

cargo

La rivista svizzera di logistica

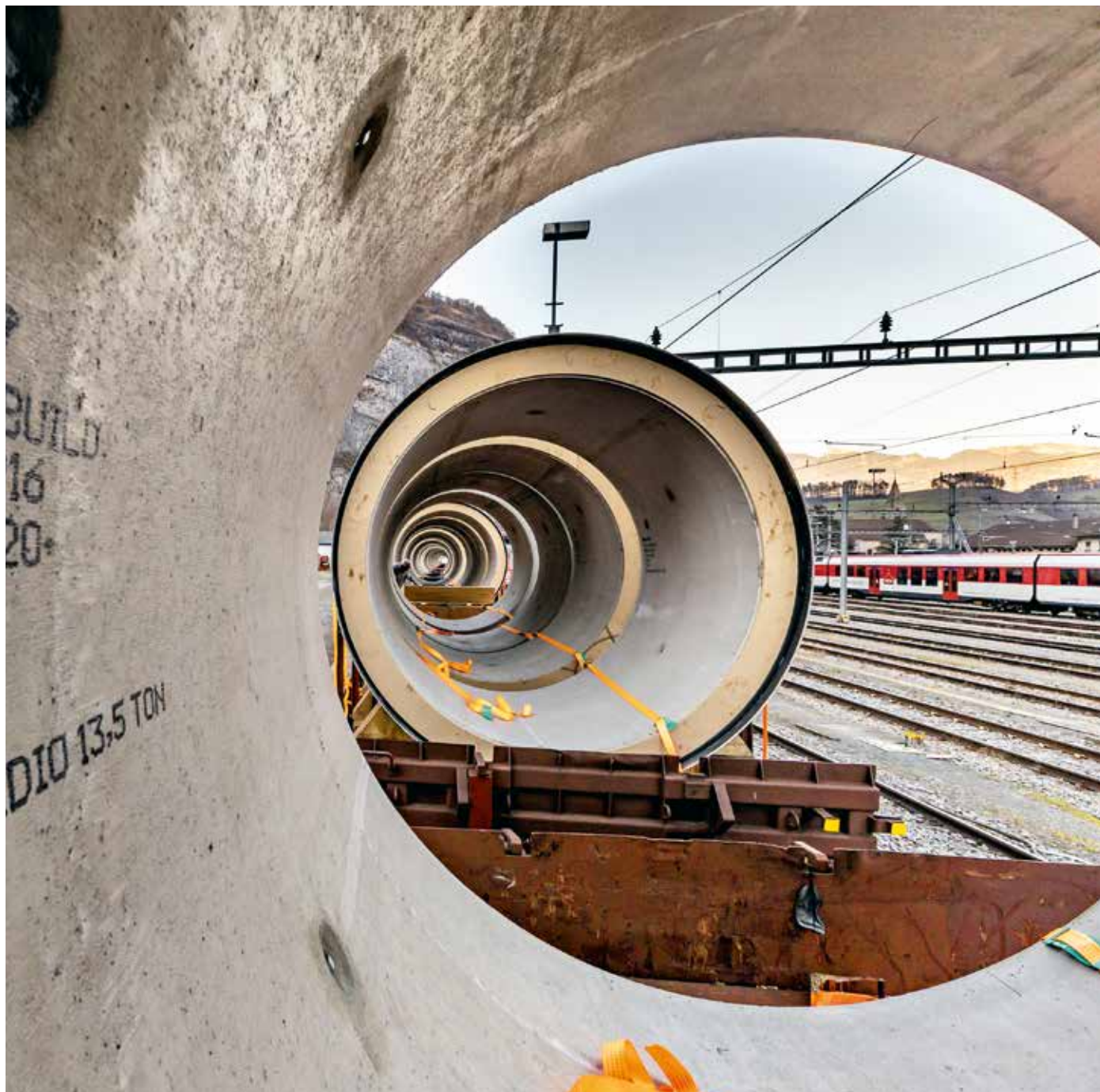
1 | 2021

La capitale dei container

Qual è il legame tra Basilea
e l'offerta Swiss Split di
FFS Cargo?

Da pagina 4





Per una rete stabile: trasporti per Swissgrid

In attesa di essere collocati nel sottosuolo: per conto della ferrovia merci italiana Mercitalia, FFS Cargo trasporta complessivamente 532 elementi di calcestruzzo con sette treni da Domodossola (I) a Saint-Maurice in Vallese, dove saranno posati per realizzare la linea ad alta tensione sotterranea di Swissgrid. Dal momento che la fresatrice per tunnel lavora senza sosta, la catena di fornitura non può che essere impeccabile.

 **Leggete il blog per saperne di più sui trasporti per Swissgrid.**
<http://tiny.cc/swissgrid-i>

Impressum

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

Redazione FFS Cargo: Anouk Ilg, Peter Imfeld, Martina Riser, Miriam Wassmer, Robert Wildi
Concetto e realizzazione: Infel AG, Zurigo **Redazione:** Alexander Jacobi, Michelle Russi, Christine Spirig
Direzione del progetto: Michelle Russi **Layout:** Murielle Drack
Traduzioni: Servizio linguistico FFS
Stampa: Hertig + Co. AG, Lyss
Indirizzo della redazione: FFS Cargo, Redazione rivista di logistica cargo, Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com
Tiratura complessiva: 4400 copie

Il copyright appartiene a FFS Cargo. La riproduzione di singoli articoli è ammessa solo se viene citata la fonte da cui sono tratti. Vi preghiamo di inviare una copia all'indirizzo della redazione.

Abbonatevi gratis alla rivista cartacea registrandovi all'indirizzo sbbcargo.com/it/abbonamento (per residenti in Svizzera) oppure leggete la versione online su sbbcargo.com. Per comunicare un cambio di indirizzo o disdire l'abbonamento, scrivete a: cargomagazin@sbbcargo.com.

Editoriale



Più automazione in tutta la Svizzera

Il traffico merci transfrontaliero prosegue senza problemi anche durante l'emergenza sanitaria. FFS Cargo sta investendo per realizzare a Basilea un terminale trimodale adibito all'importazione e all'esportazione, con l'obiettivo di raggruppare le quantità e trasportare il più possibile le merci con la ferrovia. La collaborazione tra strada e rotaia, infatti, è alla base del traffico combinato. Trovate i dettagli nell'articolo a pagina 4.

L'automazione e la digitalizzazione sono due aspetti fondamentali per rendere FFS Cargo più efficiente e competitiva. A partire da maggio 2019, FFS Cargo viaggia con l'accoppiamento automatico nel traffico interno combinato e da metà 2021 è previsto il collegamento con altri terminali. Per automatizzare tutta la Svizzera, è però necessario un cambiamento radicale, d'intesa con l'Europa. La rubrica «Incontro al vertice» illustra i possibili scenari in un dialogo tra Désirée Baer, CEO di FFS Cargo SA, e Josef Dittli, consigliere agli Stati e presidente VAP.

Vi auguro una buona lettura e di mantenervi in salute!

Miriam Wassmer
Responsabile Comunicazione FFS Cargo

4-9 Focus sulla logistica:

Trasporto internazionale di container

Le merci destinate al trasporto internazionale devono viaggiare il più possibile su rotaia. La soluzione Swiss Split aiuta a raggiungere questo obiettivo.



10-11 Colpo d'occhio

Logica digitale di controllo: in futuro la verifica tecnica del treno sarà in parte automatizzata.



12-15 Incontro al vertice

Più merci su rotaia? Ne parlano il consigliere agli Stati Josef Dittli e la CEO di FFS Cargo Désirée Baer.



16-18 Innovazione

FFS Cargo punta a sostituire gradualmente la sua flotta con carri merci ottimizzati: ecco tutti i dettagli.

19 L'oggetto

Verde, delicato e unico: il sigillo doganale è più di un semplice pezzo di plastica applicato al carro.

20-23 Punto di vista del cliente

In che modo l'azienda Panlog trasporta i suoi prodotti in acciaio da Emmenbrücke a Lecco, in Italia? A bordo di un treno compatto.



