 6500 copie **Redazione FFS Cargo:** Lea Meyer (responsabile), Brigitte Hager, Anouk Ilg, Miriam Wassmer, Daniela Hunziker, Stefan Boss **Redazione Crafft:** Roy Spring (responsabile), Kristina Morf, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Simon Brunner **Concept, layout e realizzazione:** Crafft Kommunikation AG, Zurigo **Traduzioni:** Traductor, Basilea **Litografia e stampa:** Neidhart + Schön AG, Zurigo **Indirizzo redazione:** FFS Cargo, «Redazione rivista di logistica cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com.

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

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

Il terreno è pronto

Con il 2016 si conclude un anno ricchissimo di eventi per il traffico merci su rotaia in Svizzera. Primo fra tutti la presentazione al pubblico della nuova Galleria di base del San Gottardo a giugno; a dicembre il progetto del secolo entrerà in funzione. Quasi in sordina, è stato portato avanti anche un altro grande progetto: il TCC 2017, con cui il traffico a carri completi sale a un nuovo livello. Con il cambio di orario dell'11 dicembre 2016, i centri più importanti non saranno più serviti solo una volta ma fino a tre volte al giorno.

Ma come si affrontano tutte queste sfide in modo ottimale? È semplice: dietro prestazioni come queste si nascondono persone che danno il massimo con passione e competenza. Nelle pagine seguenti diamo la parola ad alcuni collaboratori che con il loro impegno creano i presupposti per il futuro del nostro settore (pagina 4).

Un grazie va anche ai clienti che puntano sui vantaggi della ferrovia merci. Il principale birrifico della Svizzera gestisce oggi il 60 per cento del suo volume di consegna su rotaia. Nel reportage scoprirete come Feldschlösschen si è trasformato da produttore regionale a operatore logistico internazionale nel settore delle bevande (pagina 14). Chi si ferma è perduto, soprattutto nel settore dei trasporti e della logistica. Per essere competitivi ci vogliono idee per il futuro.

A pagina 12 vi descriviamo le innovazioni che FFS Cargo sta sviluppando e attuando a pieno ritmo.

In tanti Paesi la Svizzera è considerata un modello per la sua ferrovia. Giustamente? Il nostro excursus metterà in luce il ruolo della ferrovia merci in Europa e oltreoceano (pagina 9). Un collegamento espresso giornaliero tra Basilea e Anversa («SwissXpress») collega la Svizzera al Belgio. Geert Pauwels, CEO di B Logistics, svela in un'intervista con il CEO di FFS Cargo Nicolas Perrin come reti efficienti possano animare il mercato (pagina 24).

Vi auguro una piacevole lettura.

Lea Meyer
Responsabile Comunicazione

lea.meyer@sbbcargo.com





Nico Bischoff (28)

TECNICO DI PRODUZIONE

«Abbiamo ottimizzato quasi tutti i nostri 250 Hbbills-uy. Sono i carri merci con climatizzatore, come quelli scelti per esempio da Migros per i prodotti refrigerati. Ora conosciamo in ogni momento la temperatura e il grado di umidità al loro interno. Se certi valori vengono superati, il sistema attiva automaticamente un allarme. Nei carri con container abbiamo installato dei sensori di peso che ci avvertono subito se la merce è stata caricata male e in eccesso. Se durante il viaggio ci si accorge che qualcosa non va, bisogna fermare l'intero treno e caricare le merci daccapo. Dicono che i nuovi carri merci siano «più intelligenti». Mi piace pensare che i miei colleghi e io abbiamo dotato i carri di un cervello.»

Ripensare il traffico merci

Digitalizzazione, automazione, infrastruttura, comportamento dei clienti: il trasporto su rotaia è in trasformazione. Al centro ci sono FFS Cargo e i suoi collaboratori.

Testo: Simon Brunner
Fotografia: Dan Cermak

Venti anni fa per ordinare un carro merci si utilizzava ancora il telefono o il fax. Internamente si comunicava tramite nastro perforato o telescrivente. Le lettere di vettura internazionali venivano redatte in sei copie, quelle nazionali in quattro. Sui carri venivano applicate le etichette scritte a mano. Si contattavano le singole stazioni ferroviarie al telefono per sapere se avevano carri disponibili.

Questi esempi dimostrano quanto sia cambiata la logistica. Le sfide da affrontare sono enormi: i clienti oggi vogliono produrre just-in-time e le loro catene di produzione non prevedono margini di tempo. I trasporti inoltre devono essere più ecologici e, secondo il mondo politico, FFS Cargo dovrebbe diventare più redditizia e autonoma.

Inoltre i trasporti si sono intensificati come non mai: il commercio mondiale è aumentato del 30% dal 2009 (e di oltre il 200% dal 1990). Anche in Svizzera il trasporto merci è in continua crescita. E nel nostro piccolo Paese dalla topografia complessa, secondo l'Ufficio federale di statistica (UFS), tra il 2010 e il 2030 il trasporto merci dovrebbe aumentare ancora del 45%. Non tutti i mezzi di trasporto crescono alla stessa velocità. In testa troviamo la ferrovia che, sempre secondo l'UFS, entro il 2030 dovrà crescere di circa il 77%.

La più grande trasformazione della storia

Come è possibile affrontare tutto ciò allo stesso tempo e cosa comportano queste sfide per i collaboratori? Anja-Maria Sonntag, responsabile di progetto Automazione da FFS Cargo (intervista a pag. 12), sottolinea che l'obiettivo centrale è innovare per offrire più vantaggi ai clienti e semplificare i processi, il che non si traduce in una riduzione dei posti di lavoro, anzi: «Ci sono posizioni da FFS Cargo che oggi riusciamo a occupare solo a fatica.» Nei prossimi 15 anni molti collaboratori andranno in pensione. Secondo la Sonntag, i giovani non vogliono più fare lavori fisicamente faticosi e a turni. «Senza digitalizzazione in futuro faticheremmo a svolgere ancora certe mansioni.» Da qualche anno si stanno testando gli agganci semiauto-

matici e automatici. Il vantaggio in termini di costi e tempo sarà enorme quando i vagoni potranno essere accoppiati o separati senza l'intervento umano.

Per affrontare le numerose novità, FFS Cargo opera nel Gruppo specialistico innovazioni tecniche traffico merci su rotaia (TIS). L'obiettivo delle nove aziende coinvolte è ripensare radicalmente il carro merci entro il 2030. A ciò si aggiunge la partnership strategica di FFS Cargo con Bosch Engineering (BES). Il fulcro del progetto «Carro merci intelligente» è una piccola scatola con sensori, installata nel carro merci. «Temperatura, chilometraggio e posizione vengono registrati con precisione e inviati alla centrale di coordinamento», spiega René Höpfner, responsabile del progetto BES. Un sistema dell'azienda PJM rileva in tempo reale se i carri sono caricati correttamente. Sono finiti i tempi in cui durante il tragitto un carro doveva essere staccato e ricaricato solo perché una palette era sovraccarica.

L'11 dicembre 2016 vi sarà il grande cambio di orario. Un tappa importante, in cui entra in funzione la nuova Galleria di base del San Gottardo e parte il Traffico a carri completi 2017, una vera rivoluzione per il programma di offerta e produzione. Il traffico merci su rotaia ammonta oggi al 36% dell'intera movimentazione strada/rotaia in Svizzera, quota che entro il 2030 salirà, secondo l'UFS, al 44%. Con i suoi 3000 collaboratori, 6800 carri merci e circa 500 veicoli motore, FFS Cargo si trova davanti alla più grande trasformazione di tutti i tempi. Una pianificatrice di offerte, il responsabile Produzione, un addetto alla produzione e una macchinista spiegano nelle seguenti pagine cosa comporta questo cambiamento per loro.

«Ci sono posizioni da FFS Cargo che oggi riusciamo a occupare solo a fatica.»



Roland Walter (28)

RESP. DISPOSIZIONE DI CARICO

«Partiamo dai numeri: ad aprile il 67,2% dei nostri treni è arrivato puntuale, ovvero con meno di tre minuti di ritardo, dato che già a luglio è salito al 75,6%. Ci manca poco per raggiungere l'obiettivo del 78%, ma abbiamo iniziato benissimo con la <taskforce puntualità> che codirigo. Quando a dicembre partirà il TCC 2017 e riusciremo a servire i clienti con più frequenza rispetto a oggi, la puntualità sarà ancora più importante. È essenziale che ciascun treno parta in orario: al treno è assegnato uno slot per ogni parte del tragitto; se lo perde deve accodarsi nel vero senso della parola.»



Sandra Marko (36)

MACCHINISTA

«Da bambina mi piacevano le automobiline, da ragazza avevo già la certezza di voler lavorare con i motori. Con grandi motori! Oggi sono felice quando mi assegnano una 620, che, con 7832 kW, è la nostra locomotiva più grande. Guidarla è fantastico, è un concentrato di potenza. Nella cabina di guida abbiamo sempre l'iPad, ma non per consultare Facebook, è tassativamente vietato. Nel tablet sono memorizzati tutti i dati rilevanti: il profilo della tratta, le velocità, i manuali, ecc. È una cabina di guida senza carta. Niente a che vedere con i tempi in cui il macchinista doveva portarsi dietro una valigia piena di documenti.»





Chantal Mormile (35)

PIANIFICATRICE DI OFFERTE

«Ogni azienda cerca di promuovere la vendita dei propri prodotti e servizi. Ma per riuscire a offrire un effettivo valore aggiunto ai clienti bisogna saper creare e anche mettere in atto nuove idee straordinarie. Uno dei nostri venditori, ad esempio, mi ha proposto di utilizzare un impianto di lavaggio per auto per creare un'installazione per il ricarica dei carri. In questo modo si potrebbero potenziare le attività con i clienti. Un impianto del genere è sicuramente costoso, ma potrebbe essere proficuo per tutti, soprattutto per il cliente. Innovare è un'attitudine. Lo stiamo capendo ora.»





Jon Bisaz (47)

RESPONSABILE PRODUZIONE

«Manca poco al più importante cambio di orario nella storia di FFS Cargo. L'11 dicembre, con l'avvio del TCC 2017, modificheremo radicalmente il sistema di produzione e l'offerta. La sfida consiste nel fatto che non possiamo testare dal vivo il nuovo sistema, non esiste un universo parallelo per provare. Ovviamente abbiamo effettuato tante simulazioni a computer, svolto analisi di potenziali scenari, condotto colloqui con oltre 1000 clienti e preparato i nostri 2000 collaboratori a questo grande momento già da tempo.

Ma cosa conta veramente? Una pianificazione accurata, una buona gestione dei rischi e la formazione sono importanti, ma per avere successo i collaboratori devono supportare il cambiamento – deve essere il loro progetto. Facile a dirsi, qualsiasi capo vuole coinvolgere il proprio team. Ma cosa fare se il riscontro è negativo? E se è pure giustificato? Anch'io ho imparato tanto in questo processo e ho piena fiducia che andrà tutto bene. Noi siamo pronti!»

Paese che vai, merce che trovi

La Svizzera è nota in tutto il mondo per la sua buona infrastruttura ferroviaria. Quali sfide devono affrontare le ferrovie merci negli altri Paesi? Ecco una rassegna in Europa e oltreoceano.

Testo: Pirmin Schilliger, Illustrazione: Henrik Franklin



Fare un confronto tra la Svizzera e altri Paesi è possibile solo in parte. Ci sono troppe diversità, come la grandezza e la densità della rete ferroviaria, la topografia e le condizioni politiche ed economiche. La sfida maggiore in tutti gli altri Paesi è una gestione redditizia del traffico a carri completi (TCC), ovvero del trasporto di carri singoli.

