

cargo

La rivista svizzera di logistica

2 | 2018



In stretta combinazione

Tra strada e ferrovia:
reportage del terminal
modello in Ticino.

Da pagina 4



Smaltire le macerie rispettando l'ambiente!

Ogni giorno FFS Cargo preleva da Bözberg 1800 tonnellate di materiale di sgombero che al momento vengono trasportate dalla discarica temporanea di Schinznach Dorf a Wildegg. La rimozione delle macerie tramite ferrovia consente di evitare circa 43000 viaggi su gomma (metà con un carico di 23 tonnellate, metà senza carico al ritorno). La galleria entrerà in funzione nel dicembre 2020. Maggiori informazioni sul tema degli scavi sono disponibili a pagina 10.



Maggiori informazioni su Bözberg e sugli scavi nel blog: tiny.cc/boezberg

Impressum

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

Redazione FFS Cargo: Anouk Ilg, Lea Meyer, Tamara Ritter, Miriam Wassmer
 Concetto e realizzazione: Infel AG, Zurigo Redazione: Alexander Jacobi, Katharina Rilling
 Direzione del progetto: Bärbel Jördens Layout: Murielle Drack, Peter Kruppa
 Traduzioni: UGZ Uebersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurigo
 Stampa: Hertig + Co. AG, Lyss
 Indirizzo redazione: FFS Cargo, Redazione rivista di logistica «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com
 Tiratura complessiva: 6000 copie

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

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

Foto: FFS Cargo

Editoriale



Decisioni economiche e regioni in crescita

A marzo 2018 FFS Cargo ha avviato un vasto programma di risanamento e ulteriore sviluppo. L'obiettivo è riportare i conti in attivo e raggiungere una competitività sostenibile entro il 2023. A tale scopo sono già state introdotte diverse misure, tra cui il controllo dei punti di servizio nel traffico a carri completi, in stretta collaborazione con i clienti e i cantoni. Mentre in questo settore si constata una forte flessione, nel traffico a carri sistematico recapitiamo grosse quantità di merci presso punti caratterizzati da risultati eccellenti, soprattutto grazie ai settori del commercio, dell'approvvigionamento, degli smaltimenti, nonché della logistica dei pacchi e del collettame. Uno di questi punti è ad esempio il terminale di transbordo dei camion di Cadenazzo. Troverete maggiori informazioni a partire da pagina 4.

Inoltre sono in atto i preparativi per l'attuazione della strategia per i partner. Nell'autunno del 2018 intendiamo avviare colloqui concreti. Nell'intervista a pagina 24 Markus Streckeisen, da gennaio Chief Transformation Officer presso FFS Cargo, ci informa in merito alla ricerca di un partner e al ruolo che gioca in questo senso la trasformazione dell'impresa.

Vi auguro una buona lettura.

Tamara Ritter
 Comunicazione FFS Cargo

Regioni. Deindustrializzazione, crescita urbana e e-commerce cambiano il flusso delle merci all'interno della Svizzera. Ogni regione ha le proprie esigenze. Come risponde FFS Cargo?

4-9 Focus sulla logistica: esempio tipico

A differenza di molti altri posti, nella stazione merci più importante del Ticino non si riduce ma si amplia. Perché? Scopriamo il segreto di Cadenazzo.



10-11 Colpo d'occhio

Un mucchio di macerie: cosa succede ai 1,2 milioni di tonnellate generati dall'ampliamento del Gubrist?

12-14 Punto di vista del cliente

Per una trasformazione senza brutte sorprese: FFS Cargo si incontra con i clienti per discutere dei punti di servizio critici. Com'è l'atmosfera a Thun?

15 Oltre confine

Ricorre l'anniversario del disastro di Rastatt. Le richieste di FFS Cargo.

20-23 Innovazione

Che puzza! Lo smaltimento dei rifiuti nelle città è sempre più complicato. La soluzione: un hub di smaltimento con collegamento ferroviario.

24-27 Al centro di tutto

«Bisogna fare uno sforzo in più», prendiamo il Sig. Trasformazione in parola. Un'intervista all'insegna del dinamismo.

16-19 Incontro al vertice

«I team affiatati sono la chiave del nostro successo»



29 L'oggetto

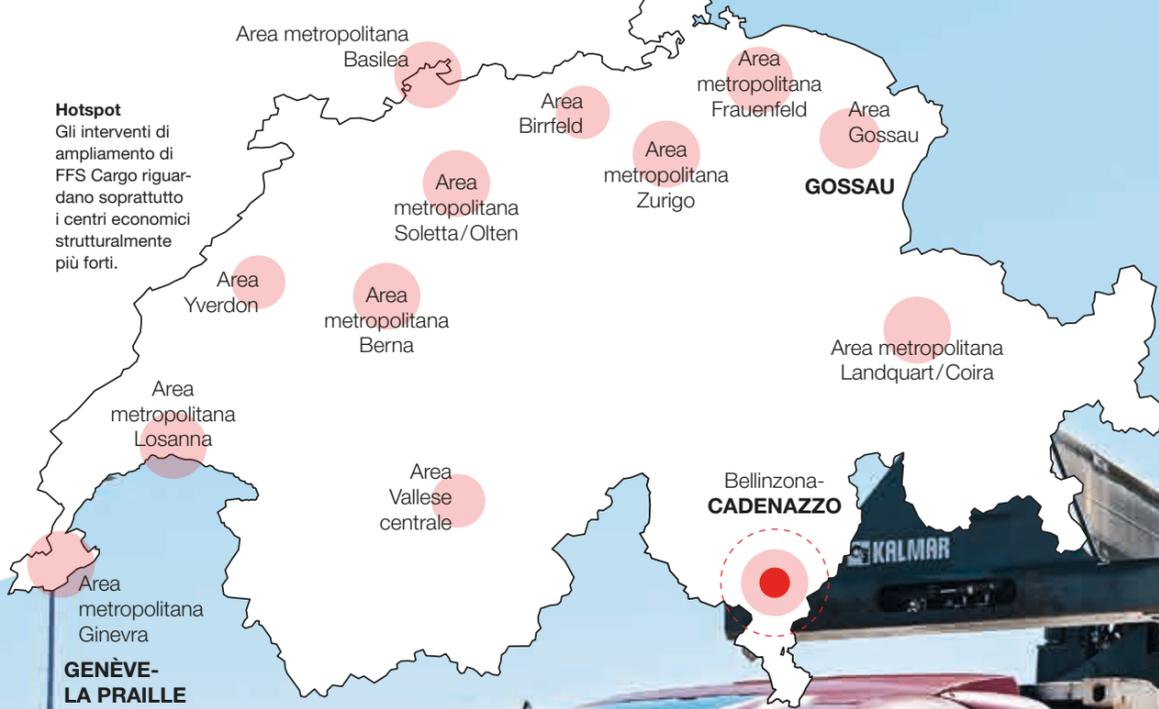
Numero importante, la bandiera della locomotiva Cargo



28 e 30-31 Frammenti

Cifre, fatti e notizie dal settore della logistica.

Hotspot
Gli interventi di ampliamento di FFS Cargo riguardano soprattutto i centri economici strutturalmente più forti.



Liscio come l'olio

Qui si investe, qui l'ampliamento continua. Una visita alla stazione modello dal nome altisonante: Cadenazzo.

Testo: Katharina Rilling Foto: Claudio Bader

Benvenuti nel regno dei giganti. A soli tre minuti d'auto dalla tranquilla stazione viaggiatori di Cadenazzo, ci si sente minuscoli e insignificanti. Nell'impianto di carico e scarico di FFS Cargo in via Industrie gli autocarri entrano generalmente la mattina presto o la sera tardi. Container carichi di merci pesanti vengono scambiati con container vuoti e sollevati dai vagoni ai treni e viceversa. Qui la strada e la ferrovia sono a un passo l'una dall'altra. Il terminale di trasbordo conta quattro binari lunghi 200 metri ciascuno. A separarli c'è una grande superficie asfaltata – i giganti hanno bisogno di spazio – e il suolo è stato appositamente rafforzato per sostenerne il peso.

Quasi ogni tipo di merce viene spedito da Cadenazzo sui carri ferroviari diretti a nord: alimenti, mobili, prodotti industriali, cemento, pacchi, sale. Un mostro rosso esegue il lavoro più duro, apparentemente senza fatica. «Il reach stacker!» esclama il capoteam Giorgio Biasca, appena arrivato, con la voce sormontata dal frastuono del motore. Indica l'incrocio tra un enorme trattore e una gru. «Il reach stacker necessita di tredici metri di spazio per le operazioni di carico, può sollevare o abbassare cinquanta tonnellate di peso e di certo non può guidarlo chiunque.» Il collega Marcelino Mantilla aggiunge subito: «Le cose sembrano decisamente più semplici di quanto lo siano nella realtà.» In ogni caso manovrare questo marchingegno non rientra tra i suoi compiti che lo vedono preferibilmente impegnato a guidare nella giusta direzione le sedi della regione in qualità di Coordinatore Regionale di FFS Cargo Ticino. Mantilla rivolge un cenno di saluto verso la cabina del conducente, che appare rilassato alla guida pur svolgendo un lavoro che richiede una precisione millimetrica. L'aria è immobile, il sole arde spietato nel cielo.

Qui le cose funzionano

Con i suoi quindici collaboratori ben addestrati Cadenazzo è una delle sedi modello di FFS Cargo. L'attività è redditizia e tutto funziona a dovere: le cifre, le offerte, la motivazione dei collaboratori

e i riscontri della clientela. Circostanza rara, tanto più che FFS Cargo è considerata la spina nel fianco delle FFS e si parla spesso di una sua dismissione (vedere pag. 9). Questo discorso non vale però nel caso di Cadenazzo o di altri agglomerati urbani come ad esempio Gossau SG o Genève-La Praille. Sicuramente questi punti di servizio non verranno toc-

«L'approvvigionamento e lo smaltimento diventano ogni giorno più complessi.»

