

cargo

La rivista svizzera di logistica

3 | 2018



Attraverso la Svizzera

**Così vengono trasportate
le pale da neve dal
Cantone di Soletta nella
Svizzera orientale.**

Da pagina 4



Pacchi che fanno brillare gli occhi dei bambini

In occasione della campagna natalizia dello scorso anno, l'organizzazione umanitaria ADRA Svizzera ha potuto inviare quasi 4000 pacchi a famiglie bisognose e orfani provenienti dalla Moldavia. Recentemente si è tenuta una nuova edizione dell'iniziativa «Kinder helfen Kindern!» (I bambini aiutano i bambini!), coordinata da TTS Transport & Terminal Services AG di Buchs SG: All'inizio di dicembre i regali sono stati portati in Moldavia. FFS Cargo ha nuovamente sostenuto la campagna mettendo a disposizione un carro merci.

 **Maggiori informazioni nel blog:**
tiny.cc/adra-i

Impressum

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

Redazione FFS Cargo: Brigitte Hager, Peter Imfeld, Lea Meyer, Tamara Ritter
Concetto e realizzazione: Infel AG, Zurigo **Redazione:** Alexander Jacobi, Katharina Rilling, Michelle Russi

Direzione del progetto: Bärbel Jördens **Layout:** Murielle Drack

Traduzioni: UGZ Übersetzer Gruppe Zürich GmbH, Zurigo

Stampa: Hertig+ Co. AG, Lyss

Indirizzo redazione: FFS Cargo, Redazione rivista di logistica «cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Otten, 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.

Editoriale



Risanamento e innovazione al tempo stesso

Ciò che per decenni è stata una consuetudine nel traffico viaggiatori ora rivoluzionerà la ferrovia merci: nel febbraio 2019, FFS Cargo sarà la prima ferrovia merci europea a mettere in servizio l'accoppiamento automatico e la prova dei freni automatica. Negli ultimi mesi i team dello stabilimento industriale FFS di Bellinzona hanno riconvertito 22 locomotive e 105 carri merci. Siamo andati a trovarli in officina e abbiamo appreso le difficoltà legate alla realizzazione di questa pietra miliare e quali vantaggi porterà l'automazione ai nostri clienti. Troverete maggiori informazioni a partire da pagina 16.

Dopo i dati positivi del primo semestre del 2018, FFS Cargo si impegna al massimo per mantenere questa tendenza. Oltre a ridurre i costi di struttura, la ferrovia merci rivede anche la propria offerta insieme ai suoi clienti, verificando al tempo stesso la possibilità di alternative al servizio fisso giornaliero. Nei Cantoni del Giura e di Neuchâtel, i primi esaminati, nonché nell'Oberland bernese, sono state trovate delle buone soluzioni per gli speditori. La maggior parte del trasporto rimane quindi su rotaia. Anche Georg Mäder di Swiss Krono Group e Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo, discutono tra l'altro della questione relativa ai punti di servizio in un incontro al vertice (pagina 12).

Vi auguro una buona lettura.

Tamara Ritter
Comunicazione FFS Cargo

4-11 Focus sulla logistica: sostenibilità

Come arrivano le pale da neve dal centro logistico nazionale di Migros a Neuendorf, nel Cantone di Soletta, in una delle filiali nel Cantone di Turgovia? Scopritelo grazie al nostro reportage.



16-17 Colpo d'occhio

Tenditore a vite, accoppiamento automatico e ibrido: come funzionano?

18-21 Innovazione

Più veloce, più efficiente, migliore: con i nuovi accoppiamenti ibridi FFS Cargo mira a semplificare le operazioni e ad aumentare la produttività.

22-23 Oltre confine

Xrail in breve. Che cos'è? E quali benefici porta ai clienti?

12-15 Incontro al vertice

«Come la maggior parte degli svizzeri, ho una predilezione per la ferrovia e le FFS»



24-27 Punto di vista del cliente

La stazione merci Wolf di Basilea diventerà l'area più «smart» della Svizzera. Nel nuovo «Smart City Lab» si sta già lavorando a diverse soluzioni logistiche.

28-29 Al centro di tutto

«Amo i casi difficili» – il pianificatore a breve termine Dirk Anders parla del suo lavoro, della topografia della Svizzera e del nuovo software per la pianificazione CAROS.



30 Frammenti

Cifre, fatti e notizie dal settore della logistica.

31 L'oggetto

Un terminale mobile di nome Lisa fornisce aiuto in fase di manovra

Il viaggio delle pale da neve

Meno rallentamenti, consegne più puntuali e una promessa di sostenibilità mantenuta: dalla primavera 2018 Migros affida ai treni di FFS Cargo la spedizione di tutti i prodotti dal centro logistico nazionale di Neuendorf alla centrale operativa Migros Svizzera orientale di Gossau SG. Abbiamo seguito per voi il viaggio di un prodotto tipicamente invernale.

Testo: Michelle Russi Foto: Anne Gabriel-Jürgens







Veduta del centro logistico nazionale di Migros a Neuendorf nel Cantone di Soletta.

Cammina a passo svelto lungo i sei carri ferroviari, apre ogni portellone, ci ficca il naso dentro, lascia vagare lo sguardo sulle palette stivate all'interno e prosegue il suo giro. Nel secondo vagone più avanti la sua missione è compiuta: «Le pale sono qui!» Adrian Stickel è la prima persona che il prodotto da noi selezionato incontra questa mattina all'arrivo nella centrale operativa di Migros Svizzera orientale a Gossau SG. La notte precedente è trascorsa su un carro di FFS Cargo insieme ad altri prodotti non-food di Migros. Nel viaggio che dal centro logistico

nazionale a Neuendorf nel Cantone di Soletta porta alla filiale di Amriswil nel Cantone di Turgovia, la centrale operativa di Gossau è l'unica stazione intermedia.

L'atmosfera è calma, non c'è alcun segno di frenesia. È un mercoledì, non un venerdì. «Qui i venerdì sono sempre molto animati», spiega Stickel. Quale responsabile delle spedizioni per Migros Svizzera orientale, sa di cosa parla: «Nei giorni di punta riceviamo fino a 60 carri ferroviari da diversi centri logistici e la situazione si fa più frenetica. Dobbiamo calcolare bene le risorse

disponibili per non trovarci al limite delle capacità di carico.» Meno male che qui opera un team ben rodato. Mentre Stickel sta ancora parlando, uno degli addetti alla logistica inizia a manovrare il carrello elevatore per trasferire la palette con le pale nel capannone dove verranno preparate per il successivo trasporto alla filiale.