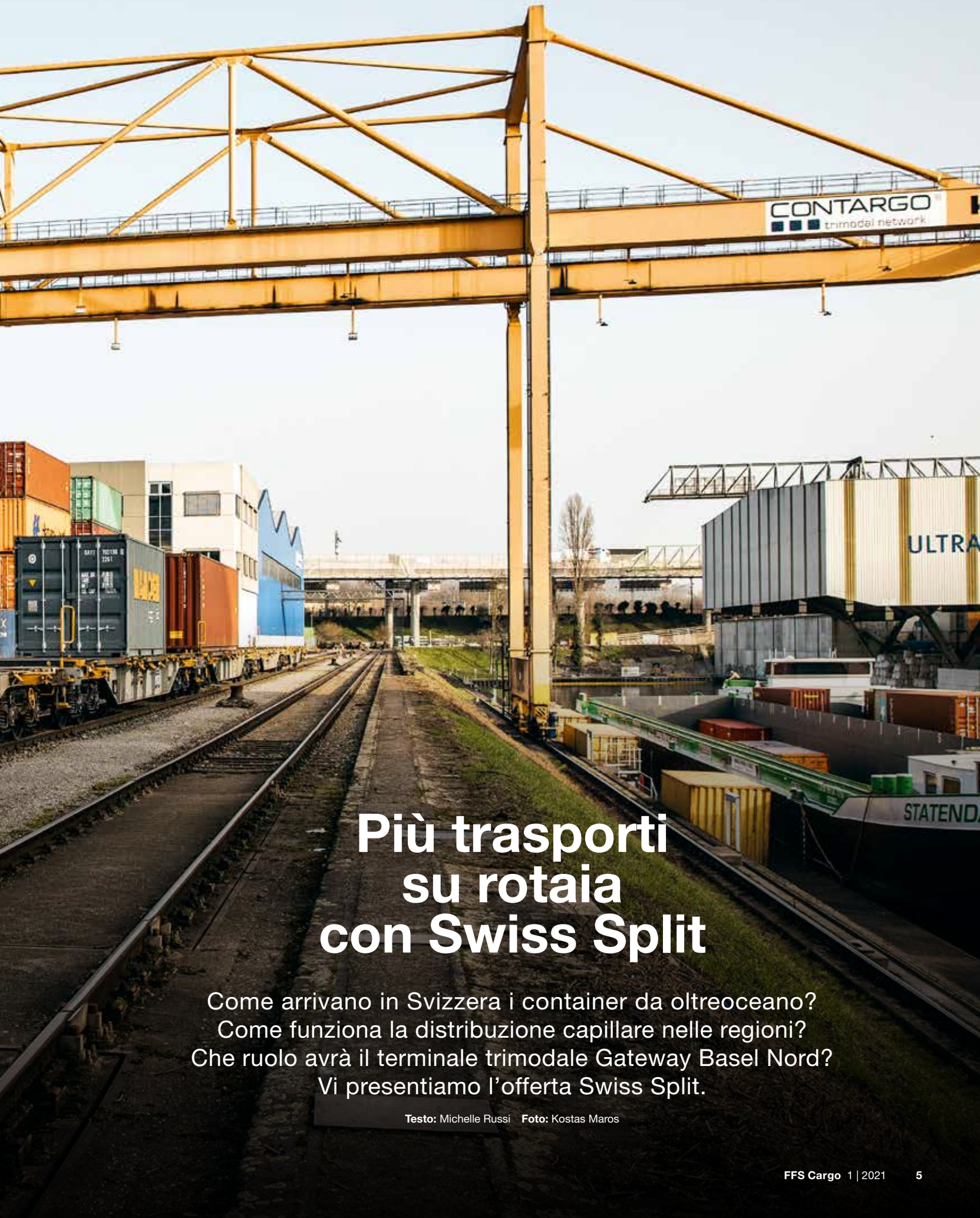
24-26 Al centro di tutto

Fitim Badalli, operatore di reachstacker, non può permettersi errori quando solleva container da 45 tonnellate.

27 Frammenti

Una nuova business unit, il reporting delle emissioni e un concorso: le novità principali in una pagina.





Più trasporti su rotaia con Swiss Split

Come arrivano in Svizzera i container da oltreoceano?
Come funziona la distribuzione capillare nelle regioni?
Che ruolo avrà il terminale trimodale Gateway Basel Nord?
Vi presentiamo l'offerta Swiss Split.

Testo: Michelle Russi Foto: Kostas Maros



Preparazione del trasbordo via gru a 25 metri di altezza.

Un dettagliante svizzero che acquista merci in Cina entra automaticamente a far parte di catene di fornitura globali. Ai clienti attivi nell'import/export, FFS Cargo offre Swiss Split: una soluzione per il traffico combinato (TC) in Svizzera che garantisce il collegamento diretto a trasporti internazionali. Nella maggior parte dei casi, le merci ordinate arrivano in uno dei grandi porti marittimi europei – Rotterdam, Anversa, Amburgo oppure, sempre più spesso negli ultimi anni, i porti del Mediterraneo – per poi proseguire tramite battello, ferrovia o strada (a seconda del porto, dello spedizioniere e del cliente finale) in direzione di Basilea, dove vengono distribuite in tutte le regioni svizzere.

È in questa fase che entra in gioco Swiss Split, il servizio mirato a incentivare il trasporto ferroviario trasportando quanto più possibile su rotaia le merci in partenza da Basilea. I container giunti al terminale intermodale basilese vengono suddivisi – in inglese «split» – e caricati sulla ferrovia. Ai clienti dotati di un proprio binario di raccordo, FFS Cargo consegna le merci direttamente su rotaia. Per i clienti che invece ne sono sprovvisti, la ferrovia merci esegue il trasporto fino a uno dei terminali TC regionali, quindi il viaggio si conclude su strada.

Ampliamento degli impianti

In Svizzera, molte aziende che importano dall'estero sono dotate di un proprio raccordo ferroviario. FFS Cargo ha deciso di potenziare la propria rete di terminali in tutto il paese e ad agosto 2020 ha inaugurato a Widnau (SG) il suo decimo terminale TC, portando così a un totale di 16 i terminali attualmente esistenti. Secondo Bruno Fischer, responsabile Traffico combinato, questi investimenti hanno lo scopo di agevolare l'accesso alla ferrovia per un maggior numero di clienti non adeguatamente attrezzati. «Oggi molti di loro si affidano al trasporto su autocarri in partenza da Basilea per la consegna a destinazione delle merci importate. Con la nostra offerta vogliamo dimostrare che esistono anche soluzioni diverse e soprattutto più ecocompatibili.»

Un ruolo cruciale nell'ambito di tale ampliamento spetta al nuovo terminale di trasbordo Gateway Basel Nord (GBN) di Basilea (cfr. riquadro e intervista alle pagine 8-9). Punto di incontro tra le vie di trasporto ferroviario, fluviale (Reno) e stradale, il terminale trimodale è destinato a diventare una porta di accesso moderna per i flussi di merci internazionali. Nell'agglomerato di Basilea è presente al momento poco meno di una decina di terminali per il trasbordo di

container: ciò ha un impatto su coordinamento e distribuzione, in termini sia di costi che di impegno. Senza contare che nessuno di essi soddisfa gli standard più recenti di produzione ferroviaria. Nel GBN potranno essere preparati contemporaneamente più treni fino a 750 metri di lunghezza: un dato straordinario per la Svizzera, che si traduce in vantaggi enormi per i clienti di FFS Cargo. Fischer sottolinea: «Il potenziamento dell'infrastruttura a Basilea agevola la distribuzione di tutti i container da un'unica sede in Svizzera, assicurando alle imprese ferroviarie semplificazioni notevoli e ai clienti una pianificazione molto più flessibile dei propri trasporti.»

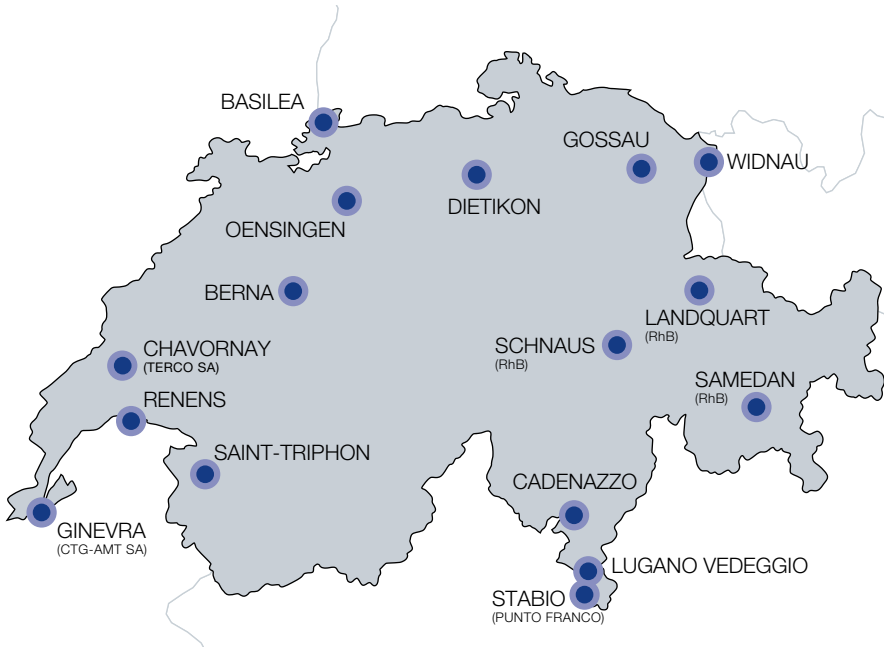
«La distribuzione capillare è anche più ecocompatibile.»

Bruno Fischer,
responsabile Traffico combinato, FFS Cargo SA

Vale la pena investire, ribadisce Fischer, convinto che le catene di fornitura internazionali resisteranno all'onda d'urto della pandemia e che il commercio intercontinentale non subirà danni nel lungo termine: «Nel 2020 i flussi di merci hanno risentito transitoriamente dell'emergenza sanitaria, ma solo un numero molto limitato di aziende ha ritrasferito in Europa le proprie sedi produttive.» Si deve quindi presumere che la domanda di merci provenienti dall'Asia rimarrà elevata anche in futuro.