Rolf Elsasser, responsabile Gestione degli impianti, FFS Cargo

cati. Il fatto che, anzi, siano previsti ampliamenti si spiega con lo spostamento in atto verso il traffico su rotaia: da un lato sono sempre più numerosi gli stabilimenti di produzione di clienti tradizionali di FFS Cargo – ad esempio nel settore dell'acciaio – che vengono trasferiti all'estero. Dunque innanzitutto diminuiscono i trasporti all'interno della Svizzera. Dall'altro questo calo viene compensato, almeno intorno ai centri economici, dai flussi generati in altri settori: commercio, catena di approvvigionamento e smaltimento, logistica dei pacchi e delle piccole partite. «Il settore dei trasporti deve seguire la direzione in cui si muove lo sviluppo economico e soddisfare le nuove esigenze emergenti, quali ad esempio la logistica delle piccole partite legata all'e-commerce. Ordinato oggi online, consegnato domani a casa: queste sono le aspettative. Al contrario non è così rilevante che una trave in acciaio impieghi un giorno in più per giungere a destinazione», spiega Rolf Elsasser, responsabile Gestione degli impianti presso FFS Cargo, intervistato al telefono.

Un altro aspetto importante è rappresentato dallo sviluppo delle aree urbane. «L'approvvigionamento e lo smaltimento diventano ogni giorno più complessi. In Svizzera non ci sono ancora grandi metropoli come Singapore

o Londra, tuttavia il trasporto stradale è in crescita anche nel nostro paese. Sta a noi risolvere il problema.» Di conseguenza ritiene che l'importanza della ferrovia per la fornitura di beni di approvvigionamento e lo smaltimento dei rifiuti nelle aree urbane sia destinata ad aumentare (vedere pag. 20). Inoltre a suo dire una buona sede è quella in grado di mantenere il più breve possibile l'ultimo miglio percorso su strada: «Più si spende per il trasporto pre e post su strada, più lievitano i costi.» Anche per questo motivo è importante la posizione geografica.

Sintetizzando possiamo dire che i punti di servizio si trasformano in red-ditizi «hotspot» quando collegano aree economiche caratterizzate da un'ampia diversificazione settoriale. In questo caso infatti sono garantite un'elevata domanda e la possibilità di utilizzare le capacità di base messe a disposizione dalla ferrovia. Il cliente approfitta così di una buona soluzione di collegamento beneficiando della gamma completa di prodotti FFS Cargo, di un'elevata frequenza di servizio e della qualità dei trasporti, e tutto questo a prezzi competitivi.

Le ricette del successo

A Cadenazzo, sul tragitto verso il piccolo edificio che ospita l'ufficio del team FFS Cargo, entra nel campo visivo una grande costruzione bassa, da cui si ramificano dei binari che portano alla stazione merci. Lì accanto si costruisce instancabilmente. «È l'edificio della Posta», dice Mantilla. «Proprio stamattina abbiamo incontrato i responsabili dell'azienda. La soddisfazione espressa è molto elevata e questo ci fa piacere.» Mantilla si è detto inoltre lieto del fatto che da settembre 2019 è previsto un maggior utilizzo del traffico combinato da parte della Posta, poiché il gigante giallo sta costruendo nelle immediate vicinanze un nuovo impianto per l'evasione dei pacchi con un investimento di circa 50 milioni di franchi.

I volumi di carico a Cadenazzo continuano ad aumentare. Poco dopo l'inaugurazione dell'area di trasbordo nel 2012, FFS Cargo contava tre clienti fissi con 50 trasbordi al mese. Ora siamo



«Ci piacerebbe lavorare ancora di più con la ferrovia. Su strada dobbiamo fare i conti con molti problemi.» Gerardo Rardo, dipendente Galliker Transport Logistics.

Una cosa è certa...

...FFS Cargo deve rispondere alla sfida del cambiamento delle modalità di trasporto. La deindustrializzazione della Svizzera segue il suo corso e di conseguenza diminuiscono i volumi di carico nei settori industriali produttivi affini alla ferrovia. Tuttavia proprio negli agglomerati urbani come Cadenazzo, Gossau SG o Genève-La Praille aumentano le quantità trasportate: segnatamente nei settori del commercio, dell'approvvigionamento e smaltimento/riciclaggio, nella logistica dei pacchi e delle piccole partite, come pure nel traffico combinato non accompagnato.



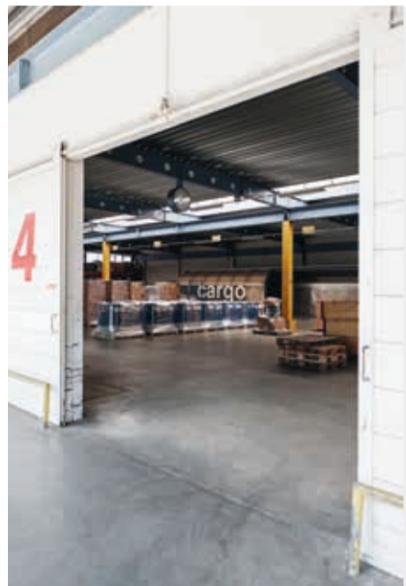
Il reach stacker è in grado di sollevare e abbassare cinquanta tonnellate.

Trasbordo totale in tonnellate nette

	2015	2016	2017
Cadenazzo	449.956	478.226	543.575
Gossau SG	518.102	583.595	572.631
Genève-La Praille	424.974	538.838	481.091



La stazione viaggiatori a Cadenazzo non lascia intuire granché dell'importanza di questa località per il traffico merci.



A sinistra: A Cadenazzo Galliker può caricare il treno merci direttamente nel proprio capannone.

Un team affiatato (da sinistra): Marcelino Mantilla (coordinatore), Gerardo Rardo (disponente presso Galliker), Giorgio Biasca (capoteam Cadenazzo) e Paolo Christen (specialista tecnico Gestione degli impianti Sud).

già arrivati a quattordici clienti con 1700 trasbordi. Allora la piattaforma costruita per il traffico combinato è costata circa 11 milioni di franchi. Realizzata a ovest di Cadenazzo, ben collegata ai centri economici, ha integrato l'impianto di carico e scarico già disponibile nella stazione per il traffico a carri sistematico.

Precedentemente erano già stati fusi i due impianti di carico e scarico convenzionali di Castione e Giubiasco. A differenza del passato, quando c'erano diversi scali ferroviari di trasbordo disseminati nel cantone, ora è possibile effettuare le operazioni in maniera molto più rapida e flessibile. Un'altra ricetta

«Siamo quasi al limite delle nostre capacità.»

Giorgio Biasca, capoteam Cadenazzo, FFS Cargo

del successo, come nel caso degli altri hotspot, è la posizione. «L'ubicazione di Cadenazzo è interessante per il traffico di carri completi strada-ferrovia e viceversa», conferma Mantilla. Cadenazzo è una località di piccole dimensioni, ma al tempo stesso un punto di snodo del traffico ticinese. Si trova in una regione

economicamente importante prossima ai centri dell'asse nord-sud. «Anche l'elevato volume del traffico su strada rende attraente il trasporto ferroviario in questa regione.» Inoltre l'elevata concentrazione di clienti consente di offrire innanzitutto un buon servizio. «L'offerta di FFS Cargo è completa e tiene conto di tutte le esigenze. Nel centro logistico di Cadenazzo i nostri clienti possono scegliere liberamente i prodotti più rispondenti alle loro esigenze.»

Un grande vantaggio risiede anche nella possibilità di sfruttare le sinergie derivanti dalla centralizzazione delle prestazioni di FFS Cargo, risparmiare risorse e migliorare la capacità di reagire agli eventi imprevedibili. «Siamo in grado di cambiare programma seduta stante, poiché disponiamo sul posto di un team formato in maniera eccellente e di un'infrastruttura straordinaria. Nei periodi di punta riusciamo a modificare rapidamente i turni o a utilizzare i binari del traffico viaggiatori.»

Il terminale di trasbordo ha rafforzato da un lato la posizione del traffico merci nel Ticino e dall'altro la strategia di FFS Cargo orientata a uno sviluppo graduale del traffico combinato. «Vedo molti punti in comune con la trasformazione auspicata da FFS Cargo: i processi sono stati semplificati e sono stati fatti investimenti in tecnologie quali il reach

stacker», dice Mantilla a proposito della storia di Cadenazzo. «E le cose funzionano.»

Verifica di un possibile ampliamento

«Siamo quasi al limite delle nostre capacità», sottolinea il capoteam di Cadenazzo, Giorgio Biasca, facendo segno di prendere posto al tavolo rotondo al centro del minuscolo ufficio con vista sull'impianto di carico e scarico costruito nel 2012. «Mi scusi, qui non abbiamo molto spazio.» Di dimensioni generose è soltanto l'area dei binari, il regno dei giganti. Almeno qui è fresco. «Le previsioni parlano di una crescita moderata ma regolare del volume di traffico a Cadenazzo per i prossimi cinque-dieci anni. Tuttavia oggi registriamo un elevato grado di utilizzo delle capacità, in alcuni casi persino del cento per cento.» Attualmente si sta verificando la

possibilità di un ampliamento, racconta ancora il capoteam, per riuscire a soddisfare anche in futuro le crescenti esigenze dei clienti.

Ma nessuno si azzarda a parlare di quali siano esattamente le alternative possibili. Il processo con il quale si dovrebbe trovare la soluzione migliore per tutti è solo all'inizio. Gli studi devono fornire risultati e presentare raccomandazioni; inoltre devono essere coinvolti i politici locali, la popolazione e molti altri soggetti.

Flessibili, rapidi, efficienti

Ci passa davanti un camion con la nota scritta arancione «Galliker». Un istante dopo il reach stacker ha già sollevato il container dal camion posizionandolo sul pianale vuoto di un treno. Il disponente Gerardo Rardo arriva in ufficio e saluta: è una vecchia conoscenza. Indica il suo container. «L'acqua minerale pesa e quindi ha più senso caricarla sul treno. Su un camion che viaggia su strada posso caricare tutt'al più 18 tonnellate, mentre su rotaia ne viaggiano 23.» In qualità di disponente, organizza la distribuzione capillare in Ticino, stabilendo quindi ciò che viene trasportato dalla Svizzera italiana alla Svizzera tedesca e viceversa. Anche Galliker prevede progetti di ampliamento. «Desideriamo lavorare ancora di più con la ferrovia. Su strada dobbiamo fare i conti con molti problemi; il traffico congestionato sul San Gottardo causa perdite di tempo.» Tuttavia si dice molto più convinto dell'impianto di carico e scarico che del binario di raccordo. In effetti Galliker utilizza entrambe le offerte, ma: «Preferisco lavorare con i container, perché è più semplice ordinarli. Se la mattina desidero ordinare un carro ferroviario per il giorno stesso, è semplicemente impossibile. Il traffico combinato consente invece di essere molto più flessibili, efficienti e rapidi.»