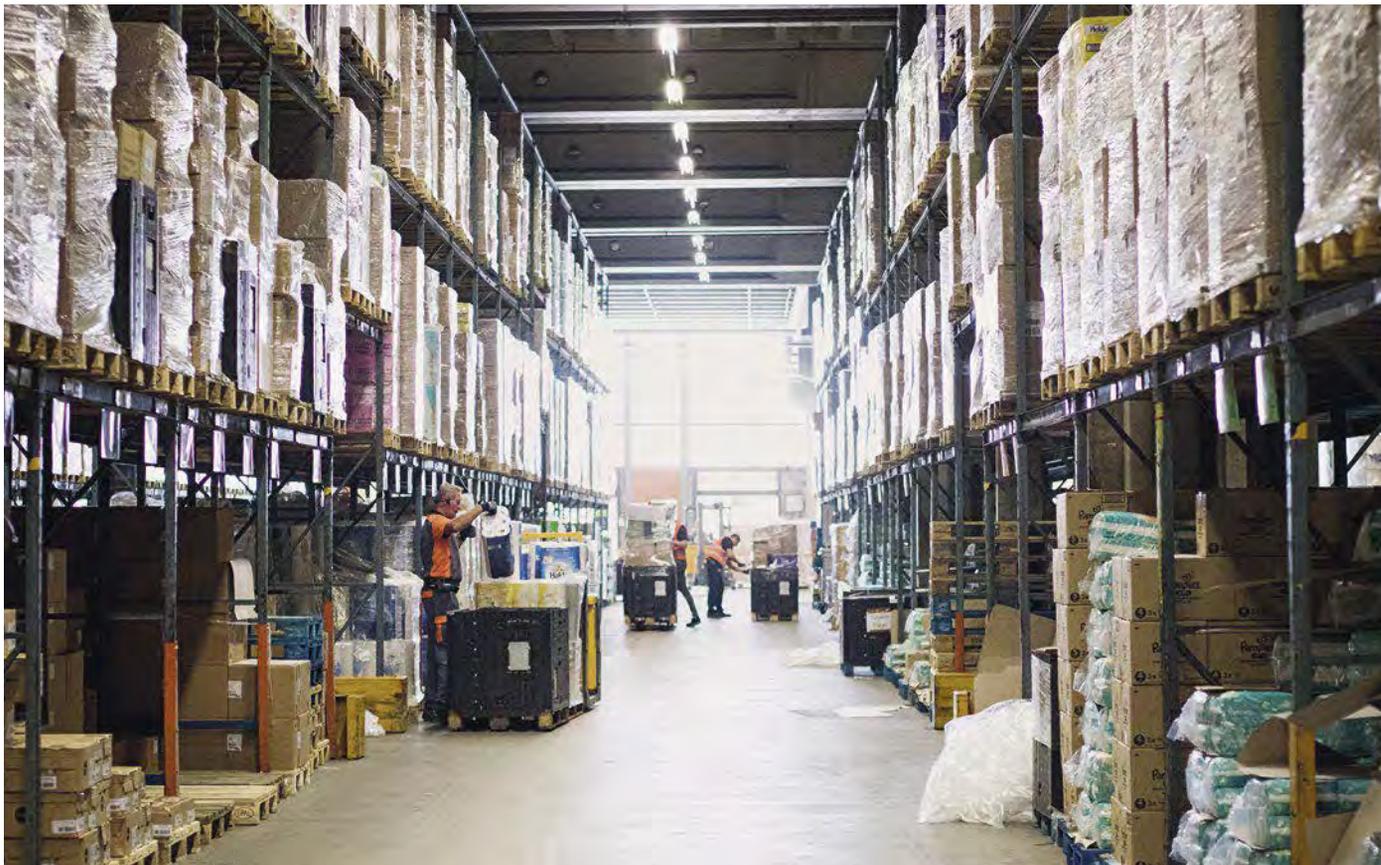
Ora solo su rotaia

60 carri ferroviari al giorno, 1,4 milioni di palette in entrata e in uscita all'anno e oltre 230 supermercati, negozi specializzati, attività di ristorazione, Scuole Club e centri per il tempo libero da rifornire: la centrale operativa di Gossau è il fulcro e il centro nevralgico di Migros Svizzera orientale. Serve le filiali di sette cantoni e del Principato del Liechtenstein. Qui Migros riceve prodotti surgelati e non-food direttamente dal centro logistico nazionale di Neuendorf. Dalla primavera 2018 queste spedizioni viaggiano unicamente su rotaia. «Siamo così riusciti da un lato a migliorare la qualità dei tempi di consegna visto che i nostri camionisti non rimangono più bloccati per ore nel traffico», spiega Daniel Balmer, da dieci anni responsabile della logistica dei trasporti di Migros Svizzera orientale. Dall'altro il trasporto ferroviario con FFS Cargo è molto stabile ed è più ecologico e sostenibile del trasporto su gomma: «E questo consente a Migros di tenere fede alla sua promessa contenuta nel programma «Generation M.»» (Vedere riquadro a pagina 7)

Sempre aperti alle novità

Balmer è seduto nel suo ufficio dal quale può vedere i capannoni da cui entrano ed escono le merci. Sebbene ci accompagni anche nel capannone di carico, in genere si occupa poco dell'attività operativa. «Sono lieto dell'ottimo lavoro svolto dai capireparto e dai loro team. Grazie a loro posso concentrarmi sulle questioni strategiche», spiega questo





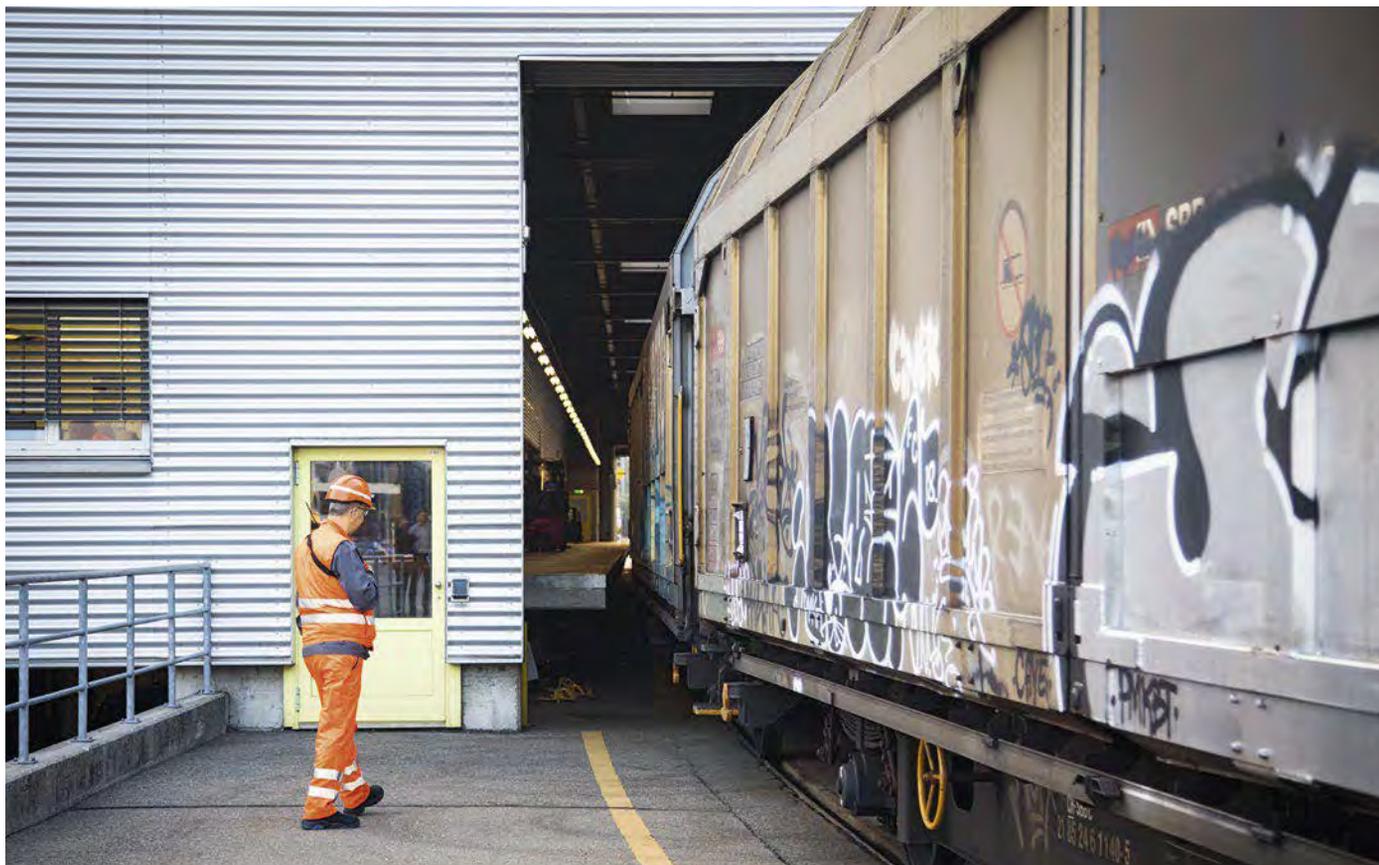
Oltre 2,6 milioni di palette lasciano mediamente ogni anno l'imponente centro logistico Migros di Neuendorf.



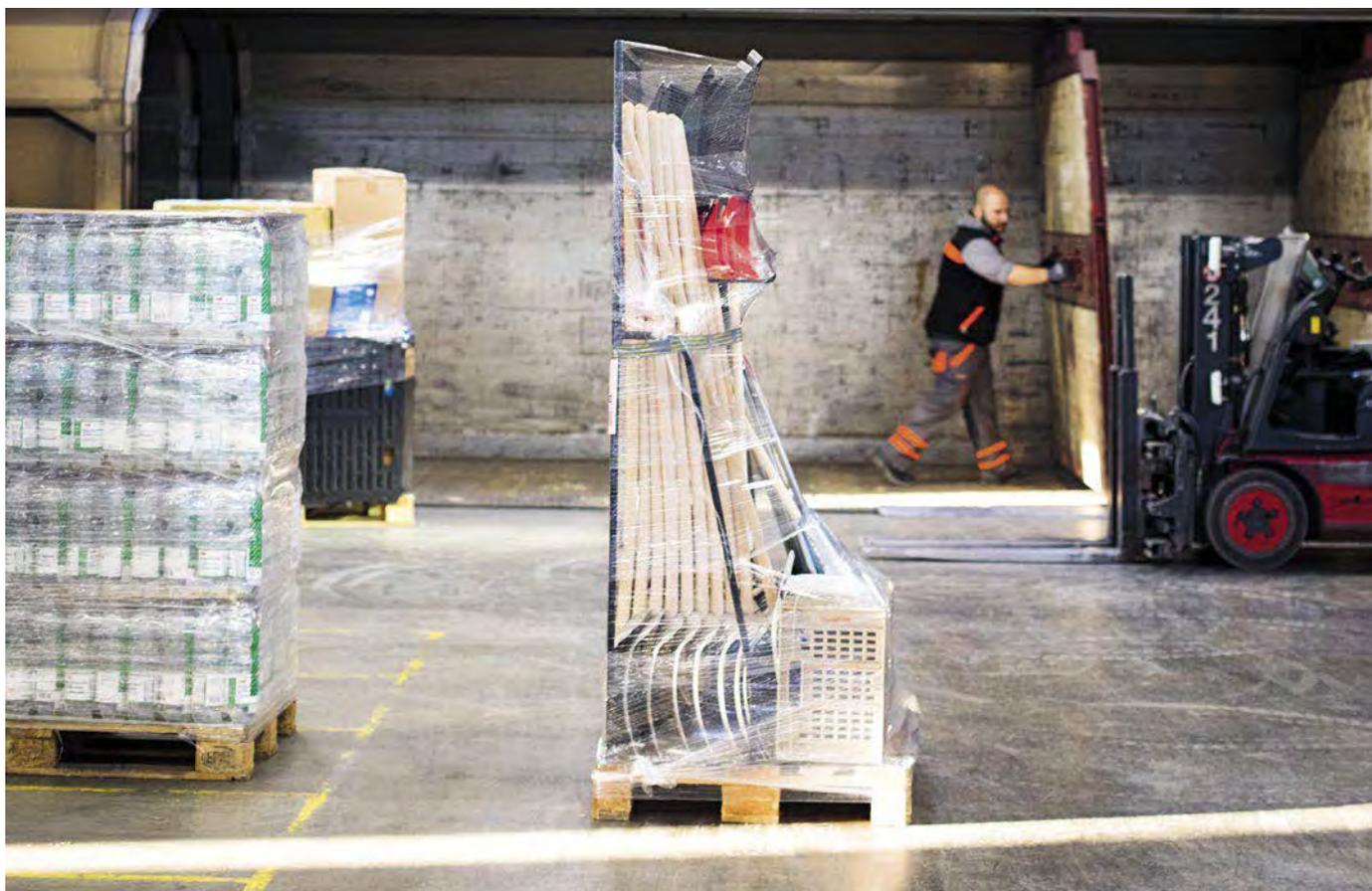
Aiutanti efficienti: carrelli elevatori guidati da collaboratori esperti.