Anche su tratte brevi

Paul Leimgruber AG, cliente di FFS Cargo, è l'esempio di come Swiss Split sia utilizzabile anche su tratte brevi e possa rivelarsi una soluzione interessante anche per le imprese di trasporto su autocarri. A novembre 2020 l'azienda basilese ha infatti trasferito parte dei container da Basilea all'Altopiano su rotaia, un'esperienza che intende ripetere.



Oggi in Svizzera esistono 16 terminali intermodali per il traffico combinato, dieci dei quali gestiti da FFS Cargo.



Container «volanti»: trasbordo dal battello alla ferrovia nel terminale Contargo a Basilea.



Aumentare ulteriormente i trasporti su rotaia: questo è l'obiettivo di Martin Haller (FFS Cargo), Sebastian Furrer (Leimgruber) e Bruno Fischer (FFS Cargo) (da sinistra).



Affacciata sul Reno, Basilea è la porta di accesso ideale per i flussi di merci internazionali.



Leimgruber, azienda basilese specializzata in trasporti su strada, ora punta anche sulla ferrovia.

FFS Cargo trasporta di notte i container con Swiss Split da Basilea Kleinhüningen al terminale TC di Oensingen, distante circa 55 km, dove un autista di Leimgruber preleva il container e lo consegna al cliente finale. Usufruento del trasporto su rotaia, Leimgruber riduce il proprio chilometraggio stradale, decongestiona il traffico nella regione di Basilea e aumenta la produttività dei veicoli impiegati, minimizzando le emissioni di CO₂. «L'esigenza di soluzioni di trasporto sostenibili cresce non solo per noi, ma anche per i nostri clienti», sottolinea Sebastian Furrer, responsabile della logistica dei container presso l'azienda. Senza contare che i terminali di trasbordo di Basilea arriverebbero a saturazione, con conseguenti attese per gli autisti e costi per l'impresa. «Conviene quindi percorrere il traffico asse Basilea-Oensingen usando la ferrovia.»

 **Leggete la breve intervista a Leimgruber pubblicata nel blog:**
<http://tiny.cc/leimgruber-i>

«Competitività sul mercato»

Per Bruno Fischer di FFS Cargo, la collaborazione con Paul Leimgruber AG assume una valenza innovativa: «Il fatto che un autotrasportatore punti sulla ferrovia per coprire brevi tratte dimostra l'evidente competitività di Swiss Split

sul mercato.» In Svizzera, le brevi distanze rappresentano una grande sfida per il futuro del traffico combinato. «Basta che il terminale di trasbordo sia considerato troppo lontano, anche solo di qualche chilometro, per convincere molti clienti a preferire la strada per l'intero tragitto.» Nei paesi con distanze di trasporto maggiori, la situazione è diversa. Secondo Fischer, la soluzione consiste in una distribuzione «capillare» dei terminali TC, scegliendo sedi quanto più possibile vicine al cliente per le tratte di trasporto iniziale e finale su strada.

Per la rotaia, il Reno e la strada

Il Gateway Basel Nord (GBN) è un futuro terminale di trasbordo nazionale con collegamento alla ferrovia, al Reno e alla strada in programma a Basilea, con l'obiettivo di trasferire su rotaia il 50% del trasporto internazionale di container. Oggi solo il 10% circa dei container lascia i terminali portuali tramite ferrovia. Il terminale trimodale è un'opera di Gateway Basel Nord AG, in collaborazione con i Porti renani svizzeri, che sarà realizzata in due tappe: entro la fine del 2023 nascerà il terminale bimodale per rotaia e strada, cui si aggiungerà la darsena 3 con collegamento alla navigazione sul Reno, prevista per la fine del 2026. Negli ultimi anni il progetto ha subito forti ritardi, dovuti anche a opposizioni da parte della concorrenza e di associazioni per la tutela del patrimonio naturale. A fine novembre 2020 l'elettorato basilese ha approvato il finanziamento della nuova darsena, dopo che il Gran Consiglio aveva già dato il via libera per il progetto di costruzione, deliberato anche dalla Commissione federale della concorrenza. Tuttavia, a causa delle opposizioni sollevate, l'Ufficio federale dei trasporti non ha ancora concluso le procedure di approvazione dei piani e di sovvenzione.

Da Basilea al resto del mondo

FFS Cargo è una delle forze trainanti del futuro terminale di trasbordo Gateway Basel Nord. Martin Heller, consigliere d'amministrazione, ci aggiorna sullo stato del progetto e ne illustra i vantaggi.

Intervista: FFS Cargo **Foto:** Kostas Maros

Quali sono i vantaggi del Gateway Basel Nord (GBN) per i clienti attuali e futuri?

Grazie alla moderna infrastruttura e alla posizione ideale, direttamente sul confine, il terminale contribuirà a una maggiore efficienza ed economicità delle catene di trasporto dal porto marittimo al destinatario (e viceversa per le esportazioni). Il GBN ridurrà notevolmente gli oneri di manovra per le ferrovie, e anche i trasporti su strada beneficeranno di una maggiore rapidità e tempi di attesa minori. I clienti del GBN potranno inoltre gestire le spedizioni nel resto del mondo con grande flessibilità, garantita dalla concentrazione di diverse modalità di trasporto collegate da un impianto di trasbordo all'avanguardia. Ci auspichiamo che questi vantaggi attirino vecchi e nuovi clienti verso la ferrovia, migliorando al contempo i collegamenti tra l'economia svizzera e il mondo.

Perché proprio Basilea?

A Basilea convergono importanti rotte di trasporto e movimentazione europee, essenziali per le importazioni e le esportazioni svizzere. La città, in cui termina il tratto navigabile del Reno, si trova direttamente sul corridoio europeo Rotterdam-Genova per il trasporto ferroviario delle merci. Sono percorribili sia l'asse del San Gottardo sia quello del Lötschberg; inoltre, la zona di Basilea è sede di depositi di container vuoti molto rilevanti per il traffico internazionale e di altri fornitori di servizi a valle e a monte. Basilea può essere definita come la capitale svizzera della logistica e dei container: ora non le manca che un'adeguata stazione centrale sulla NFTA.

In che misura il coronavirus ha influito sui requisiti del terminale trimodale?

La pandemia ci ha costretto a riconsiderare le catene di fornitura internazionali. I flussi di merci sono temporaneamente crollati, ma i meccanismi alla base del commercio globale e della ripartizione del lavoro non hanno subito cambiamenti radicali. Il commercio estero, in particolare le importazioni, continuerà a essere fondamentale per l'esistenza della Svizzera. Inoltre, grazie al «Patto Verde europeo», le catene di trasporto ecocompatibili assumeranno sempre più rilevanza. La flessibilità del GBN rappresenta un vantaggio enorme,

proprio perché non sappiamo ancora con precisione quali vie di trasporto o tipi di container si imporranno.

Basilea ha approvato la costruzione della nuova darsena. Ora cosa succederà?

Siamo molto soddisfatti della fiducia e del favore dimostrati dai basilesi. Consideriamo questo risultato elettorale come un incarico a realizzare una logistica moderna nella sede di Basilea Nord, impegnandoci al tempo stesso a conservare le preziose specie di fauna e flora presenti nell'area in cui sorgerà l'opera o a sostituirle dove opportuno. Stiamo elaborando i dettagli del programma per la protezione del patrimonio naturale che a breve presenteremo all'Ufficio federale dei trasporti, competente per l'approvazione.

Il progetto è avversato da anni. Confida che il terminale trimodale possa entrare in servizio a fine 2023?

Nel migliore dei casi, la realizzazione del progetto potrebbe avere inizio nel primo trimestre del 2022, quindi il trasbordo dei primi container si avrebbe verso la fine del 2023. Serve tuttavia un accordo con le autorità specializzate competenti e le associazioni per la tutela del patrimonio naturale, in assenza del quale subentrerebbero iter giuridici che potrebbero trascinarsi per qualche anno. Sarebbe un peccato, considerata anche l'importanza che attribuiamo alla protezione della natura. Preferiremmo investire le nostre risorse in una soluzione valida a favore dell'ambiente piuttosto che in procedimenti legali. A oggi tuttavia non è possibile escludere definitivamente un ritardo di alcuni anni.

Ritratto



Martin Heller è membro del Consiglio d'amministrazione di Gateway Basel Nord AG, società costituita dalle imprese di logistica e di trasporto Contargo, Hupac e FFS Cargo.