Strumenti politici come la tassa sul traffico pesante e il divieto di circolazione notturna per i camion nonché i chiari obiettivi di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia sono i pilastri portanti del traffico merci ferroviario svizzero. Ma altri Paesi offrono anche vantaggi a livello di ferrovia rispetto alla Svizzera, ad esempio una superficie redditizia o una topografia più accessibile, aspetti che un piccolo Paese montuoso come la Svizzera deve compensare.

La solida posizione del traffico merci ferroviario in Svizzera, pari al 36% del volume di trasporto totale, si basa su puntualità, affidabilità e una qualità impossibile da trovare altrove. «Oltre all'industria, FFS Cargo è riuscita ad acquisire il settore terziario come nuovo segmento di mercato, che include grandi clienti come Coop, Migros o la Posta», commenta Susanne Fiselius-Martens, responsabile del progetto Xrail XCB da FFS Cargo. L'azienda mira innanzitutto a soddisfare meglio le esigenze di trasporto nazionali. Eccezionale è il sistema produttivo 24 ore su 24 del TCC 2017 che prevede fino a tre orari di servizio al giorno. Tutto ciò è possibile solo perché la legge svizzera equipara il traffico merci ferroviario al traffico viaggiatori, come spiega Susanne Fiselius-Martens.



BELGIO

Privato e proficuo

La rete ferroviaria belga è paragonabile a quella svizzera per grandezza e densità. Diverse sono invece le condizioni topografiche e politiche. Per anni il segmento del trasporto merci della società ferroviaria belga (SNCB) ha tentato di risollevarsi da un bilancio in rosso con progetti di risanamento sempre nuovi. Il punto di pareggio è stato raggiunto nel 2013. Dallo scorso anno la ex SNCB Logistics si chiama B Logistics, un'azienda privata di cui SNCB detiene ancora il 31% delle azioni. La società continua a svolgere un'attività

Puntualità e affidabilità sono il segreto del successo.

redditizia con solo 1900 impiegati, un fatturato di 456 milioni di euro registrato lo scorso anno e prestazioni di trasporto di 5 miliardi di tonnellate-chilometro (tkm). Il Belgio dispone ancora di oltre 200 punti di servizio per il TCC, che vanta una quota del 41%. Ancora più importanti sono i treni blocco e i treni del traffico combinato (TC) con i loro rapidi collegamenti dai porti marittimi ai centri economici europei, dalla Svezia alla Svizzera e dalla Francia all'Europa orientale. Un treno blocco di questo tipo collega ogni giorno Anversa alla Svizzera. >



GERMANIA

Risanare, ristrutturare, espandere

Con un fatturato di 4,417 miliardi di euro e prestazioni di trasporto di oltre 98 miliardi di tkm, DB Cargo Deutschland fa la parte del leone in Europa. La sua forza si basa su una crescita espansionistica; il Gruppo è presente infatti in tutta Europa con circa due dozzine di affiliate. Con oltre 1500 treni a settimana che collegano le principali regioni economiche e i porti marittimi del continente, DB è l'incontestabile leader di mercato nel TC. Anche il traffico con treni blocco svolge un ruolo significativo per il trasporto di merci di massa come il carbone e i minerali metaliferi. Ciononostante DB Cargo ha perso delle quote di mercato negli ultimi anni. L'attuale fase di risanamento è incentrata sulla «Strategia di crescita 2030» e il programma «Il futuro della ferrovia». Il TCC, che tra il 1995 e il 2005 si è ridotto drasticamente e oggi corrisponde ancora al 39% del traffico, dovrà tornare a essere redditizio: da una parte, grazie all'ulteriore snellimento e all'ottimizzazione dei punti di servizio e, dall'altra, rimodellando la produzione e sfruttando le sinergie con il traffico di treni blocco.



FRANCIA

All'ombra del TGV

Nel Paese pioniere dei treni ad alta velocità, il traffico merci su rotaia ha rischiato di finire sul binario di servizio. L'azienda statale Fret SNCF, che da anni lotta contro le perdite, domina il mercato con una quota del 60% e, dopo anni di rigorosi tagli, tenta di rendere il TCC nuovamente redditizio. Ma il programma basato su una rete di hub di smistamento nei centri maggiori sembra non prendere piede. Negli ultimi cinque anni il TCC è diminuito ancora del 15%. Le prestazioni di trasporto di circa 20 miliardi di tkm sono riconducibili sempre

più ai 400 grandi clienti del traffico con treni blocco e del TC. Dal punto di vista organizzativo, Fret SNCF è uno dei cinque settori appartenenti a SNCF Logistics. L'affiliata di SNCF addetta al trasporto merci gestisce la catena di creazione del valore dei trasporti in tutto il mondo e serve oltre 120 Paesi con soluzioni multimodali.

ITALIA

Il collo di bottiglia

Con prestazioni di trasporto di circa 15 miliardi di tkm, Trenitalia Cargo è di portata simile a FFS Cargo. Una parte importante del carico trasportato è costituita tuttavia da beni di massa, come i rottami per l'industria metallurgica. Trenitalia Cargo ha pressoché sospeso il TCC. Nel TC tra i porti del Mare del Nord e il Nord Italia, deve fare i conti con concorrenti stranieri come DB Cargo, SBB Cargo International e la francese Captrain Italia. L'azienda cer-



ca di inserirsi in questo segmento tramite l'affiliata TX Logistik. In Italia il traffico merci su rotaia rappresenta nel complesso appena il 6-7% dell'intero trasporto merci. Sul Mediterraneo mancano efficienti terminal per container per il trasbordo dalle navi ai treni. Le tratte ferroviarie che dalla costa passando per l'Appennino arrivano al nord continueranno a essere per anni un collo di bottiglia.



AUSTRIA

Viva la monarchia del Danubio!

Rail Cargo Austria (RCA), un'affiliata di ÖBB Holding, sta attuando una strategia di crescita offensiva. Anni fa ha rilevato il settore del traffico merci delle ferrovie statali ungheresi e lo scorso anno ha acquistato la tedesca EBM Cargo. Partendo dai mercati locali, essa offre soluzioni di logistica ferroviaria su misura tra il Mare del Nord, il Mar Nero, il Mediterraneo e i centri dell'Europa orientale, fino alla Turchia e alla Russia: treni blocco, TC e carri singoli. Il TCC (47%) occupa un posto quasi tanto importante quanto da FFS Cargo. La quota dei trasporti ferroviari sul volume di trasporto complessivo è del 35% in Austria, dunque quasi al livello di quella svizzera. RCA si vanta della sua redditività. Di fatto, con una prestazione di trasporto di circa 29 miliardi di tkm, il margine EBIT è del 3,5%: un valore record su scala internazionale.



POLONIA

Pole position tra est e ovest

Nel 2001 PKP Cargo è stata scorporata come affiliata della società ferroviaria statale PKP. Nel 2009 è stata costretta alla difensiva nel proprio Paese in quanto DB Cargo Deutschland aveva assorbito il concorrente privato PCC Logistics. Nel 2013

PKP Cargo è entrata in Borsa e da allora ha una gestione redditizia. PKP Cargo vuole recuperare il terreno perduto con una risoluta azione di espansione. La società ora opera in nove Paesi UE con prestazioni di trasporto di 30 miliardi di tkm. Essa ripone grandi speranze nel traffico ferroviario con l'Estremo Oriente. Già oggi ha parte attiva in 20 collegamenti settimanali lungo il corridoio est-ovest. Tuttavia l'azienda investe soprattutto nel potenziamento dei terminal intermodali nel Mar Baltico. Attualmente in Polonia continuano a dominare i treni blocco che trasportano beni di massa come carbone, coke, acciaio, ghiaia e materiali edili, mentre il TCC continua a diminuire.

chilometrici trainati da più locomotive elettriche e a diesel. Le due società principali, Union Pacific e BNSF Railway, operano a ovest del Mississippi e sono dirette concorrenti. Con oltre 4000 locomotive e circa 40 000 collaboratori sono di portata simile. Nel 2015 BNSF ha fatturato circa 21,4 miliardi di dollari. I sette big player registrano insieme circa il 90% del fatturato derivante dal trasporto merci su rotaia. A loro si aggiungono diverse centinaia di società minori che si sono specializzate nella distribuzione capillare regionale e locale presso le grandi stazioni di smistamento. Qui il TCC continua a svolgere un ruolo importante. Con le loro ramificate offerte sono la quintessenza del traffico merci americano: «Ogni trasporto che supera i mille chilometri spetta essenzialmente alla ferrovia.» —

↑
Ogni trasporto di oltre mille chilometri spetta alla ferrovia.
 ↓



USA

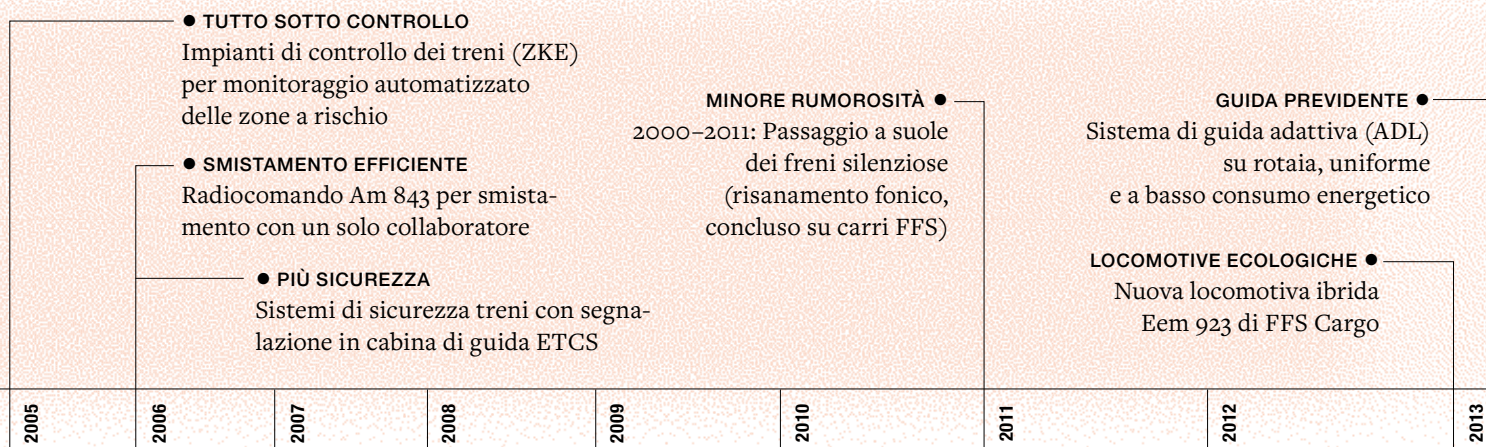
Revival del traffico merci su rotaia

Negli USA il traffico merci su rotaia ha incrementato la sua quota di mercato, misurata in tonnellate-chilometro, dal 29% a oltre il 40% solo dal 1990 al 2006. Negli ultimi anni ha avuto un ulteriore impulso alimentato dalle attività di fracking: il petrolio e il gas estratti a nord, nel Middle West, devono essere trasportati su lunghi tragitti per raggiungere le raffinerie solitamente situate sulle coste. Lungo la rete ferroviaria americana il lavoro viene ripartito: i lunghi tragitti sono serviti dalle sette «Class 1 railroads», che trasportano soprattutto beni di massa sui loro treni

«Le sorprese sono le benvenute»

Chi non si perfeziona finisce in poco tempo sul binario di servizio. Anja-Maria Sonntag, responsabile di progetto Automazione, illustra i progetti centrali dell'offensiva di FFS Cargo nel segno dell'innovazione.

Intervista: Susanne Wagner



FFS Cargo sta preparando i carri merci all'era digitale. Perché solo ora?