Migros sostenibile

Con il programma di sostenibilità «Generation M», Migros si impegna per la protezione dell'ambiente, la promozione di un consumo sostenibile e uno stile di vita sano. Anche il trasferimento del trasporto di merci dalla gomma alla rotaia rientra in tale impegno. Il volume totale annuale trasportato via ferrovia per conto di Migros è pari a oltre un milione di tonnellate. Questo fa dell'azienda il cliente più importante di FFS Cargo. Ad esempio, secondo i dati Migros, l'acqua minerale di Aproz è l'unica acqua che viene trasportata in modo ecologico utilizzando la ferrovia. Negli ultimi cinque anni ben 4,2 miliardi di litri di bevande Aproz hanno viaggiato su rotaia, risparmiando così circa 58 000 tonnellate di CO₂.



Arrivo del carro ferroviario con le pale da neve nella centrale operativa di Migros Svizzera orientale a Gossau.



Breve fermata intermedia: a Gossau le pale vengono preparate per il successivo trasporto in una filiale Migros della Svizzera orientale.

collaboratore di lunga data di Migros. Gli piace essere creativo, verificare gli schemi esistenti e sviluppare nuove strategie di trasporto, in particolare reti di trasporto.

Spesso questa attività si svolge in stretta collaborazione con FFS Cargo. Migros Svizzera orientale si mette periodicamente a disposizione per progetti pilota, ad esempio al fine di testare nuovi carri ferroviari. Balmer afferma: «Prima o poi bisogna fare una prova per vedere se un'idea funziona.» Inoltre in questo modo i suoi circa 300 collaboratori hanno potuto toccare con mano l'innovazione e relazionarsi con quest'ultima tempestivamente e sul posto: aspetto che ritiene molto importante. Balmer stesso ha iniziato a lavorare da Migros nel 1985 e quasi fin dall'inizio si è occupato di questioni di logistica che oggi rientrerebbero nella categoria generale della «digitalizzazione». Definisce molto positiva la collaborazione con FFS Cargo, «sia per quanto riguarda l'attività giornaliera che anche per gli sviluppi strategici».

Un incremento di 90000 palette

E i collaboratori del fronte si accorgono in qualche modo del passaggio alla rotaia? «Naturalmente sì», risponde Balmer, «d'altronde ora caricano 90000 palette in più all'anno.» Nonostante le maggiori quantità trasportate gli addetti alla logistica non si lamentano, al contrario, sembrano svolgere il loro lavoro con grande piacere. Questa è l'impressione che ricaviamo mentre osserviamo nel capannone la velocità e l'apparente semplicità con cui manovrano da A a B i piccoli carrelli elevatori elettrici. Lo spettacolo che abbiamo di fronte fa un po' pensare a un autoscontro, ma più ordinato e senza collisioni, dato che naturalmente Orhan Akaydar e i suoi colleghi sono molto abili nella guida. «Non si registrano scontri, anche perché possiamo sempre suonare il clacson», dice ridendo. Sostiene inoltre che guidare i carrelli elevatori non sia affatto difficile: «Una volta che sai come

fare, non c'è più alcun problema.» Conclude allontanandosi speditamente per i corridoi con la paletta successiva.

Dunque manovrare il carrello elevatore non è più un problema per Akaydar, sebbene lavori solo da pochi mesi alle spedizioni. Durante i precedenti otto anni di attività come camionista guidava un veicolo molto più grande.

«Con il trasporto su rotaia la gestione operativa è molto stabile.»

Daniel Balmer,
responsabile della logistica dei trasporti,
centrale operativa di Migros a Gossau

«Quello che mi piace delle spedizioni è che non ci si annoia mai e non c'è un giorno uguale all'altro», afferma. Gli chiediamo se vede altre sfide nel suo lavoro. «Spesso il rispetto delle tempistiche e la necessità di scaricare il più rapidamente possibile le merci comportano un certo stress.» E anche lui a questo proposito fa riferimento soprattutto al venerdì, quando arrivano grandi quantitativi di merce. Peraltro il motivo risiede nel fatto che le filiali Migros lanciano le promozioni il martedì e di conseguenza i prodotti devono partire da Gossau il venerdì precedente.

La centrale operativa Migros di Gossau in cifre



Fino a **60**
carri ferroviari
al giorno



Circa **1,4 mio.**
di palette
in entrata e in uscita
all'anno



Più di **230**
supermercati, negozi
specializzati, attività
di ristorazione,
Scuole Club e
centri per il tempo
libero riforniti

Fitto scambio di comunicazioni tra addetti alla manovra

Torniamo alle pale da neve, che tra palette di acqua minerale, trapani, carta igienica e altri prodotti non-food, aspettano pazientemente di proseguire il viaggio. Lo scorso inverno Migros ha venduto quasi 14000 pale in tutta la Svizzera. Se quest'anno cadrà tanta neve come quello passato, la domanda delle pale rosse e nere con il manico di legno dovrebbe nuovamente aumentare nelle prossime settimane. Quindi altri pezzi lasceranno il centro logistico di Neuendorf alla volta delle filiali Migros della Svizzera orientale percorrendo in tre ore scarse la distanza per Gossau, dove la mattina presto Adrian Stickel e la sua squadra provvederanno al trasbordo.

Alla stazione di Gossau, non lontano dalla centrale operativa Migros di Gossau, il team di manovra di FFS Cargo si preoccupa dei treni merci in arrivo. Qui vengono «gestiti» anche i treni da Neuendorf, per dirla con le parole del capoteam Andreas Giezendanner. In base al piano di trasbordo Migros, i vagoni vengono qui ricomposti e inviati a tranche alla centrale operativa. Successivamente i manovratori delle FFS riprendono in consegna i vagoni vuoti. Una collaborazione così stretta richiede una buona comunicazione. «Abbiamo un intenso scambio con il team di manovra Migros», spiega Giezendanner, «e la collaborazione è molto piacevole.» Questo



Le pale da neve percorrono gli ultimi chilometri del viaggio a bordo di un camion di Migros.



Con il suo team assicura il corretto svolgimento delle operazioni di carico della merce a Gossau: il responsabile delle spedizioni Adrian Stickel.



La centrale operativa di Migros a Gossau serve le filiali nei Cantoni di Zurigo, Sciaffusa, Turgovia, San Gallo, Appenzello Interno, Appenzello Esterno, Grigioni e nel Principato del Liechtenstein.

vale anche per gli ultimi mesi nei quali i responsabili hanno dovuto adeguare le procedure di manovra per il passaggio al trasporto su rotaia. «Il traffico supplementare ha richiesto un notevole sforzo di pianificazione, ma per noi va benissimo così: più si lavora, meglio è», spiega Giezendanner sorridendo.

Sicure alla meta

Dopo due ore abbondanti dall'arrivo, per le pale è giunto il momento di lasciare Gossau. La giornata è appena iniziata, mancano pochi minuti alle nove. Gli ultimi chilometri vengono coperti via camion, poiché le filiali Migros non sono collegate alla ferrovia. Al volante c'è Kurt Hefti: nato nel Turgovia, percorre le strade del paese da 42 anni, gli ultimi 20 come camionista di Migros. «Quando si viaggia così spesso, se ne vedono tante», dice Hefti guidando il pesante veicolo verso la strada principale. Afferma di avere ormai i nervi d'acciaio e di non irritarsi più per la guida aggressiva di altri utenti della strada. E gli crediamo. Hefti parla lentamente e in modo avveduto: evidentemente non è abituato ad avere qualcuno con cui parlare nella cabina del suo camion. «Mi piace la quiete della mattina presto e viaggio volentieri da solo», spiega poi. Ora che i camionisti non devono più ritirare le merci nel centro logistico di Neuendorf si trovano molto più raramente imbottigliati nel traffico e per Hefti è un enorme vantaggio. «Inoltre possiamo trasportare più prodotti e riempire maggiormente il camion. Ed è molto meglio», aggiunge sottolineando che non si viaggia volentieri con il veicolo mezzo vuoto.