Mantilla continua con le lodi: «Quando vengo a Cadenazzo, percepisco l'orgoglio delle persone che vi lavorano. Un capoteam determinato e capace è riuscito a creare qui un'atmosfera familiare. Anche questo fa parte della formula magica del successo.» Cadenazzo, Cadenazzo – una località dal nome così altisonante sembra nata per ricevere lodi e apprezzamenti.

Foto: MAD

Sotto la lente



Daniel Bürgy (38), responsabile Vendita, FFS Cargo

«Conduciamo discussioni difficili»

Dove funziona il trasporto a carri completi?

Ovunque fiorisca l'industria, ovunque ci siano molti nostri clienti e, quindi, ovunque possiamo arrivare più volte al giorno: lì ravvisiamo uno sviluppo stabile. Il traffico a carri sistematico funziona, mentre al contrario assistiamo a un netto calo del trasporto a carri isolati.

Cosa significa concretamente?

In questo ambito dal 2011 abbiamo registrato circa il 37 per cento di vagoni in meno. Semplicemente non è redditizio che Cargo serva località in cui risiedono solo pochi clienti. Per dare un'idea delle dimensioni: nei piccoli punti di servizio abbiamo in media meno di due vagoni al giorno. Siamo competitivi lì dove risiedono molti clienti e dove di conseguenza siamo in grado di fornire una buona offerta. Dove l'attività è più scarsa l'azienda soffre, dato che questo traffico non rientra tra i punti di forza della ferrovia.

Ma perché esistono così tanti punti di servizio non redditizi?

Molti nostri clienti hanno spostato parti della loro produzione all'estero dove i costi sono inferiori. Possiamo osservare questo trend soprattutto nei settori

ferroviari classici, come l'industria pesante. Nell'ultimo anno la tendenza si è rafforzata e va avanti imperterrita. Dunque non è che i clienti decidano di abbandonarci perché non sono soddisfatti.

Come reagiscono i clienti alla necessità di rivedere singoli punti di servizio (vedere pag. 12)?

C'è un generale consenso in proposito. Se si guardano alle cifre delle sedi è sotto gli occhi di tutti che il sistema non è più redditizio. E viene molto apprezzata la nostra volontà di cercare attivamente il dialogo. Contemporaneamente è chiaro che conduciamo anche discussioni difficili.

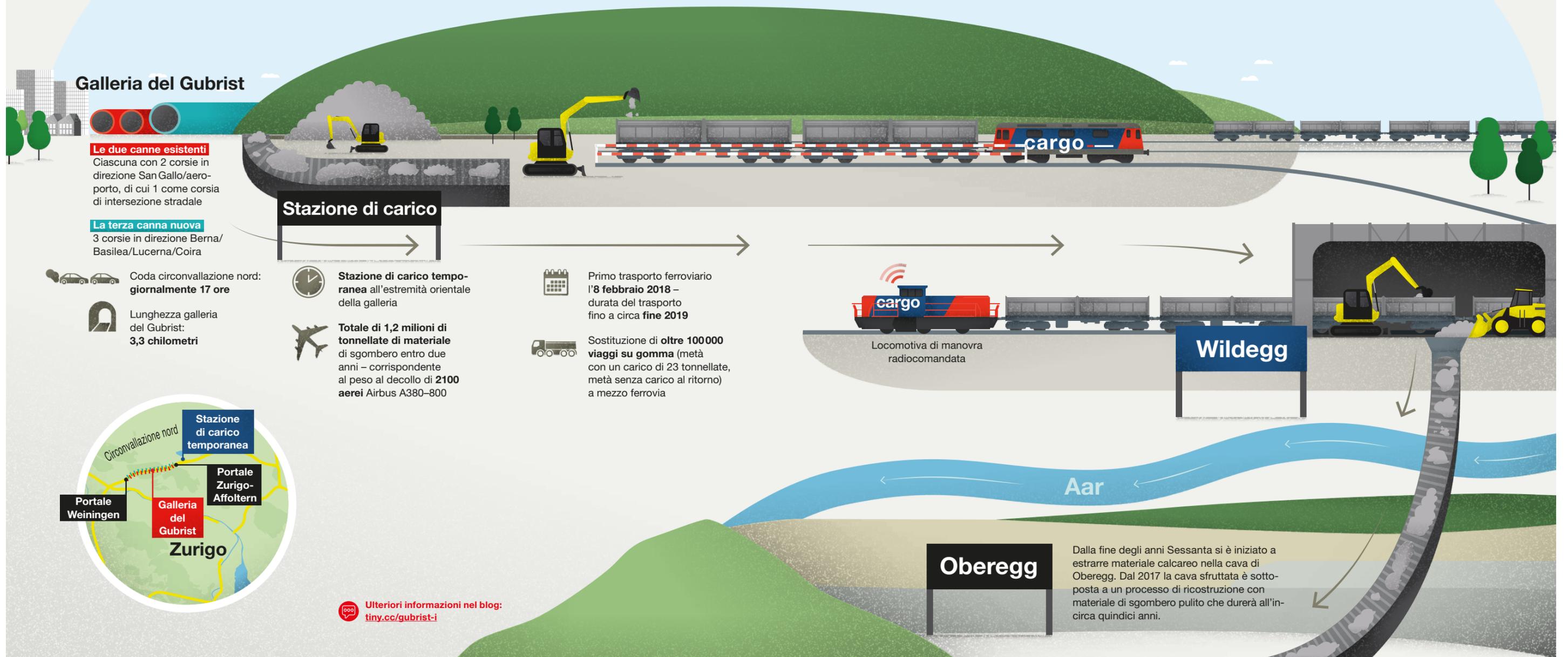
Il vostro messaggio ai clienti?

Noi ci riconosciamo molto chiaramente nel traffico a carri sistematico, che funziona come un autobus in servizio in base all'orario. Accanto a questa offerta ci saranno soluzioni per la clientela funzionanti come un autobus a chiamata: arriviamo dove c'è la domanda. È un aspetto centrale. Investire nella ferrovia è assolutamente la scelta giusta. Molti clienti desiderano farlo e anche FFS Cargo sta investendo nuovamente molto in questo campo. Ma naturalmente solo di pari passo con il mercato, i clienti e i cantoni. Bisogna che le cose abbiano senso. Il nostro obiettivo è diventare ancora più attrattivi, anche con offerte digitali e con l'automazione, la quale verrà avviata l'anno prossimo come progetto pilota.

Trasporto su rotaie per una galleria stradale

Ogni giorno l'autostrada-circonvallazione nord di Zurigo è congestionata per diciassette ore. Per questo motivo è interessata da lavori di ampliamento per portare a sei le corsie di marcia. Mentre la galleria del Gubrist necessita di una terza canna. L'enorme quantità di materiale di sgombero viene portata via su rotaia.

Testo: Alexander Jacobi Infografica: Pia Bublies



Galleria del Gubrist

Le due canne esistenti

Ciascuna con 2 corsie in direzione San Gallo/aeroporto, di cui 1 come corsia di intersezione stradale

La terza canna nuova

3 corsie in direzione Berna/Basilea/Lucerna/Coira

Coda circonvallazione nord: giornalmente 17 ore

Lunghezza galleria del Gubrist: 3,3 chilometri

Stazione di carico



Stazione di carico temporanea all'estremità orientale della galleria



Totale di 1,2 milioni di tonnellate di materiale di sgombero entro due anni – corrispondente al peso al decollo di 2100 aerei Airbus A380-800



Primo trasporto ferroviario l'8 febbraio 2018 – durata del trasporto fino a circa fine 2019



Sostituzione di oltre 100000 viaggi su gomma (metà con un carico di 23 tonnellate, metà senza carico al ritorno) a mezzo ferrovia

Locomotiva di manovra radiocomandata

Wildegg

Oberegg

Dalla fine degli anni Sessanta si è iniziato a estrarre materiale calcareo nella cava di Oberegg. Dal 2017 la cava sfruttata è sottoposta a un processo di ricostruzione con materiale di sgombero pulito che durerà all'incirca quindici anni.



Ulteriori informazioni nel blog: tiny.cc/gubrist-i

Sotto la lente d'ingrandimento

FFS Cargo consolida il traffico a carri sistematico e rafforza la sua rete di servizi. I punti di servizio non redditizi saranno analizzati in dettaglio. Insieme ai diretti interessati, FFS Cargo sta elaborando soluzioni specifiche per i clienti.

Testo: Alexander Jacobi Foto: Fabian Unternährer

A Thun, alle porte dell'Oberland Bernese, all'inizio di aprile del 2018 è stato organizzato un incontro tra i principali rappresentanti di FFS Cargo e una ventina tra clienti e comuni della regione. FFS Cargo ha invitato i suoi ospiti nel tradizionale Hotel Krone, nel corso di una soleggiata mattinata primaverile. Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo, ha accolto i partecipanti con una calorosa stretta di mano e un caffè nell'Aaresaal.

Lo scopo di questo evento informativo era quello di illustrare l'ulteriore flessione della domanda nel traffico a carri isolati e gruppi di carri che si era registrata in Svizzera già nel 2017, e le conseguenti misure di miglioramento a cui deve ricorrere FFS Cargo. Come spiegato da Nicolas Perrin nella sua relazione, già dal 2011 le quantità trasportate si sono ridotte in media di oltre un terzo, e cioè due vagoni al giorno per punto di servizio. Cresce invece il trend delle piccole spedizioni e della domanda di maggiore flessibilità. Inoltre, dal 2019 FFS Cargo non riceverà più alcuna sovvenzione dalla Confederazione.

Il 50% dei punti di servizio genera solo il 10% del fatturato.

L'azienda è attualmente alla ricerca di soluzioni insieme ai suoi clienti. Attraverso lo snellimento della rete di servizi FFS Cargo cerca di perseguire il mandato della Confederazione di fornire un'offerta che sia economicamente au-

tosufficiente. Alla luce di questi fatti, la ferrovia merci si riorganizza e rafforza il traffico a carri sistematico per l'approvvigionamento efficiente delle aree economiche.