Rispetto ad altre ferrovie o proprietari di carri abbiamo iniziato presto e siamo in anticipo. Anche il potenziale tecnologico dei sistemi autosufficienti sotto il profilo energetico si è sviluppato molto negli ultimi anni.

E rispetto alla strada?

Difficile fare un confronto in quanto gli autocarri hanno elettricità a bordo. Il carro merci in sé è un pezzo di ferro privo di elettricità.

Ad ogni modo come mai la connessione in rete dei vagoni è così importante per competere con il traffico merci su strada?

Nei forum sui temi del futuro si parla di Logistic 4.0, catene logistiche integrate e consegne just-in-time. Tutti noi sappiamo quanto sia faticoso per gli operatori del commercio per corrispondenza consegnare le merci al consumatore in tempi sempre più brevi. Per seguire questi trend, la trasparenza della catena logistica e la trac-

ciabilità dei tragitti di trasporto così come l'elaborazione automatizzata dei dati sono fondamentali. Qui possiamo competere solo avendo dei carri intelligenti.

↑
«Essendo parte della catena logistica dei clienti dobbiamo adeguarci.»
↓

I sensori svolgono un ruolo chiave nei carri merci intelligenti. Come utilizza FFS Cargo i dati acquisiti?

I sensori sono solo una piccola parte. I veri benefici si ottengono dalla gestione dei dati. I dati acquisiti possono essere collegati con altre fonti di dati nel cloud. Inoltre possiamo seguire i carri in uno speciale portale Internet oppure immettere dati

come il chilometraggio direttamente nel nostro sistema SAP. In futuro i clienti avranno un accesso al portale dati concepito su misura per loro e potranno così consultare direttamente informazioni per loro rilevanti, come l'orario di arrivo, la documentazione della catena del freddo o gli accessi non consentiti.

Nella fase pilota FFS Cargo ha attrezzato 150 carri frigoriferi con sensori. Ci sono state sorprese?

La fase pilota è una parte importante del processo di sviluppo. È persino auspicabile che riservi delle sorprese perché così si possono migliorare i sistemi e si può imparare qualcosa. Nel complesso siamo molto soddisfatti.

Che cosa ha imparato?

Ad esempio che la classificazione dei dati è essenziale per i clienti. In caso di merci sensibili, essi possono controllare se le temperature sono rimaste nel range prestabilito durante un trasporto. Un'altra applicazione riguarda il tema Food De-

fense. Possiamo assicurare al cliente che il carro non è stato aperto durante il viaggio. Abbiamo un po' sottovalutato quanto sia importante questo aspetto per i clienti.

Perché proprio i carri frigoriferi nella fase pilota?

I beni commerciali si prestano bene a ciò e quanto più sensibili sono le merci tanto più elevati sono i requisiti richiesti alla logistica. Nei carri frigoriferi, la temperatura è un parametro particolarmente sensibile.

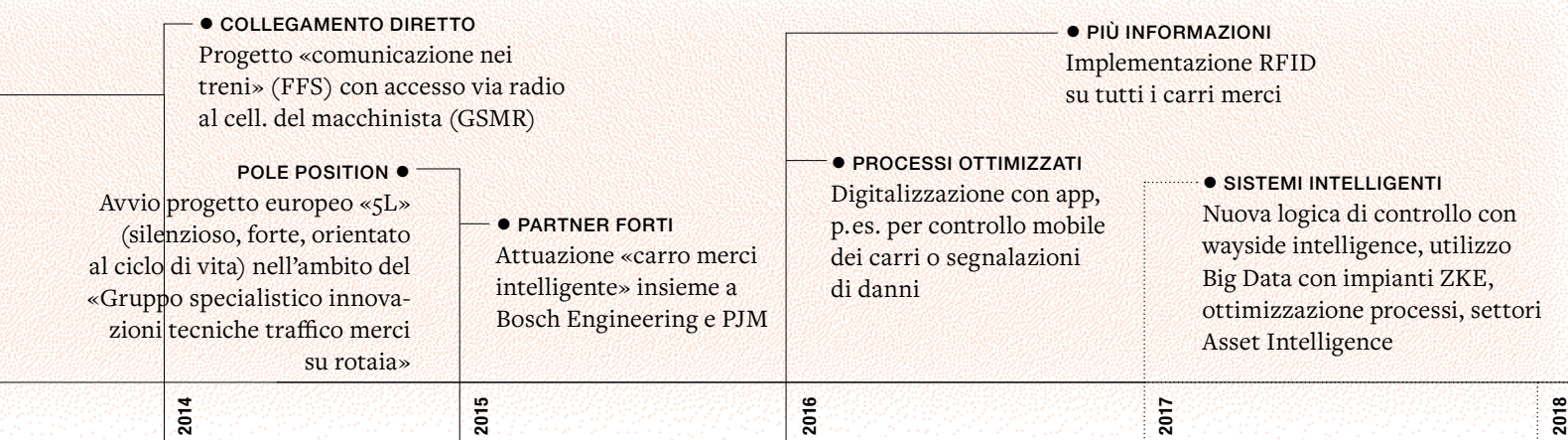
I temi centrali qui sono due: le telecamere che filmano i carri, rilevano danni e li analizzano automaticamente. Nel settore Manutenzione a Muttenz la prima di queste telecamere viene attualmente preparata a svolgere il suo compito. In una fase successiva sarà posizionata all'ingresso della stazione di smistamento di Limmattal dove controllerà i carri merci mentre sono in uso. Dall'altra parte vogliamo un'analisi ottimale dei dati di controllo rilevati di Infrastruttura. L'obiettivo finale è produrre in modo più veloce, trasparente e affidabile.

li per i container dei carri merci. Stiamo valutando di separare la sovrastruttura dalla sottostruttura. La sovrastruttura dovrà essere adattata in base alle esigenze dei clienti e delle merci.

Altre innovazioni?

Il prossimo anno metteremo in circolazione un nuovo treno con varie componenti innovative a livello di isolamento acustico.

Le locomotive di manovra senza conducente saranno presto una realtà da FFS Cargo?



Quali sono i prossimi passi?

Il carro merci intelligente, che soddisfa tutte le esigenze dei nostri clienti, non può essere acquistato sul mercato come un prodotto di serie. Sono tutti prototipi che perfezioniamo insieme al fornitore. Grazie alle nuove esperienze acquisite abbiamo migliorato gli aspetti tecnici, come ad esempio la precisione e la frequenza del segnale GPS. Il prodotto in serie è pronto da ottobre e il prossimo passaggio sarà il roll-out. Il portale nel quale i clienti potranno seguire le loro merci in viaggio tramite la funzione «track and trace» sarà attivato a fine 2016.

Quando tutti i carri merci di FFS Cargo saranno dotati di sensori?

È nostro intento raggiungere questo obiettivo il prima possibile. Ci siamo prefissati un termine di due anni.

Come sta procedendo l'attuazione dell'«intelligenza di percorso», un altro progetto dell'offensiva di automatizzazione di FFS Cargo?

Con tutto il rispetto per sensori e telecamere, ma l'uomo non è più affidabile delle macchine?

L'uomo è sicuramente più adatto a valutare se dei tronchi di alberi sono sufficientemente fissati su un carro merci. Ma una macchina è più indicata per misurare un tragitto con esattezza. Noi uniamo la forza dell'uomo e quella delle macchine. Non vogliamo automatizzare tutto, ma ottenere processi che siano il meno possibile serviti.

Quali vantaggi si aspetta FFS Cargo da una catena logistica computerizzata?

I carri merci intelligenti sono richiesti dal mercato. Essendo parte della catena logistica dei clienti dobbiamo adeguarci a ciò.

Quali progetti innovativi ha in cantiere FFS Cargo?

Stiamo lavorando alle prove freni e agli aggranci automatici per velocizzare i processi. I primi treni attrezzati con queste innovazioni circoleranno già il prossimo anno. Nell'ambito di un altro progetto vorremo realizzare delle sovrastrutture variabi-

Al momento stiamo lavorando per integrare uno schermo e un sistema di allarme collisione nei radiocomandi già in uso. Ma bisognerà aspettare il 2020 o il 2023 per vedere una locomotiva di smistamento completamente automatica in funzione. —



Anja-Maria Sonntag, responsabile di progetto Automazione da FFS Cargo, sta lavorando intensamente da due anni per rendere il traffico merci ferroviario più efficiente con l'uso di tecnologie. Ha maturato molta esperienza nella gestione di innovazioni e progetti nel settore delle automobili e dei veicoli ferroviari.



Collegati alla ferrovia dal 1889:
Simon Herzog, capo manovra di Feldschlösschen, con
una locomotiva nella sede centrale di Rheinfelden.

Il castello con il binario di raccordo

Una volta c'era la locomotiva a vapore, oggi ci sono i moderni treni merci: da 140 anni Feldschlösschen consegna birra e acqua minerale ai clienti prevalentemente su rotaia. Al passo con FFS Cargo, l'azienda si rinnova costantemente per essere all'altezza delle crescenti richieste del mercato.

Testo: Robert Wildi
Fotografia: Anne Morgenstern

Una mattina di buon'ora come da copione. Il cielo di un azzurro splendente e il sole che spunta e immerge l'immenso castello di mattoni in una luce da film. Per un perfetto film medievale, su questo set immaginario manca solo che compaiano dietro l'angolo un paio di cavalieri in completa armatura. Quello che invece emerge ha molti più cavalli: è una locomotiva merci che dalla stazione di Rheinfelden si fa strada su per la collina. Appoggiato al parapetto, in una posa molto disinvolta, c'è un moderno cavaliere: è Simon Herzog, capo manovra al servizio di Feldschlösschen Bibite SA. Sui binari di raccordo arrivano a Rheinfelden circa cinque volte al giorno fino a dieci carri carichi di birra e acqua minerale che sono poi distribuiti ai quattro venti. Sono 36 anni che Herzog coordina e garantisce il buon funzionamento di questo flusso di merci.

Intorno a questo «favoloso» impero della birra nella Fricktal del Canton Argovia, dove lavora quasi la metà dei circa 1300 collaboratori, Feldschlösschen ha po-