Naturalmente non sappiamo come sia stato il viaggio delle pale nella tratta finale su gomma, ma di certo mercoledì giungono sicure e puntuali alla meta: la filiale Migros di Amriswil.

Sotto la lente



Daniel Balmer, responsabile della logistica dei trasporti, centrale operativa di Gossau, Cooperativa Migros Svizzera orientale

«Poter trasportare di più è un privilegio»

Quali sono i vantaggi che il trasporto delle merci su rotaia offre a Migros Svizzera orientale?

Tra gli altri, riveste un ruolo importante la migliore pianificabilità degli orari di consegna. Le nostre filiali devono sapere quali merci arrivano e quando. Con il trasporto su rotaia la gestione operativa è molto stabile e possiamo contare su un'elevata affidabilità. Per contro il trasporto su gomma presentava sempre più problemi. Inoltre il tema della sostenibilità è centrale per Migros: non lo facciamo solo per motivi di marketing, ma ci preoccupiamo che la sostenibilità venga integrata anche nell'infrastruttura e nei processi.

Con il passaggio alla ferrovia, il suo team deve far fronte a un maggiore volume di carico. Non è una fonte di stress?

Ritengo importante che i nostri collaboratori sappiano perché scegliamo una determinata strategia. Di per sé avere molto lavoro non è mai stato visto da loro come qualcosa di negativo. Anzi, al contrario, è un privilegio poter trasportare quantità sempre maggiori, perché significa che ci saranno posti di lavoro sicuri e dinamici anche in futuro.

Nei miei 33 anni in Migros Svizzera orientale non ho mai avuto paura, neanche per un attimo, di dover chiudere un settore. Non c'è dubbio che il cambiamento sia necessario, ma indipendentemente da come siamo cambiati, abbiamo avuto la possibilità di lavorare quantità di merce sempre maggiore.

Qual è il peggior scenario per lei e il suo team in loco?

Per fortuna è un evento raro, ma se accade qualcosa sulla linea, le conseguenze per noi sono molto onerose, poiché coinvolgono treni interi, molti vagoni e palette, e numerose filiali. Se, ad esempio, un treno con prodotti non-food non arriva a Gossau o arriva troppo tardi e questi prodotti devono essere consegnati a una o più filiali che vengono servite una sola volta al giorno, non possiamo semplicemente consegnare più tardi. Da questo punto di vista la nostra area economica è troppo grande e rappresenta per noi una sorta di opportunità mancata. Un «guasto» di questo tipo è molto faticoso, oneroso e dispendioso.

Succede che a Gossau arrivino i prodotti sbagliati?

Errori nelle consegne si verificano molto di rado. A questo proposito è utile creare sempre maggiori possibilità per monitorare elettronicamente le forniture sull'intera rete. In gergo viene chiamata «supply chain visibility». Attualmente stiamo utilizzando un nuovo sistema che attiva un allarme quando viene caricata la palette sbagliata. Lavoriamo costantemente allo sviluppo della supply chain: un'occasione stimolante che non intendo mancare.

A photograph of two men standing in a lumber yard. They are both wearing light blue shirts and dark trousers, with high-visibility yellow safety vests over them. The man on the right is pointing upwards with his right hand. In the background, there are several trucks loaded with logs, and a large industrial structure. The ground is dirt and covered with wood chips.

«Siamo sulla buona strada per trovare soluzioni adeguate con la ferrovia»

Nella casa madre di Swiss Krono a Menznau, Georg Mäder e Nicolas Perrin parlano dell'abolizione di alcuni punti di servizio nel traffico di carri completi. Entrambi convengono sulla necessità di utilizzare quanto più spesso possibile anche in futuro la rotaia per il trasporto del legno destinato alla produzione di pannelli di truciol e tavole di laminato.

Intervista: Stefan Boss Foto: Daniel Winkler

Georg Mäder, all'inizio di aprile è passato da Sika a Swiss Krono Group, dove è membro della Direzione del Gruppo e responsabile del marketing e delle vendite. Qual è la sua prima impressione della nuova attività che la vede ora attivo nel settore dei materiali derivati dal legno?

Georg Mäder: Molto positiva. Ci sono vari aspetti nuovi, ma anche degli elementi che si ripetono. Ad esempio anche prima avevo a che fare con il settore delle costruzioni, poiché Sika è un gruppo attivo nella chimica per l'edilizia. Anche la produzione di Swiss Krono è destinata all'industria della costruzione. Qui sono responsabile della vendita di materiali derivati dal legno, mentre prima mi occupavo di prodotti chimici, ma in ogni caso i clienti e i canali di distribuzione sono molto simili. Inoltre da agosto dirigo la sede di Swiss Krono a Menznau e di conseguenza sono responsabile della produzione in Svizzera. Questa carica è stata una sorpresa, ma grazie alla mia formazione di ingegnere chimico, ho dimestichezza con questi processi industriali.

Ha un legame speciale con la ferrovia merci?

Mäder: Come la maggior parte degli svizzeri, ho una predilezione per la ferrovia e le FFS. Inoltre per motivi di carattere ecologico, trovo sensato che la maggiore quantità possibile di merci venga trasportata via rotaia. Il mio atteggiamento di fondo verso il trasporto ferroviario è dunque molto positivo, ma naturalmente guardiamo anche al rapporto prezzo/prestazione.

Nicolas Perrin, ha un legame speciale con i boschi o con il legno come «materiale»?

Nicolas Perrin: Mi piacciono gli alberi quando sono ancora vivi, ad esempio amo correre nel bosco. Sono entrato in contatto con il legno anche attraverso i trasporti, poiché è una delle merci più presenti su rotaia. Il bosco e la fabbrica rappresentano in realtà due luoghi agli opposti e noi, in qualità di impresa di trasporto, ci troviamo nel mezzo. Trasportiamo sia legno in tronchi per aziende come Swiss Krono, che lavorano e trasformano questa materia prima, sia trucioli di legno.

FFS Cargo sta attualmente verificando la metà dei suoi 344 punti di servizio con l'intenzione di chiudere i punti non redditizi. Georg Mäder, trova comprensibile questa decisione?

Mäder: In generale sì. Siamo anche un'impresa che deve produrre utili. A partire dal 2019, FFS Cargo

non percepirà più sovvenzioni e l'azienda è chiamata a diventare più efficiente. Se non lo facesse, probabilmente tra non molto non esisterebbe più. Noi abbiamo un interesse vitale al buon andamento di FFS Cargo, ma naturalmente in questo processo di verifica guardiamo anche alle nostre esigenze.

Swiss Krono è stata interessata dalla verifica dei punti di servizio, tra gli altri, nell'Oberland bernese e nel Giura e ha dovuto adeguare i suoi trasporti. Come ha vissuto questa situazione?

Mäder: Swiss Krono aveva già iniziato in precedenza a trasferire parte dei trasporti di legname su treni blocco, ovvero su treni che viaggiano direttamente fino al nostro stabilimento di Menznau senza passare per le stazioni di smistamento. Praticamente in ogni punto di servizio carichiamo del legname. La prevista chiusura dei punti di servizio è sicuramente un duro colpo per noi, ma penso

«Il mio atteggiamento di fondo verso il trasporto ferroviario è molto positivo.»

Georg Mäder, Chief Sales and Marketing Officer,
Swiss Krono Group

che siamo sulla buona strada per trovare soluzioni adeguate con la ferrovia. Rispetto alle quantità totali che trasportiamo in Svizzera la quota che viaggia su ferrovia è pari al 40 per cento circa.

In futuro tutte le quantità trasportate viaggeranno su treni blocco?

Mäder: In un lontano futuro dovrebbe essere possibile, ma naturalmente è una questione di distanza e di prezzi. In caso di chiusura di punti di servizio e accorpamento di trasporti, gli speditori di legname dovrebbero percorrere distanze maggiori e questo ha un costo. Se carichiamo su treni blocco l'intera quantità di legname attualmente trasportata su rotaia, avremmo sette treni blocco alla settimana. Nella tratta da Langenthal a Menznau, dove si trova il nostro stabilimento principale, un treno merci può essere composto al massimo da dodici vagoni. Il carico su treni blocco allevierebbe la mole di lavoro per la nostra logistica interna in quanto potremmo scadenziare in maniera diversa i nostri processi.





Dalla sede di Menznau Swiss Krono esporta materiali a base di legno in oltre 80 paesi.

Nicolas Perrin, è soddisfatto della soluzione trovata?

Perrin: È un buon esempio di come dovrebbero funzionare le cose: giungere a una migliore logistica dei trasporti attraverso colloqui congiunti. Mi aspetto tuttavia che dopo l'accorpamento dei trasporti sarà possibile migliorare anche gli impianti di trasbordo, poiché è sempre più importante rendere i trasporti più efficienti e professionali attraverso progetti integrati.

È possibile replicare questo modello anche con altre aziende e altri settori?

Perrin: La questione centrale è come poter riunire e accorpare le merci in modo da poterle portare alla rotaia. Ad esempio nel caso dei cereali o dello smaltimento e il riciclaggio, che hanno spesso un carattere decentralizzato, si pone la medesima questione. Naturalmente è possibile accorpare i trasporti non solo utilizzando i treni blocco, ma anche i punti di carico del traffico a carri sistematico. Infatti i punti di servizio redditizi con un traffico quotidiano non vengono messi in discussione dalla verifica in corso.