170 punti di servizio sotto la lente d'ingrandimento

Il trasporto a carri completi di FFS Cargo serve attualmente 344 località svizzere: i cosiddetti punti di servizio. Circa la metà di questi punti di servizio genera però solo il dieci per cento del fatturato. Per questo motivo, entro il 2023 FFS Cargo desidera analizzare circa 170 punti di servizio in modo da verificare insieme ai suoi clienti la possibilità di introdurre alternative al trasporto a carri isolati irregolare e capillare.

Primi passi, nuovi concetti

Dopo l'incontro informativo di Thun e di quello analogo di Delémont, FFS Cargo ha compiuto i primi passi per identificare nuovi concetti insieme ai clienti. Per i committenti non ci dovranno essere sorprese di alcun tipo, perché per adeguare le loro catene logistiche della fornitura avranno bisogno di tempo.

Nell'Oberland Bernese, FFS Cargo ha già introdotto nei suoi dodici punti di servizio delle soluzioni flessibili per i trasporti esistenti, in stretta collaborazione con i clienti interessati. I concetti vengono personalizzati in base ai committenti con le quantità di merci maggiori. Anche altri clienti possono utilizzare questi punti di servizio, ma solo su richiesta e con capacità di carico sufficiente. In questo modo viene interrotto il servizio fisso giornaliero. A partire dal 9 dicembre 2018, con il cambiamen-

to d'orario, non saranno più serviti nemmeno i punti di servizio di Emmenmatt e Interlaken Est.

Soluzione temporanea nel Giura

Nel Giura, FFS Cargo ha analizzato sedici punti di servizio, quattordici dei quali nel Cantone del Giura e due nel Cantone di Neuchâtel. Nel 2017 attraverso i quattordici punti di servizio sono transitati complessivamente circa 5700 vagoni: sono meno di due vagoni al giorno. Per questo motivo i costi per l'approntamento delle locomotive e dei collaboratori sono così alti che l'offerta è stata mantenuta fino ad oggi solo perché messa in conto come disavanzo.

Ora il traffico sarà raggruppato e concentrato sui punti di servizio di Delémont e Glovelier. Dato che comun-

Prime soluzioni

- Attualmente è ancora possibile prenotare liberamente i punti di servizio che giornalmente vedono transitare almeno quattordici vagoni.
- Per gli altri punti di servizio, l'offerta viene personalizzata in sintonia con il committente che ha la quantità di merce maggiore.
- Anche altri clienti possono utilizzare questi punti di servizio, ma solo su richiesta e con capacità di carico sufficiente. Decade il servizio fisso giornaliero.



Alla ricerca delle alternative migliori: nell'Hotel Krone di Thun si è svolto un incontro tra una ventina di clienti della regione e la direzione di FFS Cargo.



que la soluzione di trasporto elaborata non potrà essere gestita in modo redditizio, si tratterà di una situazione temporanea per i prossimi due anni. Con il cambiamento d'orario in funzione dal 15 dicembre 2019, la situazione nel Giura sarà nuovamente discussa con i clienti e le quantità saranno analizzate in dettaglio. Per i settori del legno e dei prodotti agricoli, FFS Cargo è riuscita a elaborare delle soluzioni adeguate per i clienti, che interessano Alle, Bure e Porrentruy. Durante l'analisi dei punti di servizio, FFS Cargo ha lavorato fianco a fianco con l'azienda ferroviaria locale Chemin de fer du Jura.

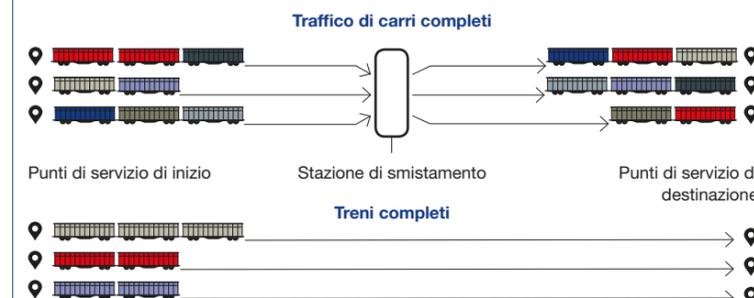
Dopo il primo ciclo di controlli ne è previsto un secondo nel corso dell'estate del 2018, che dovrebbe concludersi nell'inverno 2018/2019.

L'impegno di FFS Cargo nella ricerca di soluzioni insieme ai propri clienti sembra riscuotere un certo apprezzamento almeno tra i partecipanti all'incontro informativo di Thun. Tuttavia, alcuni votanti temono i problemi derivanti dai costi aggiuntivi (cfr. L'opinione dei clienti a pag. 14). L'obiettivo primario di FFS Cargo continuerà quindi a essere quello di coinvolgere i clienti per trovare soluzioni che siano in grado di soddisfare le loro esigenze pur garantendo la redditività dei servizi.

In breve: Qual è la differenza tra TCC e treno completo?

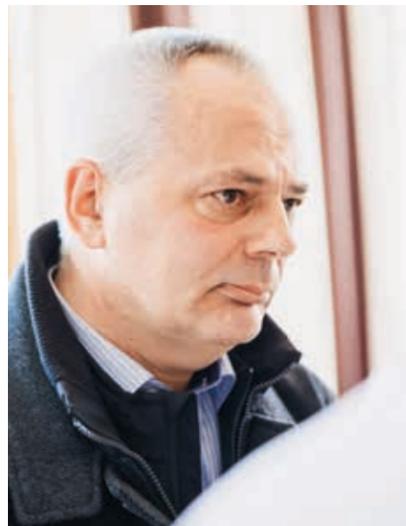
Il traffico di carri completi (TCC) funziona come la spedizione delle lettere: in ogni punto di servizio («cassette delle lettere») possono essere consegnati dei vagoni («lettere») per raggiungere un altro punto di servizio («indirizzo della destinazione»). I treni sono quindi composti dai vagoni di più clienti che vengono poi ge-

stiti attraverso una o più stazioni di smistamento («centri postali»). I treni completi (TC) funzionano come un servizio corriere: si tratta di collegamenti diretti da un punto all'altro. Siccome questi treni sono composti esclusivamente dai vagoni dello stesso cliente non passano dalla stazione di smistamento.



L'opinione dei clienti

I partecipanti all'incontro informativo di Thun per la clientela sono comprensivi nei confronti del controllo programmato dei punti di servizio della regione, ma mostrano anche un pizzico di scetticismo.



«Noi non siamo clienti diretti di FFS Cargo ma lo sono i nostri fornitori. Se FFS Cargo dovesse chiudere il punto di servizio di Interlaken per noi rappresenterebbe un grosso problema, poiché già oggi la rete stradale è sovraccaricata. A quel punto dovremmo affrontare un aumento sensibile dei costi di trasporto.»

Thomas Beeler, amministratore delegato, Oeltrans AG, Commercio e servizi di trasporto carburanti e oli combustibili

i Nel frattempo FFS Cargo e Oeltrans AG hanno trovato un accordo per una soluzione con costi tuttavia maggiorati.



«Già prima dell'annuncio di oggi abbiamo puntato sui treni completi invece che sui carri isolati e i gruppi di carri. Questa soluzione è più efficiente non solo per FFS Cargo ma anche per noi. Ora gli speditori sanno che devono caricare il legno due giorni alla settimana. E questa regolarità viene incontro alle loro esigenze.»

Giorgio Mauro, capo d'acquisto di legno, Swiss Krono AG

i Per Swiss Krono AG il trasporto stradale non rappresenta un'alternativa a causa dei grandi volumi. L'azienda è specializzata nella produzione e trasformazione dei derivati del legno. L'azienda acquista il legno in tutta la Svizzera e lo fa consegnare a mezzo rotaia nella sua fabbrica di Menznau LU.



«Apprezzo moltissimo la comunicazione aperta di FFS Cargo, ma non so bene in che modo si dovrà procedere. Temo che dovremmo affrontare un aumento dei costi.»

Stefan Kauz, responsabile sezione magazzino/logistica, Nitrochemie Wimmis AG

i L'azienda opera nel settore chimico e della difesa, producendo sostanze pericolose come l'acido solforico e l'acido nitrico, e dipende interamente dal trasporto su rotaia.



Nessuna pausa a Rastatt

Ciò che nella foto può sembrare poco spettacolare agli occhi dei profani, ha avuto conseguenze gravi: dal 12 agosto al 1° ottobre 2017 la tratta nella Valle del Reno presso Rastatt (DE) è rimasta chiusa. I binari sopra il cantiere di una galleria sono sprofondati nel terreno. Fatale perché la tratta nella Valle del Reno è uno degli assi principali del traffico merci su rotaia con fino a 200 treni merci al giorno.

A distanza di meno di un anno, le aziende che partecipano alla riparazione dell'infrastruttura lavorano a un manuale per i casi di emergenza, che dovrebbe migliorare la comunicazione in caso di guasto. E, nelle centrali di controllo del traffico, si punta a utilizzare l'inglese come seconda lingua. Sarà però sufficiente? Secondo FFS Cargo la risposta è no: il problema a Rastatt ha nuovamente evidenziato che, per quanto concerne la definizione delle condizioni generali del traffico merci su rotaia transfrontaliero, è necessaria una pianificazione a livello internazionale. Inoltre, le aziende interessate che gestiscono le infrastrutture e gli stati devono guardare oltre le proprie prospettive nazionali.

Il tempo vola e il mercato non aspetta. Ecco perché le seguenti richieste:

- 1** La contraddizione che il mercato logistico sia libero ma le ferrovie siano regolamentate a livello nazionale deve essere compensata dalle attività di armonizzazione e standardizzazione.
- 2** Soprattutto la gestione delle infrastrutture deve aver una prospettiva molto più internazionale. Di questo processo fanno parte l'introduzione del sistema europeo di controllo dei treni ETCS e l'armonizzazione internazionale dei cantieri.
- 3** I colli di bottiglia come a Rastatt devono essere eliminati attraverso tratte bypass realistiche.

«I team affiatati sono la chiave del nostro successo»

Nel terminale di Gossau SG il gruppo Sieber si collega a FFS Cargo. Qui Michael Sieber e Nicolas Perrin parlano della loro relazione d'affari ancora fresca, di prospettive in ambito logistico e primi ostacoli.

Intervista: Ruedi Eichenberger Foto: Daniel Winkler

Michael Sieber, pare che già ai tempi della scuola lei e suo fratello guidaste camion nell'azienda dei vostri genitori. Che cosa spinge qualcuno con così tanto «diesel nel sangue» a passare alla ferrovia?