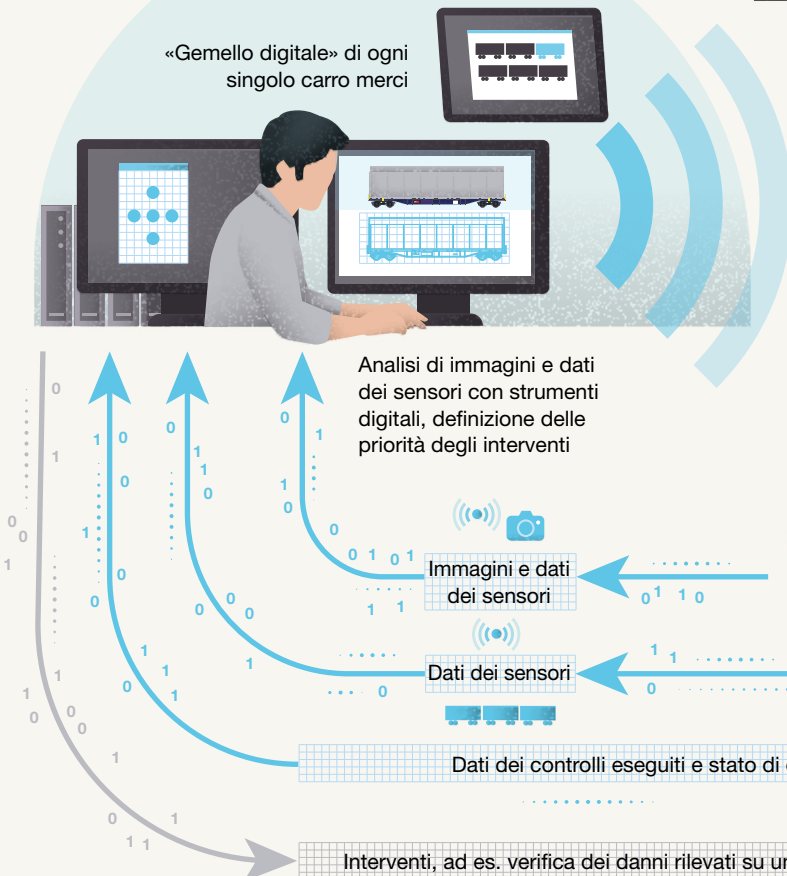
Verifica digitale dei treni merci

Nel quadro del suo programma di automazione, FFS Cargo sta sviluppando una logica digitale di controllo con l'obiettivo di automatizzare parzialmente la verifica tecnica del treno, finora eseguita manualmente. Questo migliorerà l'affidabilità e la soddisfazione dei clienti.

Testo: Alexander Jacobi | Infografica: Pia Bublies

Verifica tecnica del treno in futuro: logica digitale di controllo

Centrale preparazione dei treni Cargo



A cosa serve la verifica tecnica del treno?



Garantisce attitudine a circolare e sicurezza di funzionamento



Garantisce porte chiuse e altre chiusure

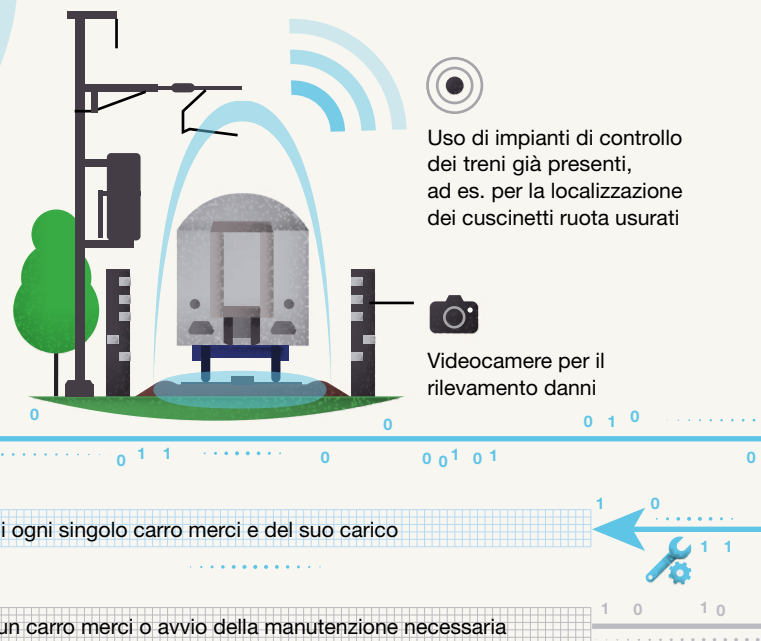
La verifica tecnica del treno oggi



Verifica tecnica a cura del collaboratore presso il carro merci



Sistemi di misurazione sulla tratta («wayside intelligence»):





Garantisce il caricamento conforme alle prescrizioni e l'assicurazione del carico








Almeno una volta al giorno e dopo ogni modifica del carico

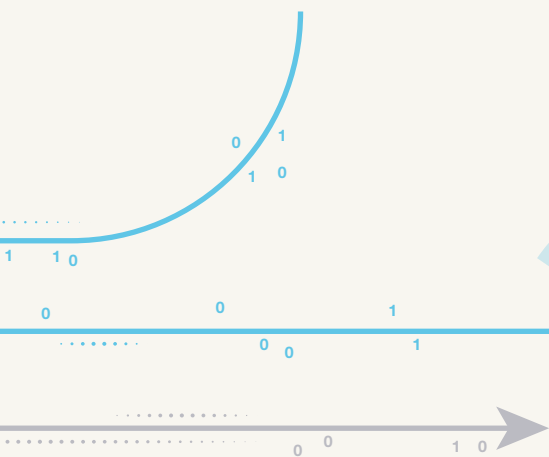


Rileva difetti e danni sul carro merci



Sistemi di misurazione sui carri merci («asset intelligence») presenti solo su una parte di essi:

-  Contatti delle porte
-  Monitoraggio del carico
-  Monitoraggio della temperatura
-  Monitoraggio dei freni
-  Sensori di vibrazione



I vantaggi della logica digitale di controllo

Non è più necessaria la verifica del treno (quotidiana) sistematica sul posto.

Impiego mirato delle capacità umane




Aumento della sicurezza di funzionamento e della sicurezza sul lavoro

Documentazione digitale dello stato del carro e dei controlli

Manutenzione in funzione dello stato del carro (il più tardi possibile, ma non appena necessario)

Aumento della soddisfazione dei clienti in virtù della diminuzione dei guasti ai carri lungo le tratte

Un collaboratore dotato di un dispositivo mobile (ad es. tablet) esegue sul carro solo controlli specifici:

-  Foto ad alta risoluzione dei carri merci
-  Checklist da seguire
-  Informazioni dal centro dati



«L'automazione favorisce il trasferimento del traffico su rotaia»

Désirée Baer (CEO di FFS Cargo) e Josef Dittli (consigliere agli Stati e presidente dell'Associazione dei caricatori VAP) parlano del futuro del traffico merci su rotaia svizzero. Una cosa è sicura: l'automazione è necessaria, e prima arriva meglio è.

Intervista: Robert Wildi Foto: Daniel Winkler

Signor Dittli, immaginiamo di fare un salto di cinque anni nel futuro. Secondo Lei, quale dovrebbe essere la situazione del traffico merci su rotaia nel 2026?

Josef Dittli: Vorrei che a quel punto la digitalizzazione e l'automazione nel traffico merci su rotaia fossero talmente avanzate da poter migliorare nettamente la competitività rispetto alla strada. Sarebbe auspicabile che, grazie a tali innovazioni, le imprese ferroviarie fossero in grado di offrire soluzioni logistiche ancora più rapide ed efficienti a prezzi sostenibili, sempre con l'obiettivo primario di accelerare il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia.

Signora Baer, che cosa ne pensa? Riuscirà FFS Cargo a tener fede a queste aspettative entro il 2026?

Désirée Baer: Ho la massima fiducia nella digitalizzazione dei nostri processi: i sistemi e le soluzioni non ci mancano e possiamo definire in maniera prevalentemente autonoma le tempistiche di attuazione. Anche sotto il profilo dell'automazione ci siamo imposti una roadmap ambiziosa, che prevede principalmente l'introduzione capillare dell'accoppiamento automatico e della prova automatica dei freni. Dato che il traffico merci su rotaia si muove a livello transfrontaliero, in questo caso l'attuazione dipende anche da altri protagonisti, tra i quali detentori di carri, clienti e numerosi enti europei. Nel settore c'è tanto lavoro da fare e cinque anni sono un obiettivo molto ambizioso, forse troppo.

Mancano forse le risorse finanziarie?

Baer: Certo, l'aspetto finanziario non è da trascurare, ma per portare a compimento l'automazione del trasporto merci su rotaia in Europa è necessaria in primo luogo l'armonizzazione internazionale dei sistemi. È un momento cruciale, una sorta di big bang: necessario ma anche estremamente impegnativo.

Per quanto riguarda l'accoppiamento automatico dei carri, in Europa sono in corso numerosi test. In una delle sue due mozioni, signor Dittli, Lei invita il Consiglio federale ad accelerare anche in Svizzera questa trasformazione. In che modo?

Dittli: Innanzitutto, molto presto servirà un piano per realizzare questa conversione in Svizzera e garantire la compatibilità a livello europeo. Oggi i carri del trasporto merci locale continuano a essere accoppiati come cent'anni fa. Per consentire la proficua implementazione di accoppiamenti automatizzati e prove automatiche dei freni, oltre a un piano saranno necessari anche incentivi finanziari

che trasformino il progetto pilota in un sistema idoneo all'uso quotidiano e valido per tutte le ferrovie merci.