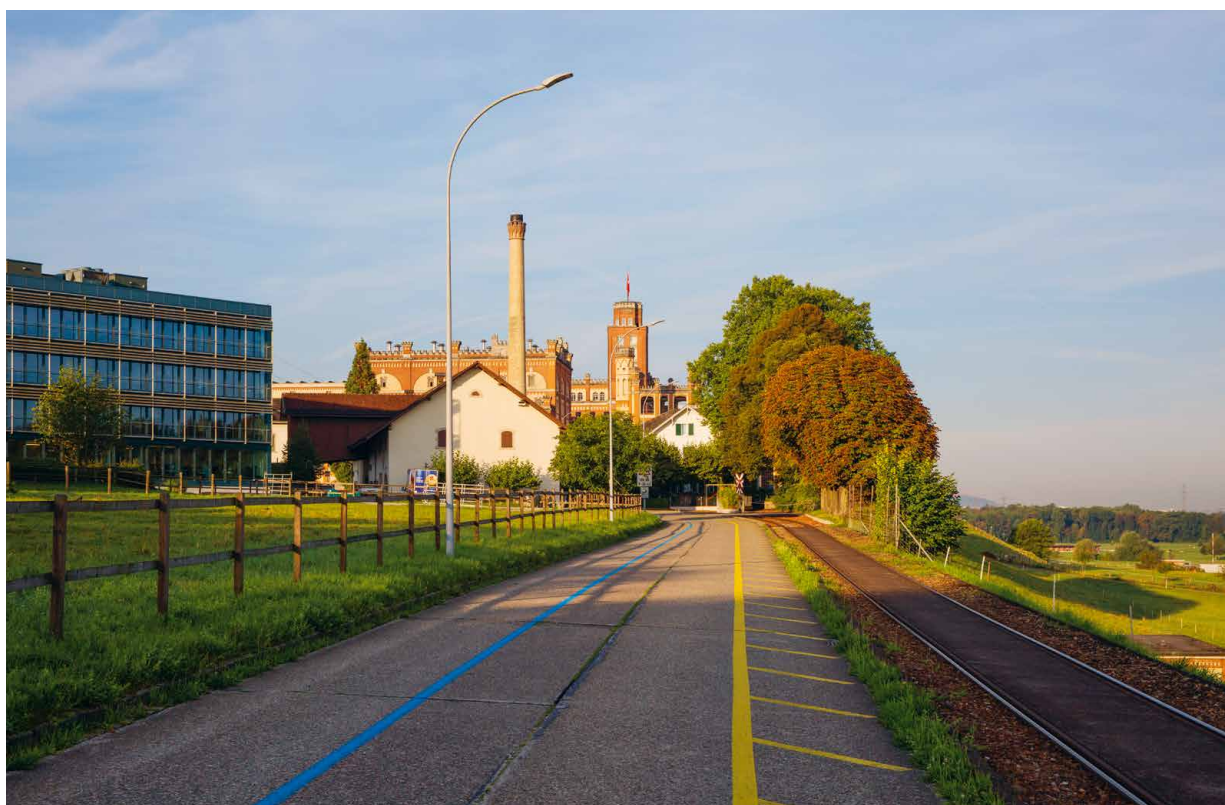
sato quattro chilometri di binari propri. Questo dimostra il profondo legame che l'azienda ha con la ferrovia fin dalla sua fondazione nel 1876. Già la prima fornitura di birra di Feldschlösschen fu trasportata su rotaia da Rheinfelden. Tredici anni dopo fu costruito il raccordo diretto al castello: l'odierno lavoro di Herzog agli inizi veniva svolto da un carro trainato da cavalli. Seguì la lunga era della locomotiva a vapore, che per una decina d'anni fu anche guidata da Herzog e fu sostituita nel 1990 da una locomotiva diesel. Per amore della tradizione e a scopo di marketing, Feldschlösschen possiede ancora oggi i cavalli e li utilizza per trasportare la birra nel centro storico di Rheinfelden.

Da Rheinfelden in tutto il mondo

«Nella frenesia quotidiana, di tempo per la nostalgia ne rimane ben poco», rivela Thomas Stalder, membro della Direzione e responsabile Customer Supply Chain, ovvero l'intera logistica dei trasporti di Feldschlösschen. Il mondo è completa-

mente cambiato e con esso anche le sfide logistiche nelle attività del commercio. Oggi Feldschlösschen è un'affiliata del Gruppo Carlsberg, produce otto marchi di birra propri oltre che a Rheinfelden anche a Sion, e nella sede grigionese di Rhäzüns imbottiglia la propria acqua minerale. Da Berna a Taverne, da Landquart a Satigny (GE), l'azienda gestisce centri di magazzino e distribuzione in 21 punti nevralgici. Oltre ai propri prodotti, Feldschlösschen distribuisce su provvigione numerosi altri marchi di birra e acqua minerale. Complessivamente, il maggiore commerciante di bevande svizzero fornisce oltre mille articoli diversi ai magazzini, alle cantine e ai frigoriferi di circa 30 000 clienti, dai giganti del commercio al dettaglio al piccolo ristorante di montagna.

I clienti, grandi e piccoli che siano, sono sempre più esigenti. Le ordinazioni a breve termine rappresentano oggi la norma. «Il termine di consegna a 48 ore fa ormai parte del passato», spiega Stalder. Al massimo possono essere 24 ore, e in



Quattro chilometri di binari aziendali: la sede centrale di Feldschlösschen a Rheinfelden.



«Di tempo per la nostalgia ne rimane ben poco»:
Thomas Stalder, responsabile della logistica
di Feldschlösschen nello storico birrificio.

↑
«Il termine di
consegna a 48 ore
fa ormai parte
del passato.»

THOMAS STALDER,
RESPONSABILE DELLA LOGISTICA
DI FELDSCHLÖSSCHEN



molti casi la consegna per il giorno dopo non viene nemmeno accettata. «Per rimanere competitivi dobbiamo insomma accelerare costantemente il flusso di merci senza ridurre la qualità.» Nel commercio della birra e delle bevande, la velocità è un fattore decisivo, indipendentemente dalla domanda. A differenza di una macchina da cucire o di un tavolo in legno, si tratta di merci deperibili. A Rheinfelden l'intera produzione di bevande viene in media trasbordata e trasportata nel giro di due a tre settimane.

Molto impegnativi sono per esempio i grandi eventi sportivi. Quest'anno Feldschlösschen ha rifornito per la quarta volta consecutiva la Festa federale di lotta svizzera. Nel verde di Estavayer (FR), in piena afa di agosto, l'azienda ha dovuto distribuire un numero sufficiente di birre

fresche e altre bevande a circa 200 000 spettatori. Un'impresa logistica non indifferente. Ai campionati europei di calcio del 2008 Feldschlösschen ha rifornito gli otto stadi in Svizzera e in Austria e oltre cento aree di public viewing. Per l'evento sono stati venduti complessivamente circa 50 000 ettolitri di birra, incrementando le vendite annue del 20%.

Simili progetti e il rifornimento quotidiano di oltre 12 000 clienti del settore alberghiero, della ristorazione e del catering sono possibili solo su strada, almeno per il cosiddetto «ultimo miglio». Tuttavia, a oggi Feldschlösschen sposta su rotaia il 60% dell'intero volume di consegna. Le bevande arrivano quasi esclusivamente per ferrovia soprattutto nei suoi depositi merci e ai grandi clienti come Coop. Il traffico merci a carri singoli di FFS >

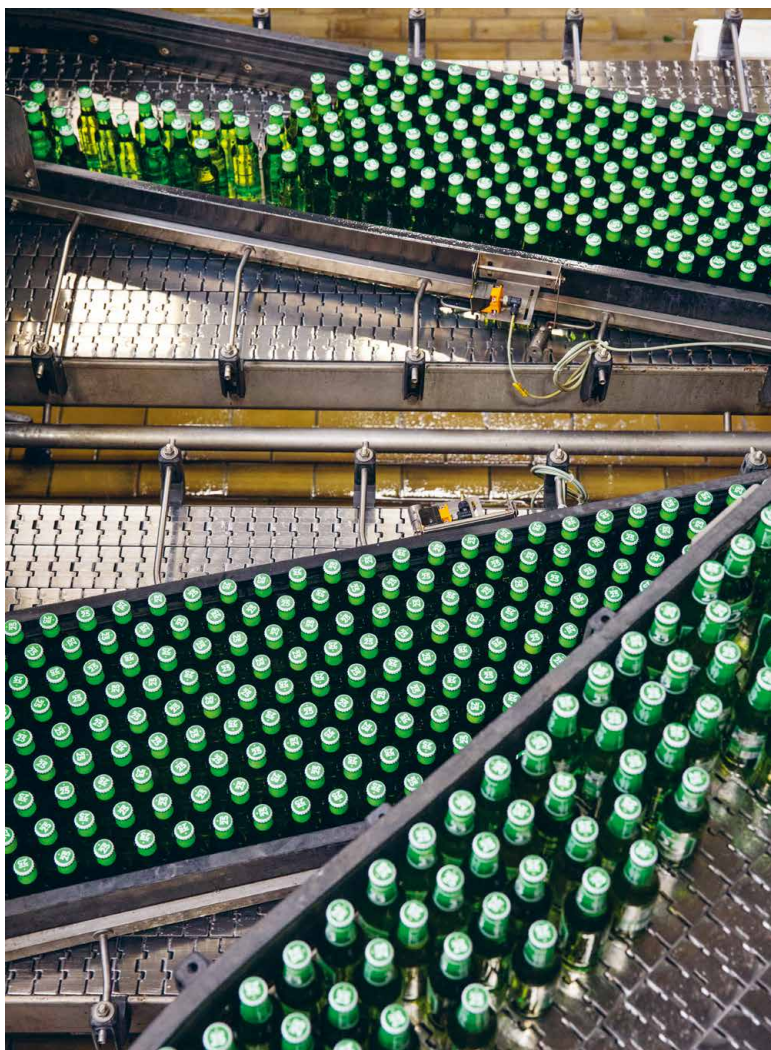
Cargo consente inoltre a Feldschlösschen di percorrere il massimo numero possibile di chilometri su rotaia anche per la distribuzione capillare ai clienti finali. «Questo sarebbe impensabile in Francia, per esempio, dove per il traffico merci si impiegano solo treni blocco», commenta Stalder.

Oltre alla flessibilità e alla conseguente economicità della ferrovia in virtù dei carri singoli, la partnership tra FFS Cargo e Feldschlösschen poggia su solide fondamenta anche per quanto riguarda la qualità del trasporto. La capacità d'innovazione unisce: sono state loro, infatti, le prime aziende svizzere in assoluto ad aver stabilito per contratto lo scorso anno il rispetto degli International Food Standards (IFS). La birra e l'acqua minerale sono generi alimentari che in base agli IFS devono essere controllati su tutti i trasporti ed essere assolutamente inaccessibili a terzi, il che richiede notevole impegno da parte di tutti i soggetti coinvolti.

«Maggior rapidità e flessibilità»

Nonostante il conseguimento di tali risultati, lo sviluppo non può fermarsi. Feldschlösschen punta sul trasporto su rotaia sia per tradizione che per altre buone ragioni; tuttavia, come ricorda il responsabile della logistica, questa fedeltà non è scolpita nella roccia. In altre parole, «per continuare a essere nel medio e lungo termine il nostro partner privilegiato, la ferrovia deve mantenersi al passo delle mutevoli esigenze del mercato, e quindi divenire sempre più rapida e flessibile». Se sarà all'altezza della situazione, è assolutamente ipotizzabile un ulteriore trasferimento alla ferrovia, andando oltre l'attuale 60%.

Al destinatario il messaggio è arrivato: FFS Cargo sa infatti che in un contesto in cui la tempistica è sempre più importante, rimanere fermi equivale a fare un passo indietro. «Se in passato una spedizione arrivava in ritardo a un deposito di Feldschlösschen, si poteva compensare con le scorte sul posto», afferma Wolfram Köster, responsabile Business Unit Costruzione/Commercio/Smaltimento di FFS Cargo. Questo oggi non è più possibile. In tempi di rifornimenti su misura fino >



Oltre mille articoli diversi: impianto di imbottigliamento.



Ogni giorno si riforniscono oltre 12 000 clienti: consegna della merce.

**FELDSCHLÖSSCHEN:
LE TAPPE DEI 140 ANNI
DI STORIA DELL'AZIENDA**

> **1876** Costituzione e prima consegna di birra con carro trainato da cavalli e ferrovia.

> **1889** Costruzione di un binario di raccordo con le FFS sul terreno aziendale a Rheinfelden.

> **1898** Feldschlösschen produce 100 000 ettolitri di birra, diventa il maggior birrifico svizzero e lo rimane fino a oggi.

↑
«Oggi un cliente deluso passa al trasporto su strada senza battere ciglio.»

WOLFRAM KÖSTER,
RESPONSABILE
COMMERCIO/EDILIZIA/SMALTIMENTO
FFS CARGO



alla singola cassa di birra, l'accumulo di riserve di scorta sarebbe uno spreco.

Meno camion grazie al TCC 2017

In tempi di sempre maggiore pressione sui costi e margini sempre più ridotti, la puntualità e l'affidabilità non sono solo un imperativo, ma una strategia di sopravvivenza. «Se non possiamo garantire a Feldschlösschen di fornire a un cliente l'esatta quantità richiesta il giorno dopo l'ordinazione, abbiamo fallito», spiega Köster. «In qualità di partner per il trasporto, lo dobbiamo a noi stessi e a tutti i clienti, indipendentemente dal fatto che operino nel settore delle bevande, dei mobili o del cemento.» Perché oggi, continua Köster, «un cliente deluso passa senza battere ciglio al trasporto su strada».