Michael Sieber: La storia è vera. L'attività di nostro padre e nostro zio si trovava praticamente lungo il percorso tra casa e scuola. Tra l'altro abbiamo collaborato anche ad operazioni di carico e scarico di camion. Oggi però non siamo più da tempo soltanto una società di autotrasporti bensì un fornitore di servizi logistici operante a livello globale. Il trasporto su gomma rappresenta circa la metà del nostro fatturato. Trasporto marittimo e aereo, attività di magazzino e logistica sono ugualmente importanti.

Utilizzate FFS Cargo soltanto da un anno e mezzo. Quali vantaggi presenta la ferrovia?

Sieber: Lo scorso anno ha consentito di risparmiare a noi e all'ambiente 2753 viaggi in camion e 565 tonnellate di CO₂. Circa il sei per cento dei trasporti è già passato dalla gomma alla rotaia. L'utilizzo della ferrovia ha un antefatto piuttosto lungo. C'è voluto tempo perché le nostre istanze e le offerte di FFS Cargo collimassero e potessimo pensare alla ferrovia per i trasporti più indicati.

Dove si colloca Sieber Transport tra i clienti di FFS Cargo?

Nicolas Perrin: Avere Sieber come nuovo cliente è un evento: poiché siamo saldamente ancorati al mercato svizzero, il numero di nuovi clienti infatti è ben chiaro. La fase iniziale sottende sempre un lavoro comune di sviluppo. Alla Sieber Transport AG la collaborazione presupponeva l'investimento in un terminale per il traffico combinato a Gossau SG; in precedenza non esisteva nulla di simile nella Svizzera orientale. Anche nella Svizzera occidentale abbiamo individuato una nuova soluzione.

In termini concreti: come funziona oggi questa collaborazione, che cosa la rende attrattiva?

Sieber: Il trasporto ferroviario di bilichi intermodali tra la Svizzera orientale e le nostre sedi della Svizzera occidentale e del Ticino ci aiuta a superare il divieto di circolare la notte e ci salva dai famigerati punti di incolonnamento nella galleria del Gubrist e ad Egerkingen. La ferrovia prende in carico l'«itinerario», il camion si limita alle fasi preliminari e successive al trasporto. Altrimenti, per non rimanere bloccati in prossimità del Gubrist, i nostri autisti dovrebbero partire ogni giorno alle cinque di mattina dalla Valle del Reno. Questi orari rendono il lavoro tutt'altro che allettante e, in ogni caso, il nostro settore risente della mancanza



Michael Sieber ha il diesel nel sangue. Oggi però il gruppo Sieber è più di un'azienda di autotrasporti.

di personale. La sinergia di gomma e rotaia funziona ed è divertente.

Perrin: In una Svizzera in continua crescita mettiamo in collegamento punti diversi grazie a doti di programmazione ed efficienza, anche di notte.

«La ferrovia prende in carico l'itinerario.»

Michael Sieber,
COO Sieber Transport AG

Questo è un vantaggio. Se è vero che le distanze all'interno del paese sono ridotte, il traffico intenso e le code le prolungano però in modo evidente – percepito ed effettivo. Le nostre prestazioni devono concentrarsi sui punti di forza del traffico su rotaia e creare collegamenti con altri sistemi di trasporto. Qui a Gossau vediamo un esempio tipico. Il potenziale però non è ancora esaurito. Siamo in grado di offrirvi ancora di più e di migliorare ulteriormente.

Sono emerse difficoltà nella giovane partnership?

Sieber: Abbiamo dovuto imparare che anche FFS Cargo non è infallibile. Ci sono state delle difficoltà iniziali nel nuovo terminale a St-Triphon, la comunicazione tempestiva di interruzioni del traffico o guasti ai treni non va sempre a buon fine. In qualità di azienda di trasporti e logistica ci troviamo sempre in una «posizione sandwich» tra i nostri committenti e i clienti finali. E loro si dimostrano poco comprensivi per quanto riguarda le code su strada o le problematiche delle FFS.



Il trasporto ferroviario di bilichi intermodali aiuta a superare il divieto di circolare la notte ed è indipendente dalle code.

Il trasporto ferroviario funziona in modo diverso rispetto a quello su strada. Sicuramente ha dovuto cambiare un po' il suo modo di pensare.

Sieber: Ad alcune cose bisognava abituarsi, è vero. Il camion può partire con cinque minuti di ritardo senza conseguenze, la ferrovia no. Con il camion possiamo bypassare il luogo di un incidente, con la ferrovia no. In compenso con la ferrovia si evitano incolonnamenti. Occorre accettare la diversa logica di trasporto e trattarla in modo aperto e sincero, solo così può funzionare.

«Le PMI possono essere un esempio con le loro strutture e processi facilitati.»

Nicolas Perrin,
CEO FFS Cargo SA

Da una parte la PMI di proprietà a conduzione familiare, dall'altra il ramo merci di una grande azienda di stato: si tratta di due aziende e culture totalmente diverse. Adesso anche FFS Cargo aspira a funzionare in modo più simile ad una PMI. Qual è il contributo di Sieber?

Perrin: Le PMI possono essere un esempio per tutti noi, soprattutto grazie a strutture e processi semplificati. Un'azienda come la sua, signor Sieber, può offrire più facilmente buone prestazioni a prezzi adeguati al mercato e reagire più rapidamente ai cambiamenti. Anche per la nostra affiliata SBB Cargo International tutto questo è più facile. Per questa ragione vogliamo crescere nella stessa direzione della casa madre.

Michael Sieber, cosa consiglia a Nicolas Perrin?

Sieber: La incoraggio a seguire questa via. In quanto azienda di servizi logistici a conduzione familiare possiamo decidere più rapidamente, ma dobbiamo anche assumerci personalmente la

responsabilità delle nostre decisioni fino alla fine. Saremmo lieti di progettare in modo più rapido nuovi tipi di trasporto con voi. Naturalmente ciò presuppone però anche la disponibilità dell'infrastruttura necessaria in corrispondenza dei terminali. Mi preoccupa un po' il fatto che, in risposta alla sua ricerca di partner, singoli concorrenti di un certo peso si avvicinino a FFS Cargo e diventino azionisti. Potrebbero derivarne vantaggi per loro e svantaggi per noi.

Perrin: Comprendo i suoi dubbi; al momento della fondazione della SBB Cargo International anch'io ne avevo. Nel frattempo siamo riusciti a dimostrare la nostra posizione neutra sul mercato.

La missione aziendale di Nicolas Perrin è mantenere in attivo FFS Cargo. Quali chance concede al classico traffico di carri completi, la cui regressione desta qualche preoccupazione?

Sieber: Con i grandi volumi ha sicuramente un futuro. Altrimenti, per le brevi distanze all'interno della Svizzera, il traffico combinato, come lo gestiamo noi, è la soluzione più flessibile e idonea.

Perrin: La nostra strategia si fonda su un principio analogo. Con quantità abbastanza cospicue, il carro merci convenzionale sarà anche in futuro la prima scelta: è sufficiente osservare con quanta rapidità si scarica, ad esempio, un carro merci alla rinfusa con cinquanta tonnellate di carico. Recarsi in modo discontinuo in speciali punti di servizio con un singolo carro non è però uno dei nostri punti di forza. A questo scopo vi sono soluzioni migliori, a meno che non rispondiamo a specifiche esigenze dei clienti.

Michael Sieber, lei accenna ad altri trasporti con FFS Cargo. Anche oltre confine?

Sieber: È previsto un ampliamento; è già stato ordinato un numero congruo di bilichi. Sul piano internazionale lavoriamo già oggi con la ferrovia tramite i terminali di Ulma (DE) e Wolfurt (AT),

Gli interlocutori



Michael Sieber (a sinistra), 40, COO responsabile del settore operativo del gruppo Sieber con sede centrale a Berneck SG. In qualità di co-responsabile di sede, da quattro anni dirige insieme al fratello maggiore Christian Sieber (CEO) l'azienda di famiglia per la seconda generazione. Michael Sieber ha svolto un tirocinio in ambito logistico ed è in possesso di un master in management logistico.

La Sieber Transport AG si è trasformata in quattro decenni da piccolo proprietario di mezzi a società erogatrice di servizi logistici con 650 collaboratrici e collaboratori. Opera in tutto il mondo e conta circa 17 sedi in Svizzera, Austria, negli USA, in Vietnam e Corea del Sud, dispone di oltre 250 veicoli e di una superficie logistica di 130 000 metri quadrati.

Nicolas Perrin, 58, dirige FFS Cargo dal 2007. Fa parte della Direzione del Gruppo FFS e presiede il Consiglio d'amministrazione della società affiliata SBB Cargo International, partecipata da Hupac AG al 25 per cento. Perrin è diplomato ingegnere civile alla SPF e lavora alle FFS dal 1987. Ha partecipato in qualità di vice capo al progetto Ferrovia 2000.

tuttavia con partner diversi da FFS Cargo. Sarebbe bello se nascesse un terminale ancora più vicino al confine e più vicino alla nostra sede nella Valle del Reno. La Svizzera orientale non finisce a Gossau. **Perrin:** Nel traffico di importazione e di esportazione anche noi vogliamo allungare il passo. Di importanza fondamentale per noi è il terminale Basilea Nord, che si potrebbe collegare con Wol-

furt. A Basilea Nord controlliamo anche l'avanzamento di singoli elementi. Quanto alla Valle del Reno: vedremo volentieri la parte svizzera e la parte del Vorarlberg come unica area economica con ferrovie operative da ambo i lati oltre confine. Attualmente purtroppo non tutti gli interessati hanno questa apertura mentale. Una situazione altrettanto migliorabile sussiste del resto al confine occidentale, nell'area metropolitana di Ginevra.

Tutti parlano di pressione sui prezzi. Come può, e intende, superare con successo la questione?

Perrin: La nostra parola chiave è «semplificazione»: strutture semplificate, informatica semplificata, processi semplificati e automatizzati. E poi la già citata enfasi sui punti di forza della ferrovia. Sol tanto con numerosi vagoni dietro alla locomotiva la marcia di un treno è parsimoniosa.