Sussiste il rischio che per effetto della cancellazione di punti di servizio, intere regioni restino tagliate fuori dal trasporto ferroviario?

Perrin: In generale dove c'è molto legno ci sono poche industrie, pertanto non è sempre facile trovare delle sinergie. Ponendo al centro dell'attenzione le effettive esigenze dei clienti e con la flessibilità di entrambe le parti si riescono a trovare nuove soluzioni. Ma per me è anche importante creare nuovi sviluppi, e quindi nuova crescita, anche nelle regioni economicamente solide con quantitativi stabili di merce. Questa è la migliore garanzia per poter offrire una rete svizzera.

Georg Mäder, Swiss Krono Group è un'azienda operante a livello globale. Quale importanza riveste il mercato svizzero per il Gruppo?

Mäder: Il mercato svizzero è relativamente piccolo rispetto al Gruppo nel suo complesso, ma è molto importante. La holding si aspetta da noi, quale cosiddetto «paese di origine», una chiara leadership di mercato e la vendita di prodotti di qualità

«I punti di servizio redditizi non vengono messi in discussione dalla verifica in corso.»

Nicolas Perrin,
CEO FFS Cargo SA

eccellente. Il Gruppo si aspetta inoltre che la sede svizzera crei un'elevata innovazione che si propaga quindi anche in altri stabilimenti. Oltre all'importante mercato svizzero, dalla sede di Menznau esportiamo in più di 80 paesi. Nel complesso contribuiamo con 250 milioni di franchi al fatturato totale del Gruppo pari a 1,8 miliardi.

Nicolas Perrin, FFS Cargo realizza i due terzi del fatturato in Svizzera. L'attività all'estero (SBB Cargo International) ha messo a segno un miglioramento nel 2017. La tendenza continua?

Perrin: Con le sue brevi distanze e i trasporti in superficie la Svizzera rappresenta tradizionalmente un mercato difficile. Inoltre dal 2015 in poi il franco forte ha ulteriormente accelerato la deindustrializzazione. Nell'attività all'estero di SBB Cargo International abbiamo affrontato con successo diverse sfide come l'inasprimento della

concorrenza. Tuttavia quest'anno SBB Cargo International si troverà di fronte ad altre grandi sfide e anche a un fatturato inferiore a causa dei numerosi cantieri aperti sull'asse nord-sud e la carenza acuta di macchinisti in Germania.

FFS Cargo punta fortemente sulla digitalizzazione. Ad esempio ora è anche possibile effettuare il check-in dei vagoni sulla rampa con il cellulare e seguire con un'app lo stato della spedizione. Quali vantaggi apportano queste applicazioni a Swiss Krono?

Mäder: Abbiamo avuto l'occasione di collaborare alla fase pilota del progetto. La possibilità di effettuare il check-in mobile del vagone sulla rampa è per noi molto utile dato che i nostri speditori spesso sono ditte individuali e non dispongono di grandi infrastrutture. Per contro, dato che non trattiamo merci deperibili, non abbiamo bisogno di sapere dove si trova un vagone durante il trasporto.

Swiss Krono punta anche sulla digitalizzazione?

Mäder: Assolutamente sì, non esiste azienda che non vi sia confrontata. Per noi rappresenta l'opportunità di giungere a una maggiore automazione della produzione e aumentare la creazione del valore. Penso che in futuro si potrebbe arrivare in maniera molto generale a un rientro della produzione in Svizzera. Nel concreto attualmente nel nostro Gruppo stiamo portando a un nuovo livello il software aziendale per la pianificazione e le risorse. Questo ci aiuterà per i prossimi step nel campo della digitalizzazione. Tuttavia oggi non sappiamo dove conduce esattamente la «via della digitalizzazione».

Dopo alcuni ritardi FFS Cargo ha introdotto un nuovo software per la pianificazione del personale e dei macchinisti (CAROS). Presenta vantaggi anche per i clienti?

Perrin: Nell'attuale fase introduttiva i nostri sforzi sono tesi a far sì che i clienti non percepiscano nulla del passaggio a CAROS. Si tratta per noi di un'enorme sfida, che possiamo superare solo con il grande impegno di tutti i collaboratori. Sostituire sistemi informatici che si situano al cuore della produzione è sempre difficile. Il software è un'applicazione standard e non è stata più costruita appositamente per noi. Anche per la sostituzione del software di prenotazione CIS punteremo su un'applicazione standard. Ci auguriamo che questo ci consenta in futuro di collegare il nostro universo informatico direttamente con quello dei clienti.



Gli interlocutori

Georg Mäder (53 anni) ricopre da aprile 2018 il ruolo di Chief Sales and Marketing Officer (CSMO) nella direzione del Gruppo Swiss Krono. Da agosto 2018 è anche responsabile ad interim della sede di Menznau LU, la casa madre del Gruppo. Ingegnere chimico SPF, ha svolto in passato diverse funzioni per Sika, gruppo attivo nelle specialità chimiche.

Il Swiss Krono Group conta dieci stabilimenti in otto paesi (tra cui in Russia e ora negli Stati Uniti) e produce materiali derivati dal legno quali laminati, pannelli di trucioli e pannelli di fibre. L'azienda a conduzione familiare ha operato fino al 2016 con il nome di Kronospan e nell'esercizio 2016/2017 ha realizzato un fatturato di 1,8 miliardi di franchi.

Nicolas Perrin (59 anni) è alla guida di FFS Cargo dal 2007. Fa parte della direzione del Gruppo FFS e presiede il Consiglio d'amministrazione dell'affiliata SBB Cargo International. Nel 2017 FFS Cargo ha realizzato un fatturato di 838 milioni di franchi. Perrin ha un diploma di ingegnere civile SPF e lavora alle FFS dal 1987. Ha partecipato al progetto «Ferrovia 2000» in qualità di vicespagnolo.



L'intervista completa con Georg Mäder e Nicolas Perrin è disponibile sul blog: tiny.cc/swiss-krono-i

Accoppiamento facile

Gli accoppiamenti automatici, già ampiamente in uso nel traffico viaggiatori, iniziano a essere impiegati anche nel traffico merci. Diminuiscono i tempi d'intervento, contribuiscono a ridurre lo sforzo fisico e danno maggiore sicurezza. L'accoppiamento avviene tramite avvicinamento lento, mentre per lo sganciamento basta afferrare un'impugnatura esterna del vagone.

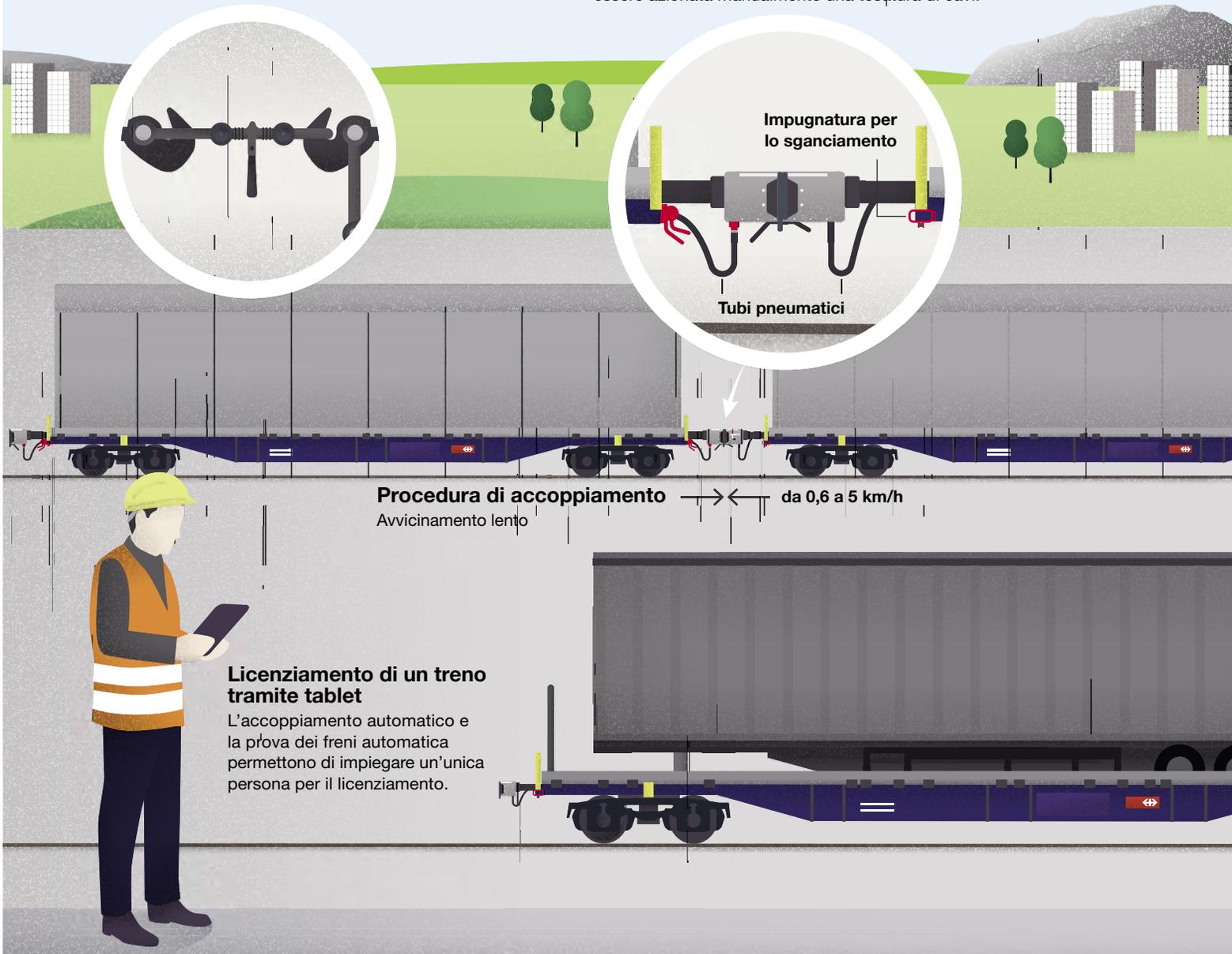
Testo: Alexander Jacobi Infografica: Pia Bublies

Tenditore a vite

I carri merci tradizionali vengono agganciati tra loro tramite un tenditore a vite. Le operazioni di accoppiamento, sganciamento e collegamento dei tubi pneumatici sono svolte manualmente. È un lavoro molto lungo e fisicamente pesante.