Baer: FFS Cargo ha già investito nello sviluppo di questi sistemi con fondi propri, anticipando la concorrenza europea. Abbiamo assunto un rischio imprenditoriale, nella consapevolezza che il progetto sarebbe andato in porto solo se tutti gli altri soggetti coinvolti avessero fatto stabilmente la propria parte. Occorre però raccogliere consenso: anche per questo motivo le due mozioni del signor Dittli sono così utili e importanti per noi.

«La Confederazione non deve coprire tutti i costi, ma è necessario un finanziamento iniziale.»

Josef Dittli,
consigliere agli Stati e presidente VAP

È dunque la Confederazione a dover prendere in mano la questione, avviando e idealmente anche finanziando l'attuazione?

Dittli: La Confederazione non è assolutamente chiamata a coprire tutti i costi. Tuttavia, un finanziamento iniziale è necessario per non abbandonare FFS Cargo e i suoi partner in un momento di difficoltà. D'intesa con l'Europa, la Confederazione dovrà creare condizioni quadro solide per questa innovazione, riunendo attorno a un tavolo i principali protagonisti.

Nonostante la Sua mozione sul tema dell'automazione sia stata approvata dal Consiglio nazionale con 136 voti favorevoli e 50 contrari, c'è chi ha espresso pareri negativi e non intende destinare alcun fondo federale all'incattivazione del trasporto merci su rotaia. Riesce a comprendere le loro ragioni?

Dittli: Solo in parte. Investire in sistemi moderni di accoppiamento e di prova dei freni genera infatti notevoli riduzioni dei costi, rendendo il traffico merci su rotaia molto più efficiente e di conseguenza concorrenziale rispetto alla strada. Il finanziamento iniziale potrebbe dunque innescare una dinamica per il raggiungimento dell'obiettivo statale del trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Ci aiuterebbe anche a raggiungere l'obiettivo di azzerare le emissioni nazionali di gas a effetto serra a partire dal 2050.



Gli interlocutori



Josef Dittli è consigliere agli Stati dal 2015 per il Cantone di Uri. Esponente del PLR e presidente dell'associazione dei caricatori VAP, a maggio 2020 Dittli ha presentato al Parlamento due mozioni in materia di traffico merci su rotaia. La prima richiede che nel traffico merci venga incrementata la quota di soluzioni di trasporto con ridotte emissioni di CO₂; con la seconda, Dittli intende promuovere finanziamenti mirati alle innovazioni tecniche nel campo dell'automazione. Entrambe le mozioni sono state approvate.

Désirée Baer è CEO di FFS Cargo da marzo 2020. Dall'inizio del 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. Désirée Baer si è laureata in economia aziendale presso l'Università di San Gallo e ha esperienza di direzione nella consulenza aziendale e come amministratrice di una start-up.

Questo ci dà lo spunto per passare direttamente alla Sua seconda mozione, che invita la Confederazione a presentare al Parlamento un piano di interventi affinché il trasporto ferroviario delle merci e le soluzioni logistiche multimodali contribuiscano maggiormente alla riduzione delle emissioni di CO₂ del traffico merci. Questa mozione è stata approvata all'unanimità.

Signora Baer, che cosa sta facendo FFS Cargo a favore della protezione del clima?

Baer: FFS Cargo può e vuole contribuire alla protezione del clima in due maniere. Attualmente utilizziamo corrente elettrica prodotta per il 90% da energie rinnovabili (idroelectriche). Abbiamo l'obiettivo di diventare il prima possibile un'impresa a impatto climatico zero. Per raggiungerlo, a breve e medio termine dobbiamo sostituire con locomotive ibride ed elettriche anche le locomotive diesel, spesso ancora in uso sull'ultimo miglio. Questi investimenti hanno un costo, e possiamo sostenerlo solo se prima realizziamo guadagni. In secondo luogo, metteremo a disposizione dell'economia svizzera un sistema di trasferimento del traffico su rotaia che contribuirà a ridurre le emissioni di CO₂. Il trasporto delle merci su rotaia consuma sette volte meno energia e produce undici volte meno gas serra rispetto alla strada, e per giunta l'ingombro è sette volte inferiore.

«Senza la politica sarebbe ancora più difficile investire nelle innovazioni.»

Désirée Baer,
CEO FFS Cargo SA

Dittli: FFS Cargo deve potersi organizzare in funzione di principi economici e prevedere accantonamenti nell'ottica dei successivi investimenti. Se ciò avviene esclusivamente attraverso prezzi elevati, la rotaia manterrà una posizione di svantaggio rispetto alla strada. Mi auguro quindi che le mie mozioni portino a un maggiore impegno da parte della Confederazione e che consentano al traffico merci su rotaia di compiere questi progressi tecnici necessari e urgenti. Ciò garantirebbe una maggiore efficienza dei trasporti su rotaia, con una conseguente riduzione dei costi. I risparmi possono essere in parte trasferiti ai clienti e in parte impiegati per investimenti, instaurando un circolo virtuoso nell'ottica dell'ambito passaggio alla rotaia.



Attivi su fronti diversi ma per gli stessi obiettivi: la CEO di FFS Cargo Désirée Baer e il consigliere agli Stati Josef Dittli.

Per raggiungere gli obiettivi climatici, la Confederazione non dovrebbe forse responsabilizzare maggiormente chi causa il cambiamento climatico?

Dittli: Grazie alla legge sul CO₂, questo avviene già. Da liberale, rifiuto tuttavia l'idea di cambiare il sistema con le sovvenzioni. Il trasferimento del traffico su rotaia non deve avvenire tramite una redistribuzione disposta per legge, quanto piuttosto attraverso i sistemi di incentivi e il progresso della tecnica.

Il potenziale maggiore risiede nel traffico interno.

Baer: È vero. Già oggi circa l'80% del traffico merci di transito è gestito con la ferrovia, un risultato di cui essere orgogliosi. Nel traffico interno avviene esattamente il contrario, con la rotaia che fa registrare una quota di mercato del 20% circa. In parte dipende dalla competitività: minori sono le distanze, meno siamo interessanti sotto il profilo del prezzo rispetto alla strada. Di certo, anche gli incentivi al trasferimento introdotti nel traffico di transito hanno un ruolo nell'aumento della ripartizione modale.

Dittli: Anche questa affermazione sottolinea precisamente la necessità di un'evoluzione tecnica. Se ad esempio FFS Cargo sarà in grado di servire anche l'asse est-ovest in Svizzera con efficacia sotto il profilo dei costi, i clienti passeranno alla rotaia e si ridurranno i volumi sulla strada, attualmente del tutto sovraccarica. Questo andrà a beneficio dell'ambiente.

Ultima domanda. Signor Dittli, qual è il Suo principale auspicio rivolto alle imprese di trasporto merci?

Dittli: Personalmente mi auguro di cuore che tutti i protagonisti del settore, su strada o su rotaia, possano considerare le grandi sfide di quest'epoca come un'opportunità e che imparino a collaborare, cercando soluzioni per il futuro con il sostegno della politica. Assieme a Cargo Forum Svizzera, noi di VAP offriamo già da tempo una piattaforma aperta. L'obiettivo primario è proporre alla clientela servizi di alta qualità ma sempre a un prezzo accettabile, nonché proteggere al massimo l'ambiente grazie alla combinazione flessibile di Reno, strada e rotaia. Sogno inoltre che nel 2026 saremo molto più avanti di oggi. (ride)

Signora Baer, lei cosa si augura dalla politica?

Baer: Vorrei che le due mozioni del signor Dittli, che sono preziose per FFS Cargo e hanno incontrato ampio favore, possano effettivamente produrre buoni risultati. Mi auguro che la Confederazione provveda a disciplinare le condizioni quadro, che attualmente non combaciano con le aspettative politiche riposte nei nostri confronti. Tuttavia, desidero soprattutto ringraziare il mondo politico per non averci fatto mancare il suo sostegno in questo periodo difficile. Senza questo supporto sarebbe ancora più difficile prendere in considerazione gli investimenti nelle innovazioni, che vanno a beneficio di un trasporto merci su rotaia competitivo e rispettoso dell'ambiente.



Cosa ci riserva il futuro?

Il carro merci convenzionale ha visto tempi migliori: in virtù dei cambiamenti del settore e delle esigenze dei clienti, è ormai obsoleto e subisce la concorrenza dell'autocarro, più innovativo. La nuova generazione di carri merci avrà quindi un telaio standardizzato e una sovrastruttura flessibile.

Testo: Michelle Russi Foto: Tomas Nyitray, FFS Cargo

I carri merci di FFS Cargo hanno fatto il loro tempo: alcuni hanno più di 50 anni e hanno superato l'apice da parecchio, se si considera che di norma sono concepiti per durare 30-40 anni. Anziché investire una fortuna nella loro revisione, FFS Cargo intende sostituire entro il 2030 la maggior parte della flotta, nello specifico con carri merci ottimizzati che consistono di un telaio standard, con una vita utile di circa 30 anni, e di una sovrastruttura flessibile e adatta alle esigenze dei clienti, con una durata che va dai 10 ai 15 anni.