Sieber: Reputiamo fattori di successo la conduzione familiare, collaboratrici e collaboratori di lunga data e un'ampia gamma di servizi. Siamo così in grado di mettere a disposizione una logistica globale unica con persone di fiducia, fino ad arrivare al singolo autista. Per questo sono molto importanti la comprensione tra i collaboratori e i nostri autisti nel terminale e che la collaborazione funzioni. I team affiatati sono la chiave del nostro successo.

Perrin: Noi contiamo anche su collaboratrici e collaboratori che si sentono legati a FFS Cargo e parlano la stessa lingua dei clienti. Il rapporto umano è prezioso e rimane fondamentale anche nell'era della digitalizzazione.

A differenza della Sieber, FFS Cargo non si considera un'impresa logistica globale. Perché?

Perrin: Vogliamo essere una solida impresa ferroviaria. La logistica globale la cediamo volentieri ai nostri clienti... e all'occorrenza alla nostra affiliata Chemoil che, con il suo know-how che va al di là del settore chimico ricevuto in eredità, può rendersi utile. Non vogliamo fare tutto da soli ma desideriamo interfacciarci nel migliore dei modi con i nostri clienti, anche nel settore IT.

Che cosa rientra in una valida collaborazione?

Sieber: Il fatto che ci completiamo, ci comportiamo con correttezza reciproca e abbiamo obiettivi comuni. Troviamo così le soluzioni migliori per i nostri clienti finali e realizziamo un valore aggiunto anche in materia di ambiente.

Perrin: Non vorremmo limitarci a ricevere ordini ma stabilire obiettivi con i clienti e mettere a punto soluzioni. In modo corretto, aperto e trasparente vogliamo anche parlare di errori e potenziali di miglioramento. Farlo ancora più spesso è il mio proposito.



I fatti: l'hub di smaltimento di Zurigo Hardfeld

Area: area logistica nel Kreis 5, il quinto circondario nel cuore della città di Zurigo
Scopo: garantire i flussi di approvvigionamento e smaltimento verso e dalla città di Zurigo mediante una porta unica di accesso (hub) al sistema ferroviario
Inizio dell'attività: giugno 2018
Superficie: circa 2100 metri quadrati (su una superficie esistente di 8000 m²)
Volume: volume di carico supplementare di circa 80 000 tonnellate
Materiali: vetro usato, carta riciclabile, alluminio, materiale di scavo (tipo A), inerti (tipo B), ecc.

Un nuovo hub di smaltimento nel cuore di Zurigo

A poca distanza dalla Prime Tower è possibile scaricare rifiuti edili, ma anche vetro e carta riciclabile, per il successivo trasbordo su ferrovia. Questo hub per il riciclaggio e lo smaltimento nasce su iniziativa comune di Spross Debag e FFS Cargo.

Testo: Stefan Boss Foto: Marvin Zilm



Sopra: Josef Binzegger (al centro), responsabile Smaltimento di Spross Debag AG a Zurigo, conosce il centro di smaltimento come le sue tasche. Sotto: La Prime Tower sventa nel cielo a poca distanza dal centro di smaltimento.

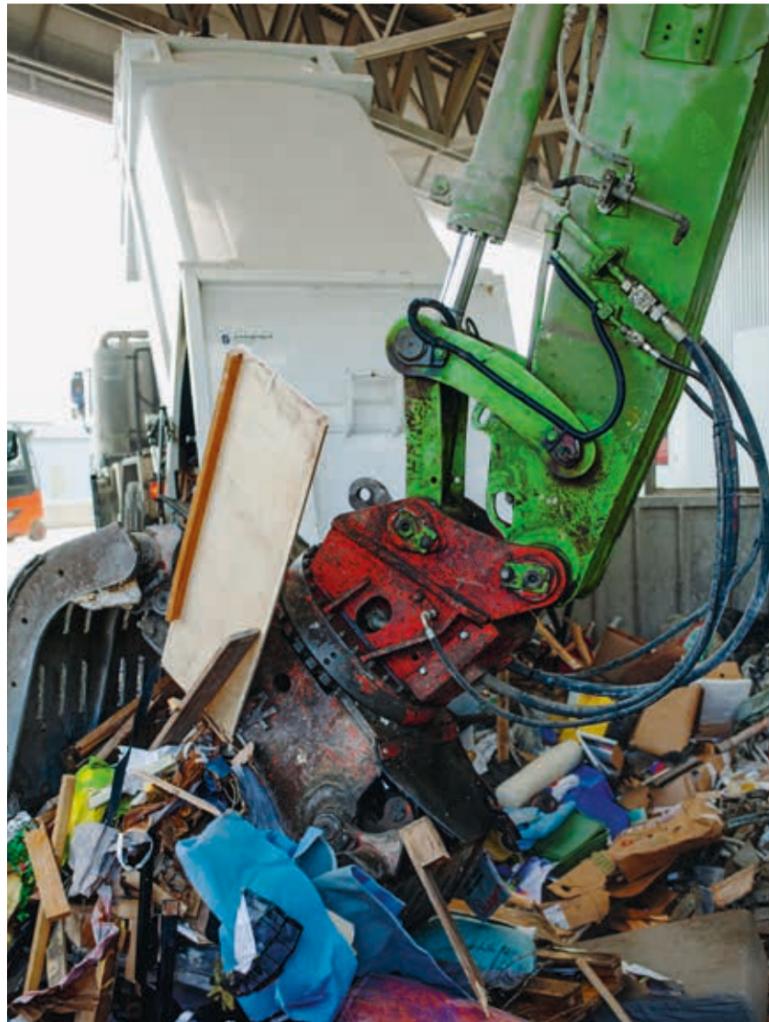


Con gran fragore entra nel centro di smaltimento un camion dei rifiuti della città di Zurigo e scarica in una fossa i materiali ingombranti raccolti. Due escavatori elettrici – uno pesa quanto cinque elefanti adulti, circa trenta tonnellate – sono pronti per procedere alla differenziazione. In questa fossa non finiscono soltanto i rifiuti domestici ingombranti, ma anche quelli di origine industriale e i rifiuti edili. Gli escavatori separano il ferro, le grandi pietre e tutto ciò che è infiammabile. Dove non arrivano gli escavatori è necessario provvedere a mano oppure, nel caso di piccoli pezzi, alla differenziazione meccanica.

Il materiale riciclabile ha un valore

«Ogni anno movimentiamo circa 160 000 tonnellate di rifiuti edili», dice Josef Binzegger, responsabile Smaltimento di Spross Debag AG a Zurigo. Il centro di smaltimento si trova presso la stazione merci di Zurigo Hardfeld e sul lato opposto del binario sventa inconfondibile la Prime Tower. Spross Debag riesce a recuperare il settanta per cento circa dei materiali. Per i rottami ferrosi l'azienda paga 120 franchi a tonnellata, per il rame usato (di prima qualità) ben 3400 franchi. Pertanto riciclare può essere molto redditizio per le imprese edili. Naturalmente questi preziosi materiali non finiscono nella grande fossa, chiamata «bunker», ma in speciali contenitori designati allo scopo.

Ma non è tutto: attraverso una rampa Josef Binzegger ci conduce nella parte posteriore dell'area, dove stanno costruendo nuovi compartimenti per lo stoccaggio dei materiali a partire da blocchi di cemento assemblati con l'escavatore. Durante la nostra visita sono in corso lavori di ampliamento nell'area per trasformarla in un hub di smaltimento.



Direttamente dal centro di smaltimento alla rotaia nel cuore di Zurigo.



«Stavamo per scoppiare», spiega Binzegger. «L'ampliamento ci consentirà di accettare anche in futuro vetro, carta e cartone, e di trasbordarli su ferrovia.»

I blocchi di cemento con i punti in rilievo vengono impilati come enormi mattoncini Lego. I muri così realizzati si reggono solo grazie alla forza di gravità, il cemento non serve. «In questo modo all'occorrenza è possibile ingrandire o rimpicciolire i compartimenti», spiega Binzegger.

Dietro, sui binari tronchi, ci sono due treni merci: uno con materiali inerti (gesso e mattoni) – che di sera giungerà nella discarica di Weiach – e uno contenente materiale di scavo in direzione Hüntwangen. Entrambe le località si trovano a nord del Cantone di Zurigo, sul Reno.

Il settore delle costruzioni non sta ad aspettare la ferrovia, ammette Binzegger, precisando come



Da poco l'hub è indicato anche per clienti con poche quantità da smaltire.



Josef Binzegger, responsabile Smaltimento di Spross Debag AG

Novità: «Smart Urban Logistics»

Nelle città e negli agglomerati urbani in costante crescita, l'approvvigionamento e lo smaltimento sono sempre più complessi, da un lato per il continuo aumento della popolazione residente, dall'altro per gli spazi limitati su strada. Anche un progetto del programma nazionale di ricerca NFP 71 ha affrontato il tema di una logistica urbana efficiente dal punto di vista energetico e libera da CO₂. FFS Cargo è

membro del gruppo di accompagnamento e ha qualche carta vincente da giocare in proposito. Pertanto desidera sviluppare un nuovo settore di attività con offerte nel campo dello smaltimento e del riciclaggio. Un hub di smaltimento dotato di raccordo ferroviario nel cuore della città di Zurigo è un buon presupposto, poiché offre la possibilità di concatenare la logistica della città con la logistica delle FFS.

il camion sia un mezzo flessibile e conveniente. «Ma la ferrovia è più affidabile della strada e garantisce un trasporto sicuro alla destinazione finale.» Inoltre aggiunge che sui carri ferroviari è possibile stoccare volumi notevoli e di aver imparato ad apprezzare questo vantaggio solo con il tempo. Attendono così di essere portate via sul treno per Weiach 900 tonnellate di inerti, pari al peso di 150 elefanti – o quaranta viaggi su camion.

La ferrovia merci: per grandi quantità e materiali pesanti

Incontriamo Andreas Niederer, responsabile dei lavori presso Abv-Bau GmbH a Kloten. L'azienda operante nel settore delle demolizioni e dello smontaggio è cliente del centro di smaltimento di Spross Debag a Zurigo. Niederer sta attualmente scaricando un carico di vecchi radiatori. Cosa ne pensa del nuovo hub di smaltimento? «Per noi è importante che tutto funzioni in maniera scorrevole», dice. «Se in futuro vengono smaltiti più materiali su rotaia, lo ritengo uno sviluppo positivo.»