Accoppiamento automatico

Per migliorare nettamente l'efficienza, FFS Cargo sta attualmente collaudando gli accoppiamenti automatici. Si tratta di modelli assolutamente meccanici (non elettrici). Durante l'accoppiamento vengono collegati anche i tubi pneumatici dei freni del vagone. L'accoppiamento avviene accostando i vagoni. Per lo sganciamento, invece, deve essere azionata manualmente una testatura di cavi.



Procedura di accoppiamento

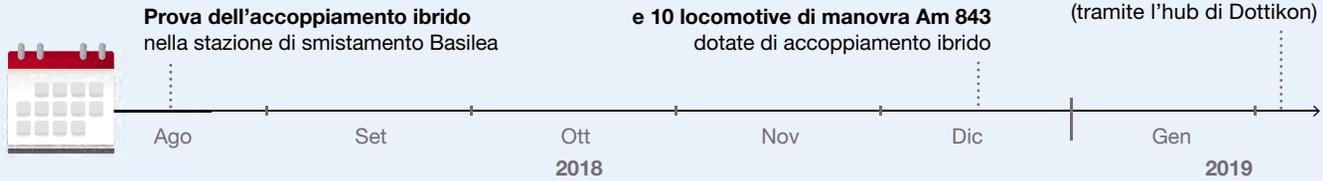
Avvicinamento lento

da 0,6 a 5 km/h

Licenziamento di un treno tramite tablet

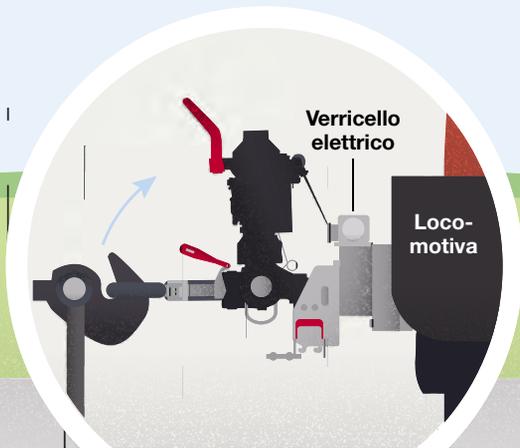
L'accoppiamento automatico e la prova dei freni automatica permettono di impiegare un'unica persona per il licenziamento.

Progetto pilota nel traffico combinato

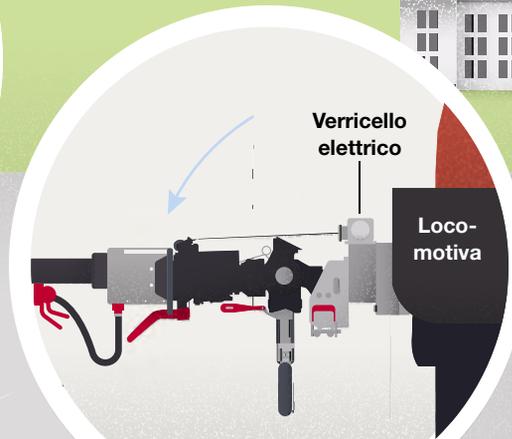


Accoppiamento ibrido

Le locomotive vengono dotate di un cosiddetto accoppiamento ibrido. Si tratta di una combinazione tra un accoppiamento automatico e un tenditore a vite. In questo modo una locomotiva può agganciare i vagoni con entrambi i tipi di accoppiamenti. In caso di accoppiamento ibrido, l'accoppiamento automatico può essere sganciato per mezzo di un verricello elettrico, dove è possibile impiegare il tenditore a vite.



Posizione del tenditore a vite
Accoppiamento automatico sollevato



Posizione dell'accoppiamento automatico
Accoppiamento automatico abbassato





Uno sguardo dall'interno della locomotiva: due operai montano il nuovo accoppiamento ibrido.

Accoppiamento ibrido, preparazione più rapida

Dall'introduzione dei nuovi accoppiamenti ibridi FFS Cargo si aspetta processi più snelli, condizioni lavorative più allettanti e un vantaggio competitivo nei confronti del trasporto su gomma. Nello stabilimento industriale di Bellinzona è già stato installato l'accoppiamento in dodici locomotive di linea.

Testo: Robert Wildi Foto: Claudio Bader

Nel cuore di Bellinzona si erge uno dei quattro stabilimenti industriali FFS. Nel corso di una recente visita allo stabilimento siamo entrati nella sala verniciatura, dove locomotive e carri ferroviari sbiaditi vengono riverniciati. Nel complesso quasi 400 tra operai, ingegneri, meccanici, fabbri, verniciatori e impiegati d'ufficio si dedicano al proprio lavoro giornaliero nello stabilimento industriale. In questa mattinata assoluta di fine estate si respira al tempo stesso un'atmosfera di grande operosità e di relax. Gli uomini e le poche donne con giubbotti di sicurezza arancioni sono concentrati sulle proprie mansioni. A Bellinzona si svolge prevalentemente la «manutenzione pesante» del materiale rotabile di FFS Cargo. Che si tratti di locomotive o carri merci: qui, su base pluriennale, ogni veicolo su rotaia viene smontato, controllato, riparato dalla A alla Z e rimesso a nuovo per prolungarne ulteriormente l'utilizzo.

Nel quarto trimestre del 2018, nello stabilimento industriale ticinese, si prevede la circolazione con frequenza sorprendente di dodici locomotive di linea Re 420 degli anni 1970. Verranno sottoposte a un trattamento particolarmente intensivo: i loro accoppiamenti obsoleti saranno sostituiti da moderni accoppiamenti ibridi. In questo modo le locomotive sono in grado di agganciare sia carri merci con accoppiamento automatico sia carri merci con il tradizionale tenditore a vite. A luglio 2018 ha avuto inizio la trasformazione della prima locomotiva. Di volta in volta per due/tre settimane lavorative due operai lavorano in modo continuativo alla locomotiva praticando fori e saldature, montando e verniciando.

Nuovi accoppiamenti per locomotive d'altri tempi

Nel dicembre 2017 FFS Cargo ha ordinato i nuovi accoppiamenti ibridi all'azienda produttrice Voith GmbH. Calcolando anche l'installazione nelle dodici locomotive si parla di un investimento complessivo di circa 2 milioni di franchi. Il cospicuo onere iniziale, sia in termini economici che di tempo, al fine di agganciare, in futuro, i carri merci in modo automatico anziché manuale, è più un passo obbligato che un semplice desiderio. «La pressio-

ne concorrenziale del trasporto su strada è in continua crescita», ci spiega Fabio Lo Piccolo, il nostro cicerone. Come collaboratore nel settore aziendale Asset Management e Transformation di FFS Cargo, Lo Piccolo è coinvolto a pieno titolo nel progetto pilota «Automazione nel traffico combinato», il cui lancio è ufficialmente previsto nel febbraio 2019. Le parole chiave riguardo alla pressione concorrenziale esercitata dal traffico su strada sono: elettromobilità, veicoli autonomi e sempre più autisti di autocarri provenienti da paesi dell'Est UE con costi salariali molto contenuti.

La ferrovia dovrebbe contrapporsi a questa tendenza, Lo Piccolo ne è convinto. L'impiego di moderne tecnologie potrebbe tradursi per FFS Cargo in un nuovo potenziale finalizzato all'incremento



Stati Uniti e Russia usano già l'accoppiamento automatico

In materia di accoppiamento automatico di carri merci, l'Europa è un continente del terzo mondo. A causa di strutture federali con decine di ferrovie statali, in passato non è stato possibile individuare standard comuni, nonostante i molteplici tentativi, né un piano di migrazione. Con la sua imminente serie di test per l'impiego produttivo, FFS Cargo svolge un ruolo da precursore. A differenza di quanto avviene negli Stati Uniti e in Russia, dove i treni merci vengono accoppiati in automatico

già da tempo. La motivazione per il cambiamento in entrambi i paesi non ha però a che vedere in primo luogo con efficienza aziendale e rapporto costi/benefici, ma soprattutto con ragioni di sicurezza (Stati Uniti) e con l'impiego prevalente di treni lunghi e pesanti (Russia). Difficile fare un paragone con il traffico svizzero a carri completi. Pertanto esperienze raccolte negli Stati Uniti e in Russia non possono confluire nel progetto pilota di automazione di FFS Cargo.