Flessibili e competitivi

La presenza del telaio standard renderà la manutenzione e l'acquisto dei pezzi di ricambio più semplici e convenienti. Oggi vengono impiegate fino a 50 diverse tipologie di carri merci con diversi sistemi frenanti, per esempio, che rendono la manutenzione costosa e impegnativa. La nuova sovrastruttura flessibile consentirà di rispondere con maggiore rapidità ai desideri dei clienti e agli sviluppi specifici del settore. Inoltre, permetterà di compensare più agevolmente le differenze stagionali in termini di occupazione: se in autunno aumenta la domanda di una sovrastruttura per il trasporto di elementi di calcestruzzo, per esempio, i collaboratori possono armare in tempi brevi i telai di altri carri con questa sovrastruttura. Questo significa che in futuro i carri merci non



In alto a sinistra: la nuova sovrastruttura viene caricata sul telaio nel terminale di Oensingen.

In alto a destra: posizionare gli elementi di calcestruzzo richiede la massima precisione.

A destra: la sovrastruttura piatta è stata sviluppata insieme al cliente.



dovranno più stazionare per mesi su un binario di ricovero perché utilizzabili solo per specifici trasporti stagionali.

Un ulteriore vantaggio della sovrastruttura flessibile è dato dal fatto che la ferrovia potrà raggiungere la concorrenza, e in particolare gli autocarri, in termini di innovazione tecnica, presupponendo che venga lanciato un nuovo modello ogni dieci anni. «Un camion viene normalmente sostituito dopo sette anni», spiega Patrik Dober, Senior Manager delle attività di progetto di FFS Cargo. «In più, i costruttori continuano a introdurre sul mercato nuovi modelli di veicoli, mentre nel nostro settore è la ferrovia stessa a dover spingere sul pedale dell'innovazione.»

Oltre a FFS Cargo, al momento anche Rail Cargo Austria (RCA) e DB Cargo stanno lavorando a concetti che prevedono una separazione tra telaio e sovrastruttura, precisa Patrik Dober. Un confronto attivo, però, avviene ancora troppo di rado. «Sarebbe auspicabile, in realtà, perché le innovazioni nel traffico transfrontaliero prima o poi dovranno essere compatibili per tutta l'Europa.»

Il problema è noto: il confronto tra i diversi paesi in merito alle innovazioni nelle ferrovie merci spesso funziona male o è del tutto inesistente. Da un lato, ogni ferrovia spera che sia il suo concetto ad avere la meglio in termini di applicazione, afferma Patrik Dober. «Dall'altro, il settore ferroviario è generalmente cauto in tema di innovazioni: tutti aspettano che un'idea si affermi sulle altre prima di investire.»

La sovrastruttura piatta è il punto di partenza

Gli sforzi innovativi di FFS Cargo per realizzare la nuova generazione di carri merci sono già in fase avanzata. Nell'autunno 2021 entrerà in esercizio un primo tipo di sovrastruttura piatta, particolarmente adatta per il trasporto di prodotti in cemento e acciaio e volta a sostituire il carro merci con fondo in legno, il più vecchio della flotta. Nell'autunno del 2020 si sono svolte le prime corse di prova con il prototipo (cfr. «Sotto la lente» a pagina 18) e i responsabili puntano a ordinarne una prima serie nella primavera del 2021. Patrik Dober è

Tutti i vantaggi delle sovrastrutture flessibili

- Maggiore semplicità di acquisto dei pezzi di ricambio e manutenzione più conveniente
- Più «innovative» dei vecchi carri merci (un nuovo modello ogni 10 anni)
- Adattabili in modo funzionale alle esigenze dei clienti
- Tipo di costruzione più leggero e minori requisiti dal punto di vista della tecnica ferroviaria
- Utilizzo flessibile in base alla domanda stagionale



fiducioso: «Si tratta di una sovrastruttura relativamente semplice, senza elementi complicati, e i riscontri dei clienti sono stati per la maggior parte positivi.»

È in fase di sviluppo anche la sovrastruttura a temperatura controllata, che prevede l'adeguamento della temperatura alla merce da trasportare. Questo modello dovrebbe sostituire i carri frigoriferi in uso finora, ma al momento esiste solo sulla carta e non è ancora stato costruito un prototipo. Trovare un produttore adatto in Europa è difficile, secondo Patrik Dober. «Il mercato locale dei carri merci è lacunoso in questo senso, e i pochi fabbricanti esistenti producono solo carri standard in grandi quantità.» Per loro non sarebbe interessante produrre sovrastrutture di nuova concezione in piccole quantità. Per questo FFS Cargo collabora al progetto anche con start-up da tutta Europa. Patrik Dober non esclude però che in futuro possano entrare in gioco anche produttori asiatici, anche se questo comporterebbe maggiori costi di trasporto.

«Siamo noi delle ferrovie a dover spingere sul pedale dell'innovazione.»

Patrik Dober,
Senior Manager delle attività di progetto
di FFS Cargo SA

I carri sono più economici?

La questione dei costi è rilevante anche per la produzione dei nuovi carri merci. L'obiettivo è che la somma di telaio e sovrastruttura non superi il prezzo di un carro merci convenzionale. Obiettivo potenzialmente raggiungibile, per FFS Cargo, riducendo l'impiego dei materiali in modo che la sovrastruttura soddisfi esclusivamente le funzioni richieste dal cliente. Inoltre, le nuove sovrastrutture in futuro dovrebbero essere classificate come «carico» e non come «componenti di carri ferroviari», il che ridurrebbe al minimo i requisiti da soddisfare per l'omologazione e, di conseguenza, i costi necessari per realizzarle. A questo proposito sono in corso trattative con l'Ufficio federale dei trasporti.

Sotto la lente



Frank Sporbeck, caposettore
Vigier Rail.

«I carri merci fanno un'ottima impressione.»

Vigier Rail, azienda svizzera produttrice di elementi in cemento, è tra i primi clienti di FFS Cargo ad aver testato la sovrastruttura piatta.

Come mai Vigier Rail ha dato la propria disponibilità a condurre i test?

I nostri prodotti vengono trasportati quasi esclusivamente su rotaia. Per noi, quindi, è importante contribuire con proposte di ottimizzazione per il carico di traverse di calcestruzzo nel momento in cui vengono concepiti nuovi carri merci. La sicurezza sul lavoro dei nostri collaboratori durante il carico ha la massima priorità e intendiamo incrementarla continuamente. Inoltre, il nostro partenariato con le FFS e FFS Cargo dura da anni e ci preme contribuire alla riduzione dei costi nel sistema ferroviario con soluzioni innovative.

Qual è la sua conclusione?

I carri merci fanno un'ottima impressione. La base in acciaio con rivestimento antiscivolo della sovrastruttura migliora la sicurezza sul lavoro. I test di carico condotti in loco hanno permesso di verificare la facilità d'uso e di eliminare i punti deboli ancora presenti.

Cosa bisogna ancora migliorare?

Il carico dei nuovi carri al momento appare ancora difficoltoso e comporta un notevole sforzo aggiuntivo da parte nostra. In concreto vanno aumentate lunghezza e larghezza della sovrastruttura per consentire ai nostri collaboratori di caricare in modo ottimale le traverse di calcestruzzo. Inoltre, finora le traversine venivano spinte contro le pareti laterali, e quindi posizionate al meglio, con il carrello elevatore. Nella nuova sovrastruttura mancano però le pareti laterali, il che rende più complicato il posizionamento. Infine, gli stanti laterali e le barre ribaltabili sono ancora troppo pesanti e mancano occhielli a cui fissare cinghie e corde metalliche.

Cosa pensa in generale di questa separazione tra telaio e sovrastruttura?

È un approccio interessante e futuristico, che prevede un impiego più flessibile dei carri merci grazie alla sovrastruttura intercambiabile. Questo consente cicli innovativi più rapidi e riduce i costi. Naturalmente speriamo di beneficiarne anche noi in futuro, in modo che si generi una situazione di vantaggio per tutti.

Marchio di qualità



Il piombo ferroviario colorato è un individualista: grazie al suo numero di identificazione unico, lo riconoscono ovunque. Al tempo stesso è sensibile, perché staccarsi e riattaccarsi non fanno per lui. È accettato in tutta Europa come sigillo doganale dalle autorità preposte. Il mittente appone personalmente il piombo ferroviario dopo il carico sul carro, per confermare che il carico corrisponde ai documenti di trasporto. Questo rende superflua la sosta presso l'autorità doganale e più efficiente lo sdoganamento. Del resto, FFS Cargo offre tutte le soluzioni doganali per una procedura di trasporto rapida in 16 località sul confine e sul territorio nazionale: sbbcargo.com/dogana

PUNTO DI VISTA DEL CLIENTE



Un trasporto forte come l'acciaio

Panlog, impresa di logistica della Svizzera centrale, si affida alla ferrovia per l'esportazione di prodotti in acciaio. Durante una visita all'officina scopriamo perché c'è sempre un treno compatto in viaggio per l'Italia e quali sono i punti deboli nel traffico transfrontaliero.