Per sfruttare le possibilità offerte dal nuovo hub, Spross Debag sta cercando di acquisire ordinativi insieme a FFS Cargo: ad esempio per lo smaltimento del vetro usato della città di Zurigo, pari a circa 12000 tonnellate l'anno. Un ordinativo gigantesco.

Foto: MAD

Sotto la lente



Claudia Schwab, Vendita FFS Cargo

«I clienti non devono più preoccuparsene»

Cosa persegue FFS Cargo con l'hub di smaltimento?

In Svizzera l'industria pesante – cliente ferroviario per eccellenza – è definita in declino. Invece vediamo un grande potenziale nei settori dello smaltimento e del riciclaggio, poiché conoscono uno sviluppo proporzionale alle dimensioni della popolazione senza subire arretramenti. Pertanto a Zurigo Hardfeld abbiamo realizzato insieme a Spross Debag AG un hub di smaltimento con cui desideriamo instaurare una logistica urbana efficiente e rispettosa dell'ambiente.

Perché non è successo prima?

I trasporti per lo smaltimento urbano sono molto frammentati. Finora non eravamo riusciti a raggrupparli in modo da rendere vantaggioso il trasporto su ferrovia. Ora nel nuovo hub i materiali vengono raccolti, se necessario trattati e quindi inviati alla destinazione finale su rotaia.

Cosa offre ai clienti l'hub di smaltimento?

Abbiamo creato per loro una nuova offerta ferroviaria e trasbordo nel cuore della città di

Zurigo. I clienti devono semplicemente scaricare il materiale nell'hub e non preoccuparsene più. L'offerta è rivolta anche ai clienti più piccoli, che avevano finora quantità troppo limitate per servirsi della ferrovia. Ma questo raggruppamento è vantaggioso anche per i destinatari finali.

Sono previsti ulteriori hub di smaltimento in Svizzera?

Sì, a Rothenburg stiamo realizzando un hub per Lucerna dove è già in corso un progetto pilota per il vetro usato. Inoltre desideriamo creare hub simili in altre regioni della Svizzera, come nella Svizzera occidentale e nel Ticino.



«Solo con uno sforzo in più raggiungeremo l'obiettivo»

Markus Streckeisen ha un compito importante. In qualità di Chief Transformation Officer è chiamato a rimettere in rotta FFS Cargo – e il tempo stringe.

Testo: Manuel Bühlmann Foto: Maurice Haas



Olten, passerella Gäubahn: Markus Streckeisen, Chief Transformation Officer di FFS Cargo, è un appassionato di corsa. Gli siamo stati alle calcagna.

Olten, sede centrale di FFS Cargo, una bella mattina di maggio 2018. In una sala riunioni del quarto piano incontriamo un sorridente Markus Streckeisen. Il Chief Transformation Officer di FFS Cargo è un appassionato di corsa e ora è giunto il momento di togliere il completo e indossare le scarpe da jogging. Mentre lo accompagniamo nella sua corsa lungo l'Aar, Markus Streckeisen ci aggiorna sullo stato delle attività di risanamento e parla dello sforzo in più che è necessario compiere.

Riveste questa nuova posizione da gennaio. Come sta andando?

Prima di tutto ho dovuto farmi un quadro della situazione e, come nella vita, talvolta emergono più cose di quanto si pensasse originariamente. Ora mi sento calato in questa posizione e il mio lavoro mi stimola in senso positivo. Le mie conoscenze di base sul sistema ferroviario mi hanno aiutato ad entrare rapidamente dentro la tematica. A diciotto anni ho terminato infatti un apprendistato come disponente dell'esercizio ferroviario e successivamente ho lavorato alcuni anni in questo settore.

Come mai questo compito è stato affidato proprio a lei?

Probabilmente per i buoni risultati raggiunti quando lavoravo nel settore Immobili, dove, insieme alle divisioni Infrastruttura e Viaggiatori, sono riuscito a realizzare alcune innovazioni essenziali per l'attività ferroviaria, anche di tipo organizzativo. Nel settore Immobili abbiamo lavorato duramente per ottenere lo sviluppo positivo degli

ultimi anni con cui abbiamo guadagnato l'accettazione interna ed esterna.

Il traffico merci attende un risanamento da decenni. Cosa rende questa attività così difficile?

Operiamo in uno dei settori più difficili in assoluto, caratterizzato da un dinamismo senza paragoni. Lo squilibrio di cui soffre non nasce dall'oggi al domani, ma si è sviluppato nel corso del tempo. Un esempio? Il numero dei punti di servizio è sempre fermo a 344 unità, mentre il trasporto a carri completi continua a diminuire da anni. In 170 punti di servizio vengono trasportati appena due vagoni o meno al giorno. Non è redditizio. Per lungo tempo avevamo le mani legate a causa dei vincoli federali, ma ora siamo arrivati al capolinea: dobbiamo chiudere i punti di servizio non redditizi e per contro a partire dal 2019 non riceveremo più sovvenzioni.

In FFS Cargo verrà tagliato un posto su tre. Come spiegate agli interessati questa misura così drastica?

La riduzione dei posti di lavoro è giustificata tra l'altro dalla chiusura di alcuni punti di servizio. Inoltre per effetto

della semplificazione dei processi e dell'automazione sarà necessario meno personale. Già in un prossimo futuro, grazie all'innovazione tecnologica, basterà un solo collaboratore, invece di tre, per svolgere le operazioni di manovra. Bisogna inoltre considerare il fatto che proprio nel campo delle attività di manovra è estremamente difficile

«Operiamo in uno dei settori più difficili in assoluto.»

Markus Streckeisen,
Chief Transformation Officer, FFS Cargo SA

trovare nuovi collaboratori preparati, quindi possiamo dire che in questo modo anticipiamo anche un prevedibile problema di carenza del mercato del lavoro. In ogni caso alcuni licenziamenti saranno indispensabili. Naturalmente supporteremo i collaboratori interessati sia nel quadro del contratto collettivo di lavoro, sia aiutandoli nella ricerca di un nuovo posto di lavoro.



«Durante una maratona, non penso mai a mollare.» Markus Streckeisen è convinto del buon esito del cambio di rotta.

Quante chance ci sono di riportare la nave sulla giusta rotta?

Le chance non sono mai state così buone come oggi. Stiamo ricostruendo completamente l'azienda e abbiamo alle spalle gli organi politici, la Confederazione, il Consiglio d'amministrazione e la Direzione del Gruppo FFS. Tutti i collaboratori sono ora chiamati a rimanere uniti e a portare avanti insieme a spron battuto il risanamento.

Entro il 2020 dovrà presentare un azionista minoritario. Ci sono già presenti dei candidati?

Abbiamo già condotto colloqui di tipo esplorativo e non vincolanti con possibili partner, e singole aziende ci hanno segnalato un notevole interesse.

Come si farà bella la «sposa»?

Innanzitutto il risanamento dovrà andare in scena con successo insieme a tutte le sue conseguenze radicali, altrimenti le campane non suoneranno mai a nozze. Se a fine 2020 avremo i conti in attivo e presenteremo una prospettiva credibile per il futuro, non avremo problemi a trovare anche un partner.

Come è arrivato a praticare la corsa?

Sono cresciuto sul Lago di Costanza e in gioventù ho trascorso ogni minuto libero sul windsurf. Lì ho imparato

che una buona condizione fisica aiuta a rimanere più a lungo sull'acqua nei pochi giorni di vento forte e così sono arrivato alla corsa. Finora ho partecipato a cinque maratone. Negli ultimi tempi in quanto padre di famiglia ho un po' allentato il ritmo, ma due-tre mezza maratone all'anno ci stanno ancora.

Quali qualità necessarie per un jogger la aiutano nel suo attuale lavoro?

La tenacia, ovvero la capacità di concentrarsi interamente su un obiettivo, e tutta l'automotivazione possibile. Quando fuori piove a dirotto, devo farmi forza per indossare le scarpe da jogging. Sul lavoro non mancano situazioni analoghe: talvolta bisogna fare uno sforzo in più per arrivare all'obiettivo.

Ultima domanda: cosa accadrà se il cambio di rotta non riesce?

Fallire non è tra le opzioni contemplate. Quando corro una maratona, non penso mai a mollare.

Dati sulla persona



Markus Streckeisen (45) ha concluso l'apprendistato di disponente dell'esercizio ferroviario e da allora è rimasto fedele alle FFS. Dopo l'apprendistato ha seguito corsi di formazione continua come economista aziendale e fiduciario immobiliare e ha concluso un master in Real Estate Management. Lavora per FFS Cargo da gennaio 2018.

1 Verifica: rete di servizi funzionale

Attualmente il novanta per cento dei carri transita in circa la metà dei 344 punti di servizio. FFS Cargo continuerà a rafforzare questo traffico a carri sistematico nelle aree economiche che movimentano grandi quantità di merci presentando ai clienti un'offerta regolare, affidabile e altamente efficiente – poiché qui risiedono i punti di forza della ferrovia. Con collegamenti più rapidi e frequenti, tracciati riservati e l'automazione, la ferrovia riuscirà a rispondere con successo a lungo termine alle crescenti esigenze della catena logistica dei clienti. Tuttavia il trasporto di quantitativi piccoli e irregolari è in calo e pertanto entro la fine del 2023 verranno verificati circa 170 punti di servizio poco utilizzati. Insieme ai clienti, FFS Cargo sta cercando delle alternative al servizio fisso quotidiano.



Diritti verso l'obiettivo

FFS Cargo intende riportare i conti in attivo entro il 2020.
Come ci si arriva concretamente?
Con un insieme di misure di risanamento e sviluppo continuo.

3 OneOperations: processi snelli

Da aprile 2018, in FFS Cargo, una dozzina di responsabili di tutti i settori della produzione, della vendita e dell'Asset Management sta lavorando a OneOperations. FFS Cargo standardizza e semplifica la loro collaborazione, i processi vengono organizzati in maniera più snella e di conseguenza sono più efficienti. Fondamentale per OneOperations è la chiara definizione delle responsabilità dall'inizio alla fine nelle procedure operative. Ora esistono cinque processi tramite i quali viene gestita e sviluppata FFS Cargo.