Circa 2 milioni di franchi è il costo a carico di FFS Cargo per innovazione e montaggio.



Una di dodici: questa locomotiva Re 420 si avvale di un accoppiamento ibrido.



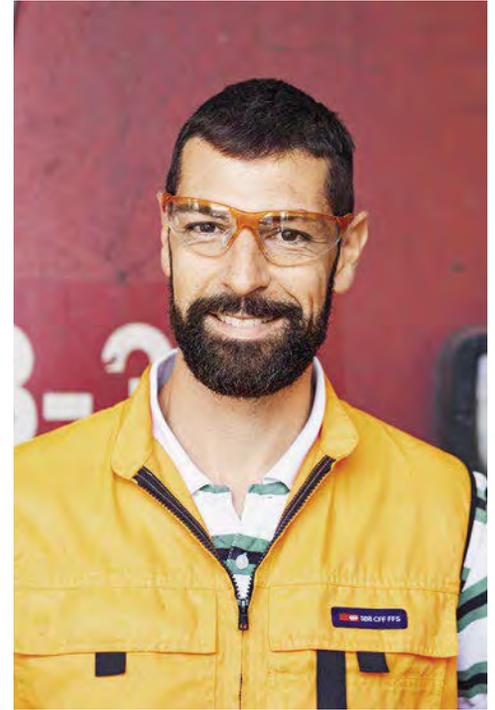
Prima del montaggio, inizialmente la superficie della locomotiva viene levigata.

Collaboratori a sufficienza grazie all'esercizio con una sola persona

Le novità accoppiamento automatico e prova dei freni automatica sono elementi di centrale importanza sulla via dell'introduzione dell'esercizio con una sola persona in fase di manovra. Tutto ciò lascia presagire non soltanto un sensibile risparmio in termini di tempo ma anche un'attenuazione – per effetto del profilo professionale più accattivante a fronte di un lavoro meno impegnativo sul piano fisico – del problema della mancanza di nuove leve tra i manovratori di FFS Cargo.



Ci siamo quasi: il nuovo accoppiamento deve ancora essere avvitato. A destra: Fabio Lo Piccolo, collaboratore Asset Management e Transformation presso FFS Cargo.



della produttività. In concreto, il progetto pilota dovrebbe ambire a migliorare la qualità dei trasporti e le prestazioni grazie a innovazioni mirate del materiale rotabile nonché a una semplificazione dei processi produttivi. «Sotto la lente si collocano: accoppiamento automatico, prova dei freni automatica e locomotiva di manovra parzialmente autonoma», sintetizza Lo Piccolo.

Più comfort per clienti e collaboratori

L'implementazione della nuova tecnica per il materiale rotabile prossimo ai 50 anni non è però facile. Pare infatti che le locomotive Re 420 di FFS Cargo non siano progettate per sopportare urti energici in mezzo alla parte frontale (anziché sui tamponi), cosa che invece sarà possibile dopo il montaggio dei nuovi accoppiamenti ibridi con apposite manovre. «Già soltanto affrontare questa sfida con l'ausilio di svariati ritocchi ha tenuto impegnati per molto tempo i nostri migliori ingegneri, fino a far fumare qualche testa», racconta Lo Piccolo.

L'intenso lavoro preliminare dovrebbe rivelarsi proficuo per l'avvenire. Così la preparazione di un treno merci, in futuro, dovrebbe essere realizzabile soltanto con una persona. Accanto ai costi del personale è dunque possibile risparmiare anche tempo prezioso. «In futuro la preparazione dei treni dovrebbe avvenire molto più velocemente», ne è convinto Lo Piccolo.

FFS Cargo si sente in dovere anche in qualità di datore di lavoro. «Mestieri quali manovratore

o macchinista hanno perso appeal negli anni e noi intendiamo opporci a questa situazione con l'ausilio dell'automazione», afferma Lo Piccolo. Il sollevamento manuale del pesante tenditore a vite viene a mancare in caso di accoppiamento automatico, pertanto si evitano ripercussioni negative a lungo termine per la salute. In avvenire il macchinista potrà persino rimanere nella propria cabina di guida in fase di accoppiamento.

Nuovo slancio alla competizione con il trasporto su strada

Anche per i clienti la routine giornaliera dovrebbe diventare più confortevole. La consegna più rapida del materiale rotabile potrebbe creare i presupposti perché FFS Cargo offra ai clienti collegamenti supplementari o del tutto nuovi.

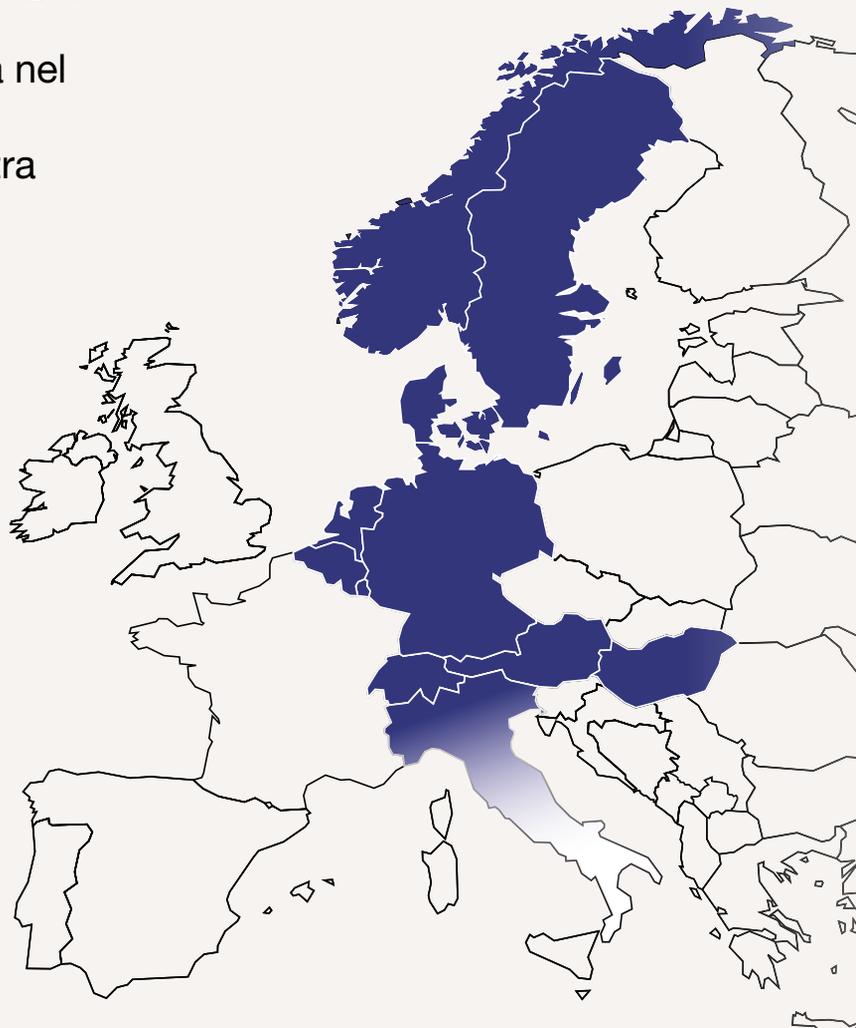
Collaboratrici e collaboratori in salute e clienti soddisfatti: automazione e digitalizzazione possono fornire nuovi strumenti al traffico merci su rotaia per consentirgli di affrontare con slancio la concorrenza del traffico su gomma. All'inizio del 2019 cinque terminali e locomotive dovrebbero essere provvisti di accoppiamento automatico e prova dei freni automatica ed essere pronti per le prime corse di prova. Fabio Lo Piccolo: «A metà 2019 valuteremo le prime esperienze e poi vedremo il da farsi.» E c'è molto da fare a Bellinzona. Chiunque visiti lo stabilimento ha la sensazione che ci si stia muovendo nella giusta direzione.



Traffico merci su rotaia in Europa senza interruzioni

Xrail rappresenta l'alleanza europea nel traffico a carri isolati. Quali sono i vantaggi di questa cooperazione tra sei ferrovie merci?

Testo: Alexander Jacobi



i

Che cos'è Xrail?

Xrail è una cooperazione produttiva di sei ferrovie merci europee:

- FFS Cargo (Svizzera)
- Lineas (Belgio)
- CFL cargo (Lussemburgo)
- DB Cargo (Danimarca, Germania, Paesi Bassi, Nord Italia)
- Rail Cargo Group (Austria, Ungheria, Nord-Est Italia)
- Green Cargo (Svezia, Norvegia)

▶

Com'è nata Xrail?

L'idea dell'alleanza Xrail è stata lanciata a Parigi nel 2007 sotto la guida dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC). L'alleanza Xrail e la sua società di servizi, con sede a Bruxelles, sono state fondate all'inizio del 2010: l'obiettivo era quello di rendere il traffico a carri completi isolati europeo più vantaggioso per i clienti, efficiente e competitivo.

+

Quali benefici porta Xrail ai clienti?