Con l'imminente cambio d'orario, FFS Cargo può mettere in campo nuove argomentazioni a favore della ferrovia. Oltre all'inserimento ufficiale nella rete della Galleria di base del San Gottardo (GbG),

l'11 dicembre è anche la data di lancio del progetto Traffico a carri completi (TCC) 2017. «Per il traffico merci inizia una nuova era», afferma Köster, che a questa data attribuisce una valenza storica. A ragione: la GbG riduce di 30 minuti i tempi di percorrenza sull'asse Nord-Sud, e assicura inoltre nel TCC capacità per treni merci di 750 metri di lunghezza e 2000 tonnellate di peso, quindi notevolmente più grandi.

Per Feldschlösschen la ferrovia di pianura del San Gottardo non comporta un immediato valore aggiunto, visto che il deposito di Tavernes è già oggi servito dalla ferrovia. Piuttosto, Stalder vede un potenziale nel fatto che la galleria consentirà a FFS Cargo di avere un orario più ampio e flessibile in Ticino, proprio come programmato. In abbinamento all'altro grande progetto TCC 2017, nel prossimo futuro i punti di servizio ad alta frequenza della Svizzera meridionale riceveranno fino a tre consegne al giorno invece delle due attuali, il che consente un incremento >



Il cosiddetto «ultimo miglio» è possibile solo su strada: carri merci e camion sul terreno aziendale.

1950 Brevettazione del sistema di trasporto sviluppato da Feldschlösschen, Swiss Container Cars.

1961 Lancio del pallet europeo; Feldschlösschen è la prima azienda svizzera nel settore delle bevande a utilizzarlo.

2011 L'impianto di produzione di Rhäzüns passa al traffico combinato (casce mobili).

2013 Feldschlösschen introduce in Svizzera il primo camion elettrico da 18 tonnellate.

della capacità di trasporto e una distribuzione più flessibile. «Sicuramente interessante, tanto più che questa opzione ci offrirà maggiori possibilità di penetrare il mercato italiano», spiega Stalder.

Feldschlösschen beneficia direttamente del TCC 2017 per la fornitura di birra e acqua minerale nella Svizzera Romanda. L'incremento della capacità consente a FFS Cargo di servire la tratta da Rheinfelden a Satigny (GE) con il trasporto notturno, in modo che la merce arrivi a destinazione alle 5.00 e non alle 7.30 come adesso. Questo è ottimale per Feldschlösschen, perché l'intera produzione per l'area di Ginevra potrà di nuovo essere trasportata per ferrovia. «Con il vecchio sistema eravamo costretti a trasportare una parte della merce in camion a Satigny la sera prima, in modo che la mattina seguente fosse pronta per la distribuzione», spiega Stalder.

Grazie al nuovo orario, con il Traffico a carri completi 2017 il treno da Rheinfelden per Ginevra parte più tardi: da metà dicembre, l'ultimo treno merci lascerà la stazione di Rheinfelden il pomeriggio alle 17.25 invece delle 16.00, una soluzione ot-

timale per Feldschlösschen. «Così avremo più tempo per predisporre la merce, comprese la preparazione delle consegne e le operazioni di carico», dichiara Stalder.

┆

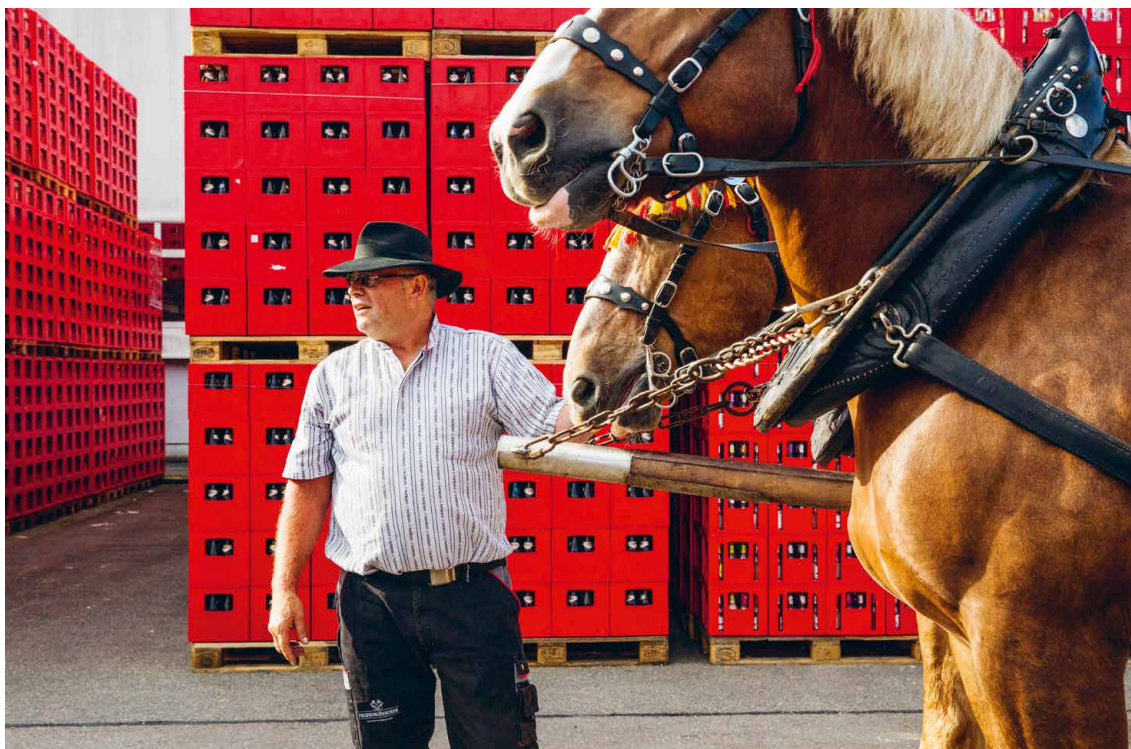
«Voglio partecipare in prima linea alla progressiva modernizzazione del traffico merci.»

SIMON HERZOG,
CAPO MANOVRA DI FELDSCHLÖSSCHEN



Per il capo manovra Herzog il cambio d'orario comporterà giornate di lavoro più lunghe. Per lui non è problema: ha trascorso più della metà della sua vita presso Feldschlösschen ed è grato al suo datore di lavoro per la grande lealtà. Nel suo piccolo

ufficio che dà direttamente sul binario di raccordo, documenti, fotografie e ritagli di giornale accuratamente incorniciati testimoniano i cambiamenti epocali che ha vissuto all'interno di Feldschlösschen, contribuendo in parte anche a realizzarli. «Voglio partecipare in prima linea alla progressiva modernizzazione del traffico merci.» Guarda l'orologio, è quasi mezzogiorno. È l'ora della prossima spedizione dal castello alla stazione, già la terza della giornata. —



Dal carro trainato da cavalli a esperto di logistica internazionale: il vetturino di Feldschlösschen, Hubert Schlachter.

Freschi alla meta

Il trasporto di generi alimentari è il settore più importante del traffico merci. FFS Cargo garantisce la puntualità della merce.

Illustrazione: Bratislav Milenkovic

MIGROS – Circa **2800** carri vengono trasportati ogni settimana da FFS Cargo per Migros. Si distinguono i settori Near-Food (ad es. bevande), Non-Food (ad es. abbigliamento), Food (ad es. riso) e prodotti freschi (ad es. latticini).

APROZ – In media **140** carri lasciano ogni settimana il produttore di bevande Aproz. Negli ultimi 50 anni, FFS Cargo ha consegnato alle varie centrali di distribuzione svizzere oltre 4,2 miliardi di litri di acqua sorgiva proveniente dalle Alpi del Canton Vallese.

NESPRESSO – **63** carri navetta transitano tutte le settimane tra Orbe e Avenches per conto di Nespresso.

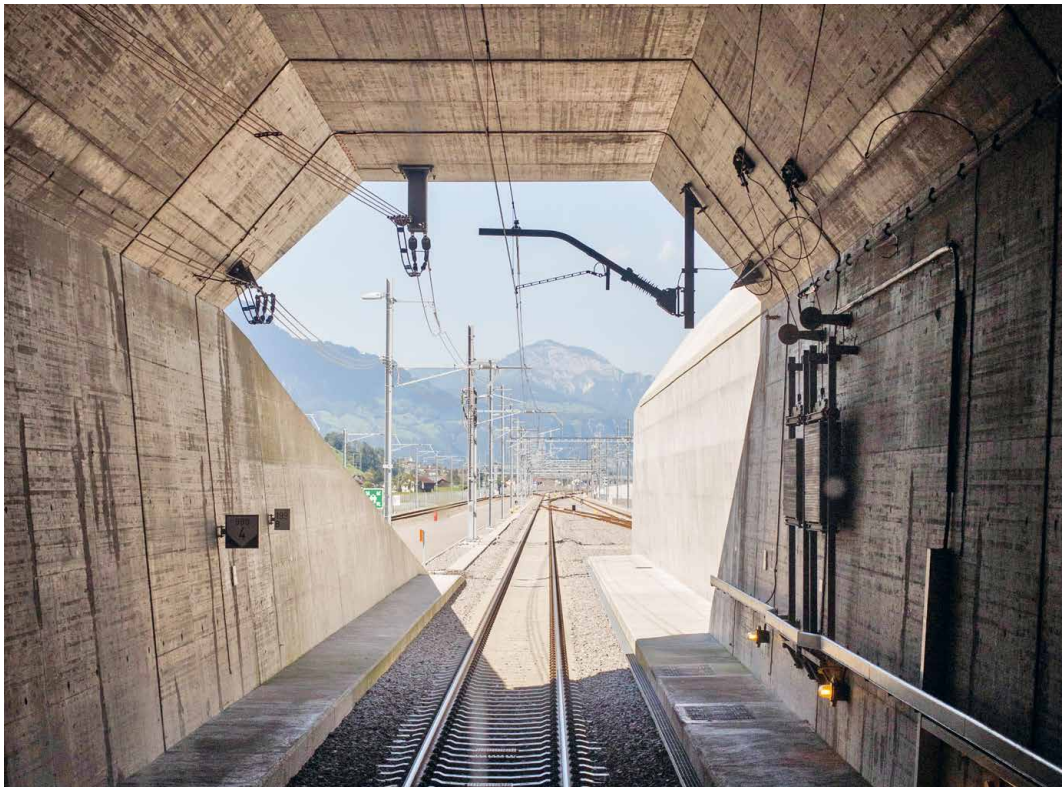
LINDT & SPRÜNGLI – In media **423** tonnellate di cacao vengono trasportate ogni settimana da FFS Cargo da Amsterdam a Olten per la produzione di Lindt & Sprüngli.

COCA-COLA – Oltre **1000** pallet vengono trasportati ogni settimana da FFS Cargo per Coca-Cola, con un treno lungo 550 metri e fino a 31 carri.

LONGOBARDI – **12** fino a **15** carri carichi di conserva di pomodoro Longobardi arrivano ogni settimana in Svizzera dall'Italia. In futuro si trasporteranno anche pasta e olio d'oliva Longobardi attraverso la Galleria di base del San Gottardo.

VITTEL – **6** carri di Vittel vengono trasportati ogni settimana da FFS Cargo dalla Francia a Rothrist, dove ha sede Schöni Transport.





«Una guida tranquilla, ma concentrata»: l'ingresso della galleria a Erstfeld.

A Erstfeld il buio diventa luce

L'11 dicembre la Galleria di base del San Gottardo entrerà definitivamente in funzione. In esclusiva, la rivista Cargo ha avuto il piacere di accompagnare un macchinista nella nuova galleria, a bordo di un treno commerciale con 35 carri merci.