Maggiori informazioni su www.sbbcargo.com/visione

2 Spirito pionieristico: portare avanti l'innovazione

FFS Cargo sarà pioniera in Europa ingaggiando una gara con i progressi tecnologici. Entro il 2023 l'azienda investirà 90 milioni di franchi nell'automazione e nella digitalizzazione. Oltre all'accoppiamento automatico e alla prova dei freni automatica, l'automazione sarà introdotta anche nei sistemi d'informazione ai clienti, garantendo maggiore trasparenza e maggiori informazioni in tempo reale riguardo le spedizioni. Concretamente, all'inizio del 2019, i vagoni nella rete del traffico combinato verranno dotati di accoppiamento automatico e prova dei freni automatica e la nuova tecnologia verrà testata come progetto pilota nella produzione quotidiana. L'obiettivo è prevedere l'accoppiamento automatico e la prova dei freni automatica anche per la fase di carri express nel traffico di carri completi.

Tempo di innovare

Il 27 giugno 2018 a Basilea in occasione dell'«Xrail Board of Directors» si sono incontrati i direttori di diverse ferrovie merci d'Europa. FFS Cargo ha approfittato della loro presenza per mostrare dal vivo lo stato di avanzamento dei progetti di automazione e innovazione nella stazione merci di Basilea, come l'accoppiamento automatico (cfr. foto), la prova dei freni automatica e la manutenzione predittiva. Inoltre FFS Cargo ha invitato le ferrovie europee a collaborare, poiché il tempo di innovare insieme è adesso.



Bözberg: ogni giorno 1800 tonnellate

Dal 7 maggio 2018, per conto di FFS Infrastruttura, FFS Cargo trasporta giornalmente su tre treni 1800 tonnellate di materiale di sgombero da Schinznach Dorf a Wildegg. Il materiale proviene dal tunnel ferroviario di Bözberg, i cui lavori di scavo sono stati già ultimati. Per motivi di spazio il materiale è stato inizialmente stoccato in una discarica temporanea. Entro fine maggio

2019, finiranno a Wildegg 500 000 tonnellate di materiale che vengono riutilizzate da Jura Cement per il riempimento della ex cava di pietra calcarea di Oberegg. Dalla stazione di Wildegg, il materiale attraversa l'Aar su un nastro trasportatore raggiungendo così la cava (cfr. foto).

Maggiori informazioni nel blog: tiny.cc/boezberg

2018

è l'anno in cui è stata fondata la Comunità di interessi Traffico di carri completi (CI TCC), composta dall'Associazione dei caricatori (Verband der verladenden Wirtschaft, VAP), dall'Unione delle imprese di Trasporto Pubblico (UTP) e da FFS Cargo. L'obiettivo perseguito dalla CI TCC è consentire uno sviluppo sostenibile ed economicamente autosufficiente del traffico merci su rotaia.

In un primo incontro di giugno 2018 era percepibile da parte dei caricatori l'elevata disponibilità a impegnarsi e a partecipare.



Foto: FFS Cargo/ Stefan Haller, Effinger Medien

Solidi numeri



È la prima cosa che si para rumorosamente davanti agli occhi dell'osservatore, ma cosa significa esattamente il numero stampato sul fronte di ogni locomotiva FFS Cargo? Queste cifre consentono di identificare le locomotive, proprio come un documento d'identità. Le prime tre indicano il tipo di locomotiva, in questo caso una Re 6/6 (adesso denominata Re 620). Quindi segue il numero della locomotiva, mentre -9 è la cifra di autocontrollo. Capito il meccanismo si possono rapidamente reperire molte informazioni. Ad esempio le Re 620 sono locomotive a sei assi, elettriche, acquistate in sostituzione delle Ae 6/6 per il servizio pesante sul San Gottardo.

Foto: Intel



Trasporto di materiale di scavo a Morges

A sud della stazione di Morges nascerà, grazie al progetto «Quartier des Halles», una nuova zona della città comprendente quasi 50.000 metri quadrati di superficie lorda per abitazioni, edifici amministrativi, attività e strutture pubbliche. I materiali di scavo vengono rimossi da FFS Cargo: ogni

giorno lavorativo vengono caricati su carro ferroviario diverse centinaia di metri cubi di macerie. In questo modo gli abitanti dell'area non devono subire i disagi che verrebbero provocati da quasi centinaia di viaggi su camion al giorno.

Maggiori informazioni nel blog: tiny.cc/morges

Gateway Basel Nord: fondi dalla Confederazione per il terminal e la darsena

La Confederazione partecipa con 83 milioni di franchi ai costi di investimento per il terminal bimodale del Gateway Basel Nord, che collega tra loro in una prima fase le tipologie di trasporto su strada e su rotaia. Ulteriori 47 milioni vengono stanziati da Gateway Basel Nord AG. Con il suo impegno finanziario, la Confederazione sottolinea l'importanza del terminal container a livello nazionale e per la politica dei trasporti. Allo stesso tempo ha fissato anche dei requisiti quali l'accesso non discriminatorio per tutti i partecipanti al bando e il trasferimento graduale dei traffici su container per la distribuzione capillare in Svizzera fino al raggiungimento di una quota ferroviaria del cinquanta per cento. FFS

Cargo vede nella realizzazione del terminal Gateway Basel Nord un potenziale di grande importanza per i flussi del traffico internazionale. Attraverso l'effetto di aggregazione, FFS Cargo si aspetta una crescita attrattiva del traffico combinato (Swiss Split) per la distribuzione capillare su rotaia in

Svizzera. Il gateway bimodale Basel Nord dovrebbe essere messo in servizio a fine 2020. Disporrà di un raccordo stradale con l'autostrada A2 e di un raccordo ferroviario che consentirà l'ingresso diretto dei treni da nord e sud. Presumibilmente nel 2023 Schweizerische Rheinhafen costruirà la dar-

sena 3, con la quale il terminale diventerà trimodale, consentendo il trasbordo diretto tra le tre tipologie di trasporto su strada, rotaia e battello. Già a settembre 2017 la Confederazione ha approvato una partecipazione finanziaria per la costruzione della nuova darsena.



Che sete!

Con la calda estate è aumentata anche la domanda di bevande, con un ulteriore rafforzamento per effetto dei mondiali in Russia. Così ad esempio da inizio giugno 2018 l'azienda Feldschlösschen e i suoi clienti hanno ordinato volumi supplementari che hanno portato FFS Cargo a trasportare cinque carri merci in più al giorno nei periodi di picco.

Padroneggiare la ferrovia

Giovedì 27 settembre 2018 a Vufflens-la-Ville – nelle vicinanze di Losanna – si svolgerà il congresso annuale per i clienti di FFS Cargo. Il congresso si terrà all'insegna del motto «Padroneggiare la ferrovia e dare forma al futuro» indicando così la direzione in cui intende svilupparsi FFS Cargo. Dopo lo svolgimento in Ticino, Berna e Zurigo, sarà quindi il turno della Romandia. Luogo dell'evento sarà il nuovo centro di distribuzione di Camion Transport AG inaugurato a giugno 2018 e dotato di raccordo diretto alla ferrovia. I clienti vengono direttamente invitati da FFS Cargo. Il termine per l'iscrizione è il 14 settembre.

«lev» – semplice e flessibile

Il progetto pilota «lev» (che significa «semplice» in retoromancio) verifica come rendere FFS Cargo più flessibile. Al centro ci sono i clienti, l'agilità e le soluzioni di trasporto che creano valore per la clientela e per FFS Cargo. Dalla pianificazione all'esecuzione e alla fatturazione, vengono eseguiti due trasporti di prova con un team interdivisionale composto da cinque persone. Il team non segue un piano dalla A alla Z, ma lavora con risultati intermedi che aiutano a individuare in maniera efficiente requisiti e approcci risolutivi errati e ad apprendere il più possibile dagli errori riscontrati.

Ammissione in circolazione del treno 5L

Da fine maggio 2018 il treno 5L è entrato in servizio regolare dopo aver ricevuto tutti i permessi necessari. Dopo la fase di test durata quattro anni in Svizzera ed Europa ha raccolto diligentemente dati sui suoi viaggi. L'abbreviazione «5L» designa – in tedesco – le carat-

teristiche del carro merci, ossia silenziosità, leggerezza, solidità di marcia, ottimizzazione per la logistica e orientamento ai costi del ciclo di vita. Questo treno è parte della strategia di innovazione di FFS Cargo.

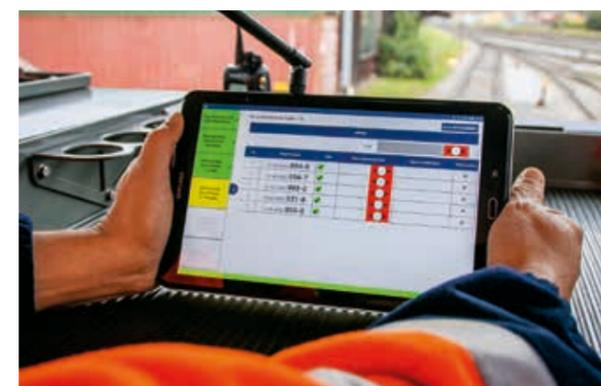
Maggiori informazioni nel blog: tiny.cc/treno-5l

100%

Da metà aprile 2018, Migros affida a FFS Cargo, per il trasporto su ferrovia, il cento per cento delle sue merci non-food, le quali partono dal centro di distribuzione di Neuendorf SO per raggiungere la centrale operativa Migros Svizzera orientale a Gossau SG. Precedentemente la metà circa dei trasporti veniva ancora eseguita su strada. Migros beneficia ora di consegne più puntuali rispetto al traffico stradale spesso congestionato. Inoltre in questo modo si rispetta l'ambiente e l'incremento della percentuale di merce trasportata su rotaia rappresenta un ulteriore passo compiuto da Migros verso l'esaudimento della sua promessa di sostenibilità.

M

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



Partnership con Mercitalia Rail

Nella primavera del 2018 la ferrovia merci italiana Mercitalia Rail, il Rail Cargo Group austriaco e FFS Cargo hanno concordato una collaborazione che precedentemente esisteva solo tra gli ultimi due. L'obiettivo è lo sviluppo congiunto della prova dei freni automatica e la comu-

nicazione diretta tra il carro merci e il collaboratore. In questo modo si dovrebbe aumentare l'efficienza del traffico merci, diminuire i relativi costi di produzione e aumentare la competitività.

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



Diventate anche voi partner di SwissMovers.

Venite con noi alla fiera transport logistic 2019 di Monaco
e presentate la vostra offerta insieme a SwissMovers.
www.swissmovers.org

SWISSMOVERS
Muovono la Svizzera