Testo: Michelle Russi Foto: Matthias Jurt

Sono le 9.30 del mattino a Emmenbrücke: un treno merci di FFS Cargo da 1400 tonnellate lascia la stazione diretto a Lucerna, per poi proseguire verso il sud. La sua destinazione è la cittadina italiana di Lecco, in Lombardia. La corsa dura ben dieci ore e mezzo, durante le quali il treno staziona per tre ore sul confine, a Chiasso, per consentire lo sdoganamento della merce trasportata, 900 tonnellate di acciaio. Nel 20% dei casi circa, i doganieri ispezionano attentamente la merce, ragion per cui è necessario questo «cuscinetto di tempo». Intorno alle 20.00 il treno compatto raggiunge la stazione di Lecco. Un treno compatto trasporta grandi quantitativi di merci e raggiunge direttamente la sua stazione di destinazione senza transitare per

A sinistra: il treno compatto parte per il sud.

In basso: barre d'acciaio laminato di Panlog pronte al trasporto.



«Con FFS Cargo combiniamo treni compatti e traffico di carri completi: questo costituisce un enorme vantaggio per noi.»

Peter Klarer,
CEO di Panlog

le stazioni di smistamento. La composizione non viene quindi riorganizzata durante il viaggio. Da Lecco, il mattino presto del giorno seguente l'acciaio viene finalmente consegnato ai clienti finali italiani su autocarri, grazie ai partner contrattuali di Panlog. Tutto questo mentre a Emmenbrücke partono per l'Italia, quasi contemporaneamente, i prossimi 18 carri ferroviari.

Dritti alla meta con i treni compatti

Ecco come funziona, in parole semplici, il concetto di treno compatto del trasportatore di acciaio Panlog e di FFS Cargo. Ogni settimana lasciano la stazione di Emmenbrücke tra cinque e sette treni compatti. All'anno sono in media 242 000 le tonnellate di barre d'acciaio e filo laminato che Panlog esporta in Italia con la ferrovia. Il concetto di treno compatto è una vera e propria «storia di successo», come confermano Fabienne Häcki e Peter Klarer, membri della direzione di Panlog, e Yves Tschopp di FFS Cargo in occasione di un incontro alla sede





A Emmenbrücke il treno ha la precedenza.

Sito di produzione della consociata Steeltec.



Il team incaricato del trasporto è persuaso dei vantaggi dei treni compatti per l'Italia: Yves Tschopp di FFS Cargo (a destra) e Fabienne Häcki e Peter Klarer di Panlog (in basso).

Chi è Panlog

Questa azienda di logistica dell'acciaio è stata fondata nel 1993 e fa oggi parte dello Swiss Steel Group, acciaieria che opera in tutto il mondo e conta circa 10 000 collaboratori a livello globale. Nel comprensorio delle officine di Emmenbrücke (LU), oltre a Panlog operano anche Swiss Steel AG e Steeltec AG. Panlog è specializzata nella logistica di acquisto, officina,

magazzino e distribuzione e ha un organico di 32 collaboratori e 3 apprendisti. Tra gli altri servizi offerti rientrano il servizio di manovra a Emmenbrücke, il prestito di personale, il centro di formazione per aspiranti addetti alla logistica, lo sdoganamento e la consulenza su temi inerenti al commercio estero.



di Panlog a Emmenbrücke. «Nel corso degli anni abbiamo ottimizzato progressivamente i processi, fino a trasportare oggi le quantità desiderate e garantire la consegna puntuale delle merci a Lecco», spiega Fabienne Häcki, responsabile delle spedizioni internazionali e della produzione ferroviaria, che lavora per Panlog da 20 anni e ricorda il motivo per cui nel 2012 fu lanciato il concetto di treno compatto: per pura necessità, per così dire. «Allora viaggiamo per l'Italia con il trasporto a carri completi (TCC), che causava sempre problemi al confine perché la ferrovia italiana non spediva le merci oltre Chiasso.» A volte i clienti dovevano attendere le consegne per settimane. Con il passaggio ai treni compatti la situazione è cambiata, perché da allora la consegna è diretta e non necessita di movimenti di manovra.

Andata e ritorno senza soluzione di continuità

Panlog aveva sviluppato l'idea di questo concetto innovativo con un'altra impresa; FFS Cargo ha acquisito i trasporti solo nel 2015 e li gestirà fino a fine 2023. Nell'estate del 2020, Panlog e FFS Cargo hanno prorogato il contratto di altri tre anni. «La collaborazione è un impegno», sottolinea Yves Tschopp, che segue Panlog come Senior Key Account Manager. «Da un lato FFS Cargo può trasportare quantità davvero considerevoli. Dall'altro, l'interazione tra treni compatti e TCC è estremamente efficiente.» In pratica, dopo lo scarico del treno compatto a Lecco, i carri ferroviari vengono reimmessi direttamente nel traffico dei carri completi per i trasporti di altri clienti, così da non tornare vuoti in Svizzera. «Poter fare andata e ritorno è un enorme vantaggio», commenta Tschopp, «per noi è positivo che i carri non viaggino vuoti.»

Per Peter Klarer, CEO di Panlog, la combinazione di treno compatto e TCC è uno dei motivi principali della proroga del contratto con FFS Cargo. Durante il sopralluogo dell'estesa area che ospita le officine di Emmenbrücke, che Panlog divide con la consociata Steeltec, Klarer mostra come i processi, qui, funzionino in modo fluido. FFS Cargo consegna tramite TCC i rottami, che nelle officine vengono trasformati in prodotti in acciaio. I team di macchinisti e di manovratori competenti di Panlog sono responsabili del trasbordo e dello spostamento del materiale nell'area dell'officina. Non appena i prodotti in acciaio sono pronti, i collaboratori di Steeltec caricano i carri ferroviari e FFS Cargo si riprende il treno compatto. «Il sistema vive del ricarico dei carri», spiega Peter Klarer. Il grande vantaggio della ferrovia rispetto agli autocarri risiede, secondo il CEO, nel maggiore carico utile di un carro merci. Inoltre, i materiali

possono essere caricati sui carri subito dopo la produzione e trasportati scoperti. Come precisa Klarer: «In questo modo, trasbordo e movimentazione sono rapidi e semplici.»

Il tracciamento è difficile

Al momento la quota di trasporti ferroviari di Panlog si aggira intorno al 66% ed è legata per la maggior parte a importazioni ed esportazioni. Secondo Fabienne Häcki, per ora non ci sono piani di ulteriore ampliamento del trasporto su rotaia. «Riteniamo che ogni sistema di trasporto abbia la sua dignità, anche perché così possiamo contare su più risorse.» Una difficoltà nel traffico merci internazionale su rotaia è costituita dalla mancanza di trasparenza e tracciabilità. «Nel traffico interno veniamo informati continuamente se una spedizione è in ritardo o se cambia qualcosa nella pre-

«Nel traffico internazionale manca la trasparenza.»

Fabienne Häcki,
responsabile delle spedizioni internazionali di Panlog

notazione, mentre questo non avviene in ambito internazionale.» Inoltre, lo sdoganamento è spesso soggetto a restrizioni, che si ripercuotono sulla consegna. Anche Yves Tschopp di FFS Cargo auspica una migliore armonizzazione degli orari internazionali, in modo che i treni non vengano «spostati più volte o trattenuti inutilmente ai confini».

Tre fatti

1— Ogni automobile europea ha circa **50 chilogrammi di acciaio** proveniente da Emmenbrücke.

2— Panlog effettua il **66%** dei trasporti con la ferrovia, per una quantità di **580 000 tonnellate nette**.

3— Panlog si affida da tempo alla ferrovia. Grazie a un trasferimento costante del traffico merci su rotaia, tra il 2016 e il 2019 sono stati risparmiati quasi 180 000 viaggi in autocarro e circa **35 000 tonnellate di CO₂**.

AL CENTRO DI TUTTO



In viaggio con Maciste

Affinché arrivino a destinazione in modo sicuro ed efficiente, le merci devono essere caricate a regola d'arte. Questo è il compito di Fitim Badalli, che si occupa del trasbordo delle merci, container dopo container, nel terminale TC di FFS Cargo a Dietikon. Ad aiutarlo, uno strumento di lavoro speciale.

Testo: Christine Spirig Foto: Basil Stücheli



Solo il reachstacker permette di sollevare container e semirimorchi (in foto) sia da sopra, sia da sotto.

È un colosso quello che si dirige verso di noi. Le ruote del macchinario sono alte quanto un'automobile, e quando estende i bracci di sollevamento ricorda l'insetto gigante di un thriller di fantascienza. Per contrasto, la persona seduta nella cabina di comando, lassù in cima, sembra minuscola. Ci troviamo nel terminale TC di Dietikon, una delle 16 aree di trasbordo per il traffico combinato di FFS Cargo. Il pericoloso mostro di cui sopra è un cosiddetto «reachstacker», utilizzato per accatastare e trasbordare container, casse mobili e semirimorchi dalla strada alla ferrovia e viceversa. Il reachstacker ha una portata di sollevamento di circa 45 tonnellate e un peso proprio di 72 tonnellate.