Testo: Stefan Boss

Fotografia: Anne Gabriel-Jürgens

È una giornata di sole in Ticino. Siamo tra i binari della stazione merci San Paolo a Bellinzona. Da Cadenazzo arriva un treno interminabile. Luca Orsega, macchinista di SBB Cargo International, ci saluta con una stretta di mano. Il programma è avvincente: attraversare i 57 km della Galleria di base del San Gottardo sul treno merci.

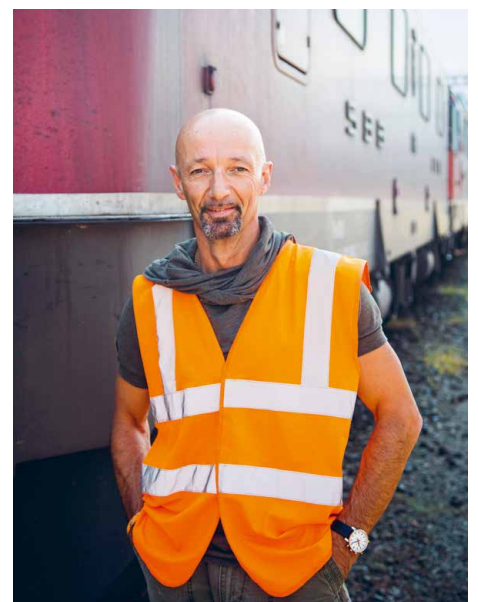
Non si tratta di un altro test, ma di un vero e proprio viaggio su un treno commerciale che altrimenti dovrebbe utilizzare la vecchia linea di montagna da Sud a Nord. È composto da carri aperti, carri coperti e carri pianali: un treno colorato nel traffico a carri completi. La destinazione è la stazione di smistamento Limmattal, dove i carri vengono ricomposti e spediti nelle varie direzioni. Orsega compie una breve manovra e aggancia altri carri. Il treno è lungo ben 601 metri! Questo è uno dei decisivi vantaggi dell'opera: la nuova galleria può infatti essere percorsa da treni lunghi fino a 750 metri.

Nella linea di montagna il limite è di 580 metri.

Nella cabina di guida della Re 620, Orsega comunica per telefono all'addetto della centrale d'esercizio di Pollegio di essere pronto a partire. Parla in ticinese. Dopo un attimo, il segnale passa al verde. Alle 13.44 il treno con i suoi 35 carri si mette in moto con un piccolo scatto.

È ormai lontana l'inaugurazione ufficiale del Gottardo dei primi di giugno cui hanno partecipato più di 100.000 persone. La foto degli ospiti d'onore che attraversano la galleria sul treno viaggiatori ha fatto il giro del mondo. Ma che sensazione dà lo stesso viaggio su un treno merci? In fin dei conti la nuova galleria è stata costruita soprattutto per il traffico merci.

«Nervoso?» – Orsega scuote la testa e ride. È già sfrecciato cinque volte nella nuova galleria e non ha mai avuto problemi. Passiamo accanto a un vigneto carico di grappoli d'uva. A Biasca, ai piedi dei



Gioia e un po' di malinconia: Luca Orsega, macchinista di SBB Cargo International.

possenti fianchi dell'Adula, inizia la nuova tratta. Adesso non ci sono più segnali esterni e Orsega si affida al piccolo monitor su cui sono visualizzati i segnali (sistema di gestione del traffico ETCS livello 2).

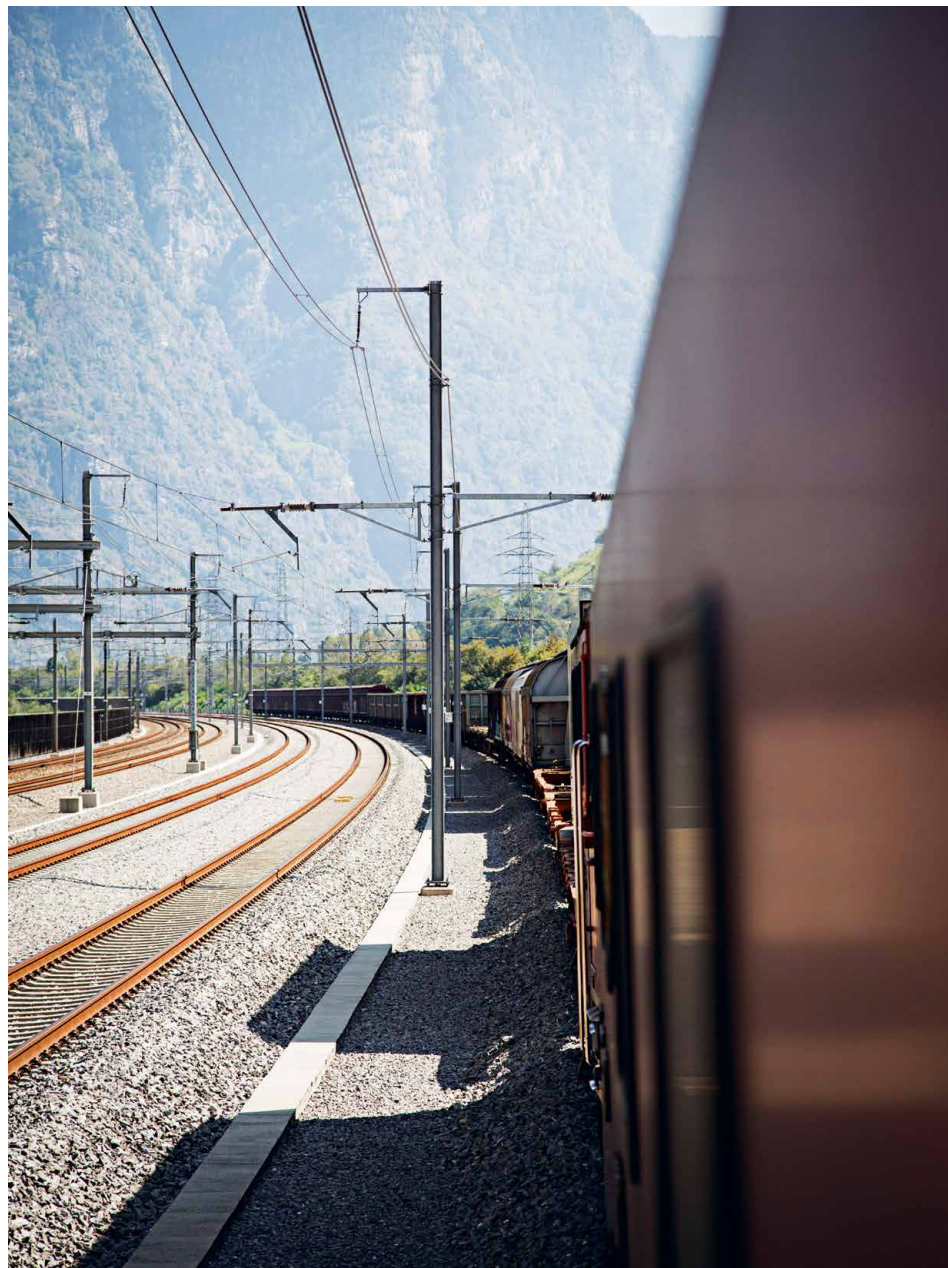
Alle 14.05 ci avviciniamo allo stretto ingresso di calcestruzzo, e poi si fa buio. Lungo la corsia lampeggiano, illuminati dai fari, i segnali delle distanze e dell'uscita di sicurezza. Tutto qui. Orsega ruota il graduatore e fa accelerare la locomotiva fino a ben 100 km orari. «È una guida tranquilla, ma concentrata», dice Orsega, padre di tre figli e residente a Giornico con la famiglia.

↑
«Grazie alla Galleria di base del San Gottardo la nostra merce arriverà 30-45 minuti prima a destinazione.»
↓

Frutta e verdura più fresche

Davanti a tutti trasportiamo un semimorchio con frutta e verdura del Ticino. Si tratta di una spedizione della ditta Zingg di Hedingen. Franz Gräzer, responsabile del traffico combinato, è soddisfatto del risparmio di tempo che ci sarà in futuro. «Grazie alla Galleria di base del San Gottardo la nostra merce arriverà 30-45 minuti prima a destinazione», spiega più tardi al telefono. La merce viene trasbordata a Dietikon e poi consegnata con il camion per l'ultimo miglio.

Dopo 40 minuti non ci sono più le luci tremolanti delle fermate d'emergenza di Faido e Sedrun, e all'orizzonte compare un chiarore che diviene sempre più luminoso. Anche Erstfeld, nel Canton Uri, oggi è inondata di sole. Come cambia il lavoro di tutti i giorni con questa nuova opera? «Ho due sentimenti contrapposti», dice Orsega ridendo. Da un lato ama la monta-



Un asso per le ferrovie: la stazione merci San Paolo a Bellinzona.

gna, ha una casetta per le vacanze nelle Alpi ticinesi e gli fa un po' tristezza non guidare più il treno lungo la linea di montagna con le sue gallerie elicoidali.

Dall'altro è felice per questa carta vincente delle ferrovie. Non solo la galleria è percorribile da treni più lunghi: per i treni fino a 1600 tonnellate non c'è nemmeno bisogno di agganciare una seconda locomotiva. La galleria consente di incrementare notevolmente la capacità del traffico Nord-Sud. Per Orsega l'attenzione all'ambiente è molto importante. In fondo è per questo che lui, meccanico d'auto diplomato, è entrato in ferrovia. Apprezza inoltre la maggior sicurezza della nuova galleria:

«Non devi preoccuparti di un improvviso ostacolo sui binari, ad esempio una pietra o un animale.»

Dopo un paio d'ore arriviamo alla stazione di Arth-Goldau. Orsega si ferma poco prima della Rigibahn, un capolavoro d'ingegneria del XIX secolo. Il collega Christoph Roth lo aspetta sul marciapiede, sarà lui a condurre il treno fino alla Limmattal. L'11 dicembre può tranquillamente arrivare: il personale e la galleria sono pronti per la messa in funzione del capolavoro del XXI secolo. —

«Dobbiamo semplicemente reinventare la ferrovia»: Geert Pauwels (sin.) e Nicolas Perrin alla stazione centrale di Zurigo.



«Se ti adagi sugli allori rimani subito indietro»

Come la Svizzera, anche il Belgio ha una rete ferroviaria incredibilmente fitta. Colloquio tra Geert Pauwels, CEO della ferrovia merci belga B Logistics, e Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo, sulle differenze, sugli elementi in comune e sul futuro di questo settore.

Intervista: Roy Spring
Fotografia: Daniel Winkler

Signor Pauwels, da maratoneta provetto è sicuramente abituato a tenere duro. Questa tenacia è richiesta anche sul lavoro?

GEERT PAUWELS: A dir la verità non sono un gran maratoneta, purtroppo non ho molto tempo per allenarmi. È per questo che riesco a finire ogni maratona solo grazie alla forza di volontà. Ma la maggior parte dei corridori (tra cui anche Nicolas, con cui vado a correre tra un incontro Xrail e l'altro) le dirà che è una grande gioia giungere in dirittura d'arrivo.

Signor Perrin, anche in Svizzera il settore sta attraversando un periodo turbolento. Come va il suo work-life-balance?

NICOLAS PERRIN: È stato un anno molto intenso! Ma quando l'azienda va bene ne trae giovamento anche il benessere personale. È stato difficile digerire l'arretramento causato dal franco forte poco dopo il risanamento; come nello sport, i successi ci aiutano però a superare i momenti di difficoltà.

PAUWELS: Esatto. Produrre il cambiamento è stata sicuramente la cosa più difficile che abbia mai fatto. È stata veramente una maratona, in cui il traguardo però veniva sempre spostato in avanti, ogni anno più

in là. Senza la passione e la volontà di resistere la nostra azienda non sarebbe dov'è oggi.

B Logistics si è trasformata da ramo deficitario dell'impresa statale SNCB a un'azienda orientata alla concorrenza e a maggioranza privata. Nel 2013 lei ha annunciato il turnaround, la svolta. Come è successo?

PAUWELS: Quando abbiamo iniziato la ristrutturazione nel 2008 dovevamo semplicemente assicurare la sopravvivenza all'azienda. Non potevamo fallire. Abbiamo analizzato tutti gli aspetti della nostra attività: management, processi operativi, rapporto con il cliente, conduzione d'impresa... Abbiamo ridotto i costi d'esercizio e investito in modo mirato in personale qualificato per divenire un'organizzazione forte. Negli ultimi sei anni il DNA della nostra azienda è cambiato profondamente. Non ci concentriamo più sulla sopravvivenza, ma sul nostro nuovo obiettivo: il trasferimento del traffico su rotaia.

Anche FFS Cargo nel 2013 ha annunciato un bilancio in attivo. Come siete arrivati a questo durevole successo?

PERRIN: Gli aspetti decisivi sono due. Da un lato si tratta di perseverare e migliorare continuamente; se ti adagi sugli allori rimani subito indietro. Dall'altro dobbiamo migliorare la nostra flessibilità per poter reagire ai fattori esterni negativi. Sono queste le leve per essere competitivi.

Gli scettici ritengono che il traffico merci su rotaia non possa essere competitivo.

Hanno torto?

PAUWELS: Negli ultimi dieci anni, l'andamento in Europa del traffico merci su rotaia non è stato positivo. Ma non ci sono solo ombre: il congestionamento delle strade e i timori legati al cambiamento climatico porteranno necessariamente a una crescente domanda di trasporto su rotaia. Ne sono convinto, abbiamo davanti a noi un grande futuro. Vogliamo offrire prodotti ferroviari di prim'ordine che facciano la differenza in termini di servizio e di prestazione: prodotti la cui eccellenza induca automaticamente i clienti a prediligere la ferrovia.

PERRIN: Ho sempre preso le mie decisioni in favore di una ferrovia orientata alla concorrenza. È solo con un orientamento di tipo imprenditoriale che possiamo avere un rapporto da pari a pari con i nostri >

clienti. Si tratta di attrarre la maggior quantità possibile di merci con offerte competitive. Ma ovviamente abbiamo bisogno dei presupposti che ci consentano di lottare ad armi pari. Ad esempio deve essere possibile pagare un'infrastruttura ferroviaria in modo analogo alla strada.

Rispetto ad altri paesi europei, la ferrovia in Svizzera raggiunge quote di mercato superiori alla media.

La Svizzera è un modello da seguire?

PAUWELS: Sì, e più precisamente in due ambiti. Innanzitutto la Svizzera è la prova vivente che il trasferimento del traffico su rotaia avviene quando ci sono le necessarie condizioni politiche ed economiche. E poi bisogna dire che FFS Cargo sfrutta appieno queste possibilità: in termini di qualità è la prima della classe, noi una quota di mercato di oltre il 40% ce la sogniamo. In Belgio cito spesso la Svizzera come un caso di best practice in Europa.

↑
«L'industria è sempre più consapevole dei limiti del crescente trasporto su strada.»

GEERT PAUWELS

↓
PERRIN: Su questo nel nostro paese c'è consenso: clienti, politica e popolazione, sostengono tutti le ferrovie. Inoltre, grazie alla fitta rete ferroviaria, siamo in attivo anche nel settore merci, che secondo la teoria della logistica non sarebbe indicato per la rotaia.
PAUWELS: Il sostegno dello Stato è fondamentale per il trasferimento del traffico su rotaia, in particolare per i prodotti con poco o nessun margine, quali distanze brevi e TCC. Ci auguriamo di poter condurre il governo belga verso il modello svizzero.
PAUWELS: Il sostegno dello Stato è fondamentale per il trasferimento del traffico su rotaia, in particolare per i prodotti con poco o nessun margine, quali distanze brevi e TCC. Ci auguriamo di poter condurre il governo belga verso il modello svizzero. Crediamo che gli investimenti della nostra azienda faranno risparmiare notevoli risorse in futuro.

Dal punto di vista svizzero, quali aspetti del modello belga risultano interessanti?

PERRIN: Il Belgio ha porti importanti e una grossa produzione industriale di merci di massa e alla rinfusa. Noi invece ci muoviamo in una società di servizi in cui l'industria pesante poco a poco scompare. Ma se parliamo di processi logistici, dalla prenotazione al check-in di tracciati con capacità verificate e produzione in tre fasi, siamo sicuramente nel gruppo delle ferrovie leader in Europa. È nelle soluzioni quick & dirty che i belgi ci superano: si agisce senza starci troppo a pensare! Qui la nostra cultura aziendale presenta sicuramente un potenziale di sviluppo.

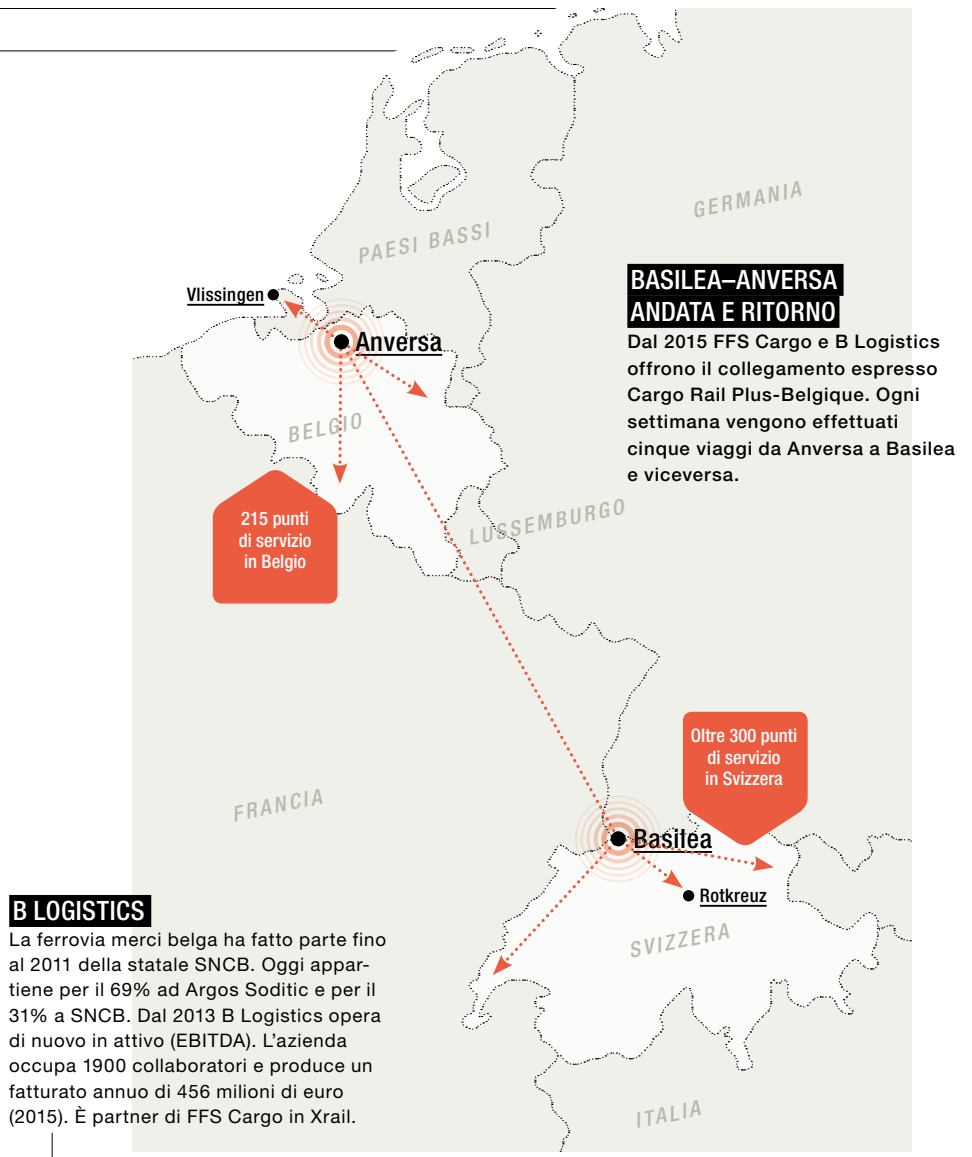
La geografia dei due paesi non potrebbe essere più diversa. Che cosa contraddistingue la situazione in Belgio?

PAUWELS: Come dice Nicolas, la nostra posizione geografica offre molte chance. Grazie agli importanti porti marittimi c'è un'enorme concentrazione di flussi logisti-

ci, e poi abbiamo ancora alcune aziende industriali. Collegare TCC e flussi intermodali offre delle opportunità di crescita. La quota di mercato della ferrovia in Belgio è oggi dell'8%, per cui il potenziale di crescita è enorme.

Anche in Belgio il TCC arretra. Che cosa fate per tenerlo in vita?

PAUWELS: Il TCC subisce la concorrenza dei trasporti su strada che si avvantaggiano del basso costo del diesel, delle razionalizzazioni e dell'outsourcing. Ma il TCC continua a essere cruciale per tutti i rami industriali, in particolare per l'industria chimica, automobilistica e siderurgica. Abbiamo rivisto a fondo la nostra offerta per ottenere un risultato equilibrato e incrementare nettamente la qualità. A differenza della Svizzera, il 90% del nostro TCC è orientato all'estero. Per soddisfare le richieste dei clienti sviluppiamo nuovi prodotti ferroviari con il marchio «Green Xpress Network». Mi fa molto piacere che il primo prodotto sia Swiss



Xpress, realizzato l'anno scorso con FFS Cargo nell'ambito di Xrail. Grazie all'elevata qualità del collegamento tra Anversa e Basilea il volume nel frattempo si è già quadruplicato.

Quale strategia persegue in qualità di partner Xrail?

PAUWELS: Di recente abbiamo collegato i nostri rispettivi sistemi di produzione per poter seguire i carri Swiss Xpress dalla partenza all'arrivo. Il prossimo passo è il sistema comune di prenotazione sviluppato dai membri di Xrail.

PERRIN: Sappiamo che cosa vogliono i nostri clienti: collegamenti buoni e frequenti, tempi di transito ridotti, prezzi competitivi. Il sistema di prenotazione può avere un effetto leva poiché rende facile l'uso della ferrovia e migliora i trasporti internazionali. Con l'attuazione del TCC 2017 abbiamo colto l'importanza che i clienti attribuiscono a una migliore pianificazione: hanno orientato i propri sistemi logistici alla rotaia e ora vogliono cogliere appieno tutti i vantaggi.

Che potenziale ha il trasferimento dei trasporti su rotaia?

PAUWELS: Entro il 2021 dovremmo raggiungere una quota di mercato del 13%, un raddoppiamento rispetto al volume attuale. Il traffico merci intermodale da e per l'Italia offre sicuramente buone opportunità. Più difficile è crescere sulle brevi e medie distanze perché il mercato è più conteso. Il concorrente diretto è il trasporto su strada, con i suoi costi ridotti e l'elevata flessibilità. Qui possiamo tenere il passo solo tramite massificazione, frequenza elevata, tempi di trasbordo ridotti ed elevata affidabilità.

Qual è la situazione in Svizzera?