Il operatore Fitim Badalli apre la cabina e scende gli alti gradini. Guida il reachstacker da tre anni e solleva ogni giorno centinaia di tonnellate, con un lavoro di massima precisione. «Quando scarichiamo i container dall'autocarro sul carro ferroviario, pochi centimetri possono fare la differenza.» Ci fa salire con lui nella cabina di comando e tutto diventa improvvisamente chiaro: qua non c'è nemmeno l'ombra dell'automazione, tutto è unicamente frutto di lavoro manuale. I pochi pulsanti presenti servono a comandare i singoli elementi del montacarichi, ma calcolare le distanze e le posizioni corrette è compito del conducente. Come strumento di supporto, il veicolo dispone di due videocamere che proiettano su uno schermo le immagini della zona circostante a quella di carico.

Tre decenni nella ferrovia

«La corretta movimentazione la si acquisisce con la pratica», afferma Badalli. «L'essenziale però è la concentrazione,

che non bisogna mai perdere, nemmeno con la routine.» Badalli lavora per FFS Cargo da ormai 30 anni, 25 dei quali come manovratore. In passato aveva già utilizzato carrelli elevatori a forche, ma assicura che non è la stessa cosa. «Già solo per la forza di sollevamento.» Solo con il reachstacker, poi, è possibile sollevare i container da sopra o da sotto, a seconda del tipo. Tuttavia, la formazione sui carrelli elevatori è un prerequisito essenziale per manovrare un reachstacker. Quando Badalli ha sentito che FFS Cargo offriva una formazione continua sul tema, si è subito iscritto. «L'ho trovato a dir poco entusiasmante», afferma il cinquantenne, «anche perché, dopo una certa età, il lavoro di manovra non è più l'ideale.»

Durante la settimana di corso, Badalli ha imparato a conoscere il mezzo e la sua gestione. «Fisicamente è molto meno stressante che manovrare, ma comunque le prime settimane dopo il lavoro ero letteralmente distrutto», ricorda ridendo. Il pegno da pagare per l'enorme concentrazione richiesta. «Bisogna essere sempre consapevoli delle enormi forze e masse con cui si lavora», commenta Badalli. «Se per colpa di una

disattenzione un container di 45 tonnellate si schianta su un autocarro, il danno è enorme.» In questi tre anni, fortunatamente, il conducente del reachstacker non ha mai vissuto simili inconvenienti.

La puntualità è fondamentale

La sicurezza ha la massima priorità in questo lavoro. All'inizio, il conducente effettua un controllo della macchina. Fa un giro d'ispezione e verifica che non sia fuoriuscito liquido da qualche parte, nel qual caso contatta la ditta di assistenza

«Non bisogna mai perdere la concentrazione, nemmeno con la routine.»

Fitim Badalli,
operatore reachstacker, FFS Cargo SA

per far riparare il danno. «Per fortuna abbiamo una macchina di riserva, per cui il cliente non deve mai aspettare», precisa Badalli. A Dietikon prestano servizio due conducenti in due turni: il primo inizia la mattina alle 4.45 e termina alle





Fitim Badalli è alle prese con il «check-in»: verifica i container e quietanza la bolla di incarico.



Altro che automazione: manovrare il reachstacker è un lavoro di precisione. Pochi centimetri possono fare la differenza.

13.00, mentre il secondo prosegue fino alle 21.15 di sera. Il primo turno è sempre coperto da un solo collaboratore al terminale. Dalle 12.00 alle 20.00 è prevista la presenza di due collaboratori, uno dei quali controlla se i container sono stati caricati sul carro giusto per poi inserire nel sistema le collocazioni esatte. «Per il cliente sarebbe fatale se le merci venissero consegnate nel posto sbagliato», sottolinea Badalli.

«Consiglierei questo lavoro anche alle donne. Potrebbero farlo altrettanto bene.»

Fitim Badalli,
operatore reachstacker, FFS Cargo SA

Per ogni autocarro che entra nel comprensorio, il collaboratore al terminale controlla i container, per esempio per sincerarsi che siano chiusi bene, poi quietanza la bolla di incarico e la consegna al conducente. Questa procedura di lavoro si chiama «controllo d'accettazione». Completata questa fase, iniziano

le operazioni di carico e scarico. La puntualità è fondamentale, ma Badalli non si sente mai sotto pressione da questo punto di vista. Un conducente esperto come lui impiega circa tre minuti a container. «Chiaro, a volte si lavora a ritmi intensi e ci sono file di autocarri da gestire, ma ci sono anche momenti più tranquilli.» Anche durante la pandemia, Badalli non ha vissuto momenti di calma piatta: «I nostri carichi riguardano merci di uso quotidiano, derrate alimentari, apparecchiature elettriche, beni industriali, e la domanda non si arresta.»

Forse fino alla pensione

Fitim Badalli sognava fin da ragazzo di lavorare con queste grandi macchine? Ride: «Quando ero ragazzo io, non c'era niente del genere.» Ma suo figlio di nove anni sembra molto interessato al suo lavoro, racconta Badalli, padre di cinque bambini. Consiglierebbe questo lavoro ai suoi figli? «Lo consiglierei a chiunque sia interessato», risponde. Anche le donne potrebbero farlo altrettanto bene. E qual è l'aspetto più bello del suo lavoro? «Tutto», dice prontamente. E come non credergli. «Ho responsabilità, una grande varietà, il contatto con i

clienti, un team eccezionale e un datore di lavoro fantastico.» Gli anni di fedeltà nei confronti di FFS Cargo parlano da soli. E Badalli non fatica a immaginarsi di lavorare per le ferrovie fino alla pensione. Accontentarsi di ciò che si ha, apprezzare i vantaggi e dare il meglio ogni giorno: questo è il viaggio esemplare di Fitim Badalli fino a qui.

Professionisti delle soluzioni logistiche nell'unità Logistica dei lavori e riciclaggio

Da inizio anno è operativa la nuova business unit Logistica dei lavori e riciclaggio di FFS Cargo. Oltre che dello sviluppo, della realizzazione e dell'accompagnamento operativo di soluzioni di logistica complete (per la ferrovia) nel ramo dell'edilizia del soprasuolo e del sottosuolo, l'unità è responsabile anche dell'elaborazione progettuale di soluzioni innovative nell'ambito dell'economia circolare e dello smaltimento. L'attenzione è

rivolta a soluzioni innovative che coinvolgano la rotaia, con l'obiettivo di ampliare l'offerta di FFS Cargo in questi mercati così rilevanti e sviluppare soluzioni logistiche interessanti e sostenibili per clienti e partner. Le soluzioni sul mercato vengono già attuate. Tra queste rientrano l'offerta di servizi all'hub di smaltimento di Hardfeld, a Zurigo, o il trasporto di elementi di calcestruzzo per una linea ad alta tensione nel Vallese



(cfr. «In evidenza» a pagina 2).
Maggiori informazioni su sbbcargo.com/smaltimento e sbbcargo.com/it/edilizia.
In alternativa, è possibile

contattare Katharina Wachs, responsabile della business unit Logistica dei lavori e riciclaggio: katharina.wachs@sbbcargo.com



Manovrare in prima persona al Museo dei Trasporti

FFS Cargo partecipa all'esposizione temporanea «Vivi la logistica» del Museo dei Trasporti di Lucerna (verkehrshaus.ch). Visitare la mostra consente di immergersi nel mondo della logistica. Grandi e piccini possono calarsi nel ruolo di uno specialista della manovra di FFS Cargo per accoppiare e manovrare in prima persona carri merci sul piazzale di smistamento lungo 18 metri. In più, la mostra

Concorso:
10 ingressi
per
2 persone

permette di scoprire tutto quello che c'è da sapere sui progressi nel campo dell'automazione del traffico merci su rotaia.

Mettiamo in palio 10 ingressi per 2 persone per il Museo dei Trasporti di Lucerna. In bocca al lupo! La partecipazione è gratuita sul sito sbbcargo.com/concorso. Termine di partecipazione: venerdì 21 maggio 2021

460 000

tonnellate di CO₂ risparmiate: nel 2020, grazie al trasporto su rotaia in Svizzera, i clienti di FFS Cargo hanno risparmiato circa 2,2 milioni di viaggi con autocarri e circa 460 000 tonnellate di emissioni di CO₂, pari alla quantità di CO₂ che emetterebbero 177 000 voli andata e ritorno Zurigo–New York. I clienti possono richiedere gratuitamente il resoconto personale delle emissioni e dimostrare in questo modo il loro bilancio ambientale positivo:

sbbcargo.com/rapportoemissioni



Venite con noi. Attraverso l'Europa.

Ha esigenze di trasporto internazionale? Che si tratti di grano, merci commerciali o bobine d'acciaio, coordiniamo il trasporto internazionale delle vostre merci insieme alla nostra filiale ChemOil Logistics e ad altri partner. www.sbbcargo.com