PERRIN: Con una quota di mercato del 23% ci muoviamo già a un livello molto alto. Sono poche le imprese assenti dal nostro portafoglio. Vedo del potenziale di crescita nel traffico d'importazione. Oggi una quota sproporzionata arriva ancora su strada, su lunga distanza. Esistono già modelli promettenti come lo Swiss Split, il sistema intermodale di raccordo e distribuzione: ogni

anno trasportiamo già circa 70 000 container, liberando l'ambiente da 4300 tonnellate di CO₂. Il futuro terminale di Basilea Nord ne è una componente essenziale.

PAUWELS: L'industria è sempre più consapevole dei limiti del crescente trasporto su strada. I camion non riescono più a garantire il just in time e molti clienti sono alla ricerca di alternative. In qualità di imprenditori delle ferrovie dobbiamo cogliere al volo questa opportunità! Siamo in grado di offrire soluzioni sostenibili e sicure.

↑
«Si tratta di attrarre
la maggior quantità
possibile di merci con
offerte competitive.»

NICOLAS PERRIN

↓

Lei vuole portare il traffico merci nell'era digitale con un programma d'innovazione. Ce ne parli.

PAUWELS: Dobbiamo semplicemente reinventare la ferrovia. Il nostro settore lavora con impianti che hanno più o meno 20-30 anni. Se li dotiamo di sensori possono diventare una fonte impagabile di informazioni. Presto i clienti potranno prenotare e seguire autonomamente i propri carri. Ma dobbiamo andare più in là: utilizzare il trasporto merci dovrà essere semplice come per lei lo è acquistare un biglietto del treno.

PERRIN: Per quanto riguarda i carri merci intelligenti siamo davvero precursori. Ci auguriamo che altre ferrovie seguano questa strada. La digitalizzazione offre grandi chance sia nel rapporto con i clienti sia ai fini di una gestione maggiormente automatizzata delle ferrovie. Il nostro settore farà bene ad abbracciare questi processi e a convertirli in offerte trasparenti e competitive per i clienti.

Dove vede la ferrovia merci nel 2050?

PAUWELS: La ferrovia collegherà grandi

centri urbani e convoglierà le merci in una rete di trasporti locale multimodale. Il traffico su rotaia attraverserà le frontiere senza ritardi e offrirà un'alternativa concorrenziale al trasporto aereo e su strada. Sono convinto che questo positivo sviluppo sia possibile e che noi, FFS Cargo e B Logistics, saremo tra le aziende in grado di fare la differenza. —

Geert Pauwels, 42 anni, è CEO della ferrovia merci belga dal 2008. Ha lavorato come analista e consulente aziendale per McKinsey ed è stato poi consulente del ministro belga per le imprese di Stato. Ha conseguito un «Master in Economics» all'Università di Anversa e un «Master in International Business» all'École de Management di Grenoble. È sposato con due figli.

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

Frammenti



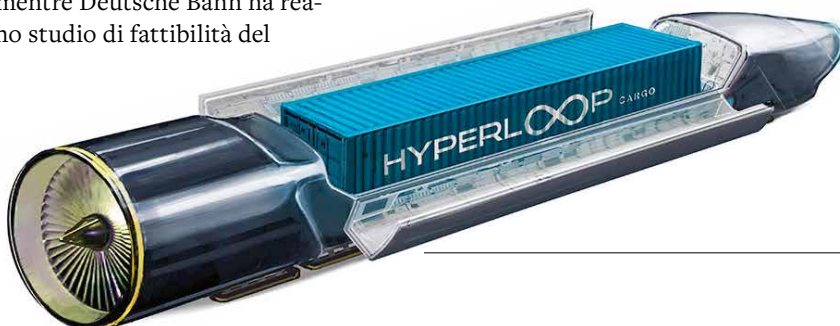
Malta per ferrovia — Per l'importazione di malta dall'Austria, l'azienda chimica per l'edilizia Sika si affiderà anche in futuro alla ferrovia. Con il rinnovo del contratto per il 2017-2018 è stato concordato un volume di trasporti di 12 000 t all'anno.

HYPERLOOP ONE

Gigantesca posta pneumatica per le merci

Merci e passeggeri saranno presto catapultati attraverso dei tubi vuoti a 1220 km/h? Il precursore californiano e fondatore di Tesla Elon Musk intende rivoluzionare la ferrovia tramite la tecnica di levitazione magnetica. Vari consorzi, aziende e scienziati di tutto il mondo si stanno già dedicando allo sviluppo di quest'idea. La società Hyperloop One, che annovera tra i suoi investitori anche General Electric e le ferrovie francesi SNCF, ha di recente sperimentato la tecnologia dei motopropulsori nel deserto del Nevada, mentre Deutsche Bahn ha realizzato uno studio di fattibilità del

trasporto merci high speed per Arabia Saudita, Emirati Arabi Uniti e Qatar. Anche Cargo Sous Terrain (CST), il progetto per una ferrovia merci sotterranea nel Mittelland, ha stipulato un accordo con Hyperloop One. In sede di stipula del contratto, il CEO della società americana Rob Lloyd ha dichiarato di essere convinto che in tal modo «il futuro della logistica cambierà completamente». «Questa partnership ci fa balzare avanti dal punto di vista tecnologico», spiega il presidente del CST Peter Sutterlüti, che entro il 2030 intende realizzare in Svizzera un sistema logistico durevole e finanziato privatamente.



GATEWAY BASEL NORD

Supporto da Rotterdam

A settembre, in occasione dei World Port Days, il porto di Rotterdam e i Porti renani svizzeri (SRH) hanno rafforzato la loro collaborazione. Punto chiave della dichiarazione d'intenti è il terminal trimodale per container Gateway di Basilea Nord volto a potenziare il principale corridoio d'Europa per il traffico merci: Rotterdam-Basilea-Genova. «La piattaforma di Basilea collegata alla Galleria di base del San Gottardo consoliderà ulteriormente il trasporto merci su acqua e rotaia», ha sottolineato Emile Hoogsteden, direttore del traffico container, collettame e logistica del porto di Rotterdam.



Panettone per tutti!

In occasione del grande cambio di orario e per festeggiare la messa in funzione della Galleria di base del San Gottardo, FFS Cargo distribuirà panettone del Ticino nella stazione di Basilea.

REFIT RE 620

Ringiovanimento delle locomotive cargo

25 veicoli Re 620 verranno revisionati entro il 2019 nello stabilimento di Bellinzona con un investimento di 1,58 milioni di franchi ciascuno. Le locomotive impiegate da FFS Cargo nei trasporti interni costituiscono la spina dorsale del traffico svizzero a carri completi. Con questa operazione si prolunga la loro durata in servizio di almeno 15 anni.

Guscio resistente, nucleo intelligente



Il transponder RFID «**IronsideTMGlobal M4QT**» del produttore finlandese Confidex è più piccolo di una carta di credito, pesa solo 22 grammi e trasforma un carro merci di 50 tonnellate in un veicolo intelligente. Il chip per l'identificazione a radiofrequenza (RFID) è impermeabile all'acqua, resistente agli urti e funziona a temperature comprese tra -40 e 85 °C. FFS Cargo sta testando il sistema di tracking per la scansione e la trasmissione elettronica dei numeri dei carri. Il lettore RFID, che può rilevare i dati durante il tragitto, è montato direttamente accanto al binario. I dati in tempo reale servono all'ottimizzazione della catena logistica e alla trasparenza dei processi nei confronti dei clienti.

Le vogatrici Andrea Fürholz e Debora Hofer

Forza, eleganza, affiatamento

Testo: Susanne Wagner

Fotografia: Simon Habegger

Sono le otto di mattina, il lago è ancora una tavola e si intravedono i primi raggi di sole. Andrea Fürholz e Debora Hofer sono concentrate a remare. Sembrerebbe facile, ma perché la loro barca affusolata scivola velocissima sull'acqua, le atlete devono remare in perfetta sincronia. Le due sportive non sono qui per godersi la bella atmosfera: abbiamo davanti a noi le migliori vogatrici svizzere della loro età.

Dietro è seduta Debora Hofer (19), originaria di Pohlern nel cantone di Berna, che come timoniere dà il ritmo. Andrea Fürholz segue la cadenza e mette più forza possibile nella vogata. «La difficoltà sta nel fatto che ogni parte della remata deve avvenire in perfetta sincronia con quella del compagno di squadra», spiega la diciottenne.

Quanto sia affiatata questa squadra lo dimostra l'ultimo successo sportivo conseguito: al suo primo campionato mondiale U23, svoltosi a Rotterdam la scorsa estate, il duo ha ottenuto un eccezionale nono posto. Un risultato ancora più strabiliante se si considera che, nella scorsa stagione, le due rematrici usavano ancora il quattro di coppia con due remi ciascuno. Per la stagione 2016 l'associazione di canottaggio ha assegnato a Fürholz e Hofer la categoria due senza.

Per riuscire nel canottaggio, in particolare, occorrono allenamenti regolari e una logistica perfettamente coordinata. Per recarsi alle gare o ai ritiri per gli allenamenti, che durano diverse settimane, le due sportive utilizzano per lo più il treno o il pulmino dell'associazione. L'equipaggiamento delle barche è adattato alla corporatura delle atlete. Per semplicità, le

barche restano nell'apposito capannone poiché trasportare un doppio lungo nove metri e pesante circa 25 chilogrammi sarebbe troppo complicato. Solo per le gare l'intero equipaggiamento viene trasportato in un apposito rimorchio o in una nave container, come lo scorso anno quando le due ragazze sono partite per il Campionato mondiale juniores di Rio, dove si sono classificate al quinto posto.

Una questione di colpi

Nella borsa per gli allenamenti di Debora Hofer si trovano, oltre agli indumenti per allenarsi e alla tuta da canottaggio, una grande borraccia, occhiali da sole, crema solare e poi, a seconda della stagione, magliette a maniche lunghe, gilet, panta-

↑
Il loro sogno comune
è partecipare ai Giochi
olimpici di Tokyo 2020.
↓

loni lunghi, calze da sci e una fascia per la fronte. Un accessorio particolarmente importante è il contacolpi, un piccolo computer che visualizza il numero di colpi a minuto, la velocità e la distanza percorsa. Debora Hofer, che ha iniziato a praticare canottaggio a dodici anni, studia medicina e deve programmare attentamente i faticosi allenamenti. Durante la settimana sono previsti sei allenamenti a Thun e Bienne e nel fine settimana cinque a Sarren.

Anche Andrea Fürholz, che frequenta il ginnasio sportivo, ha un'agenda stracolma considerando le 15-25 ore di allenamento a settimana: dopo la mattinata a scuola prende il treno che la porta da Zurigo a Cham dove voga, fa esercizi di potenziamento o, per compensare, pratica jogging e va in bicicletta. Ogni fine settimana si allena sul lago dei Quattro Cantoni la mattina presto. Dopo qualche anno di nuoto, Andrea, cresciuta in una famiglia di canottieri, ha deciso di darsi al canottaggio a sedici anni.

Le due sportive non fanno ancora con chi si alleneranno nella prossima stagione. Nella categoria U23, infatti, gli atletici non vengono ancora vincolati a un partner e una barca specifici perché ciò che conta è fare più esperienza possibile nel singolo, nel due o nel quattro di coppia. «Bisogna avere grande fiducia nei compagni di squadra, da soli non si ottiene nulla», afferma Debora Hofer.

Le due atlete hanno in comune un sogno e un obiettivo sportivo a lungo termine: partecipare ai Giochi olimpici estivi di Tokyo 2020. —



«Da soli non si ottiene nulla»:
Andrea Fürholz (davanti) e Debora Hofer
durante un allenamento sul lago dei
Quattro Cantoni.



SBB CFF FFS Cargo

La nuova galleria del San Gottardo – il cuore del traffico merci transalpino.

Trasporto combinato. Successo assicurato.

www.sbbcargo.com



La Svizzera per
eccellenza.

gottardo2016.ch