Grazie a Xrail, i clienti potranno beneficiare attraverso il traffico a carri completi isolati transfrontaliero europeo di:

- Pianificabilità: i membri dell'alleanza informano sempre i loro clienti dell'orario stimato di arrivo (Estimated Time of Arrival, ETA) al momento della prenotazione del trasporto.
- Affidabilità: le spedizioni all'interno del traffico a carri completi internazionale devono sempre essere effettuate secondo l'orario di arrivo previsto.
- Trasparenza: i partner dell'alleanza Xrail forniscono informazioni ai clienti prima, durante e dopo il trasporto.



Come sono collegati i sistemi di prenotazione?

- **Fase 1:** i sistemi di prenotazione di FFS Cargo, Lineas, CFL cargo e Rail Cargo Group sono collegati tramite un «broker» (una piattaforma informatica). All'inizio del 2019, il lavoro sarà trasferito dall'organizzazione del progetto a quella gerarchica.
- **Fase 2:** in una seconda fase, sarà coinvolta anche DB Cargo Germania. A inizio 2019 sarà lanciato un progetto pilota. L'attività dovrebbe diventare operativa a partire dal 2021.



Quali sono le sfide?

- Forte pressione concorrenziale grazie a trasporti su bilici convenienti.
- Requisiti normativi più severi per la ferrovia rispetto al trasporto su strada.
- Maggiore concorrenza anche su rotaia attraverso il traffico combinato e i treni blocco.
- Disponibilità limitata di infrastrutture a causa della prioritizzazione del traffico viaggiatori, dei lavori di costruzione, ecc.



Come si usa Xrail?

Esempi degli attuali flussi di merci via Xrail:

- Prodotti di uso quotidiano, ad esempio caffè, acqua minerale e articoli di carta.
- Legno, cereali e prodotti per il riciclaggio (come rottami e vetro) da e verso l'Austria.
- Traffico combinato da e verso i porti del Belgio e del Lussemburgo.



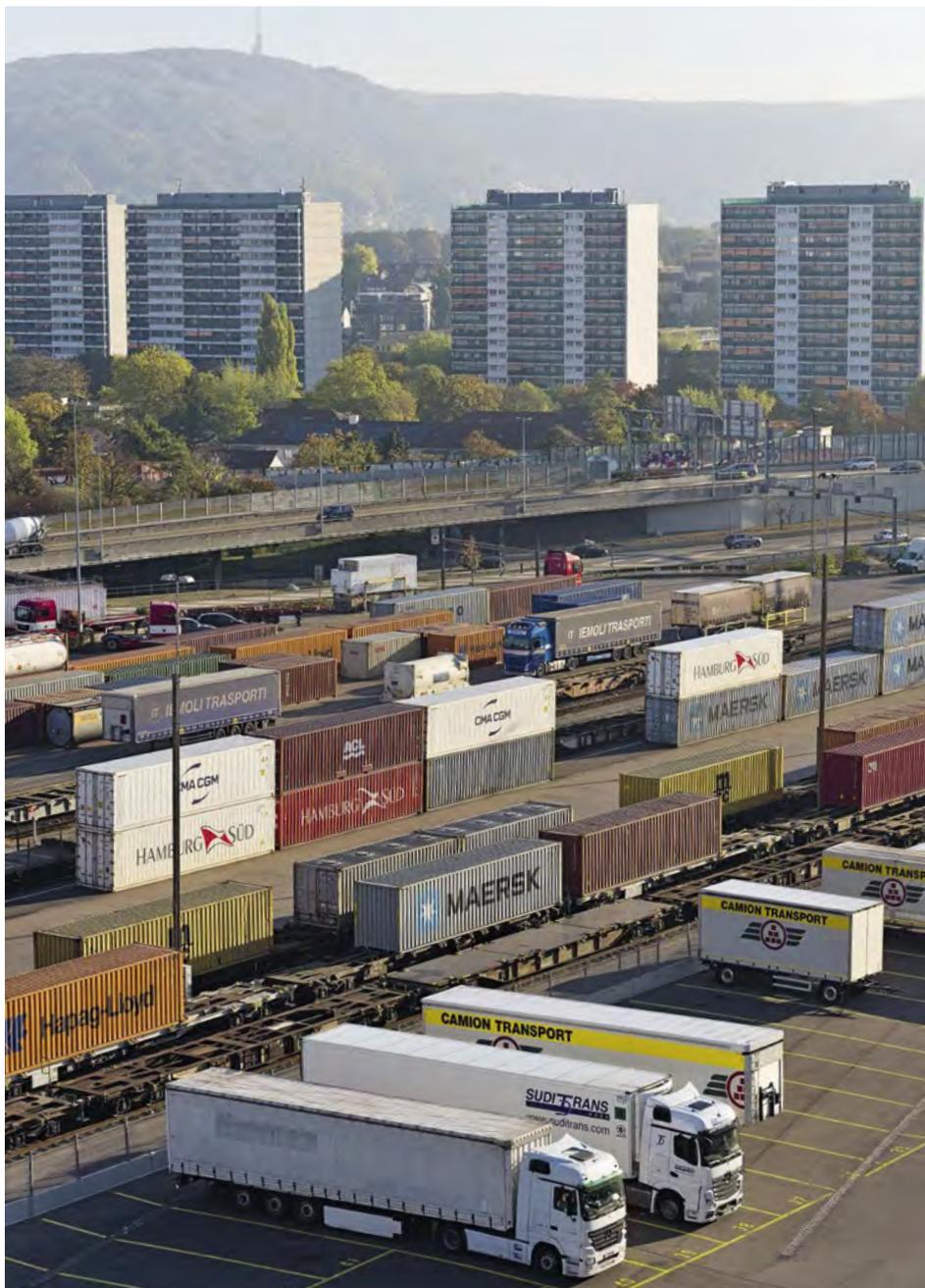
Chi dirige Xrail?

Xrail AG è la società di servizi dell'alleanza con sede centrale a Basilea. Il team di Xrail è composto da 14 collaboratori ed esperti esterni provenienti da tutta Europa:

- **Sassan Rabet**
Chief Executive Officer
- **Markus Lund**
Chief Information Officer
- **Andreas Lipka**
Chief Operating Officer



Maggiori informazioni su:
xrail.eu



Grandi spazi per idee innovative

A partire dal 2024 la stazione merci Wolf di Basilea diventerà l'area più «smart» della Svizzera. Già oggi si respira qui un'aria di futuro: nei capannoni dell'innovativo «Smart City Lab» prendono forma le soluzioni logistiche di domani. Due aziende si sono già insediate.

Testo: Katharina Rilling Foto: Markus Senn

La vecchia stazione merci, rumorosa e polverosa, con la sua tradizione pluricentenaria, gli enormi capannoni, gli spartani uffici per la logistica, il terminale per il traffico combinato con tutti i suoi camion all'aperto: questo luogo inospitale dei tempi passati è destinato a diventare un centro all'avanguardia, smart e persino un attraente posto in cui abitare. A Basilea si lavora già a pieno ritmo all'attuazione di questo colossale progetto visionario. Il terminal Wolf, destinato al trasbordo delle merci e collocato tra lo stadio St. Jakob e l'uscita dell'autostrada Basel City, dovrebbe diventare già a partire dal 2024 l'area più smart della Svizzera.

Cosa accadrà nel concreto? Il progetto sta prendendo lentamente forma, ma una cosa è certa: attraverso la digitalizzazione verranno messe in rete le infrastrutture e resi più efficienti i processi urbani. Il consumo di risorse dovrebbe diminuire, malgrado la popolazione in crescita, e dovrebbe migliorare la qualità della vita. «I primi passi sono stati fatti. Le FFS, quali proprietarie dell'area, e il Cantone di Basilea Città hanno firmato nell'aprile 2018 un accordo per la pianificazione del progetto», racconta Anja Riedle. Responsabile del programma del gruppo FFS «Smart City», lei è la persona chiamata a tradurre in realtà la visione alla base del progetto.

Il laboratorio per la logistica del futuro

Anja Riedle si trova ad affrontare un compito non facile. Tuttavia insieme al suo team e al Cantone di Basilea Città è già stato compiuto anche il secondo passo verso la realizzazione della Smart City: nell'area è stato creato una specie di laboratorio, il cosiddetto Smart City Lab. «Si tratta di una destinazione d'uso transitoria, che dovrebbe aprire la strada alla fase urbanistica», spiega Riedle. Qui le aziende possono prendere temporaneamente in locazione superfici e locali liberi, in cui sviluppare soluzioni concrete per il quartiere del futuro, non solo a Basilea, ma in tutta la Svizzera. «La

nostra visione è far incontrare aziende innovative in modo da favorire la nascita delle più diverse tecnologie per la futura Smart City.»

Due aziende – un'impresa tecnologica e di logistica e un corriere in bicicletta –

«In futuro l'importanza dell'area Wolf di Basilea come centro logistico è destinata a crescere.»

Stefan Gerber, consulente strategico e capoprogetto presso FFS Cargo

si sono già insediate (vedere riquadro a pagina 26/27), mentre circa 60 dossier di candidatura giacciono sulla scrivania di

Questi capannoni dovrebbero diventare un luogo di ispirazione per aziende innovative.



Riedle in attesa di essere esaminati. Particolarmente interessanti per lo Smart City Lab sono idee che riguardano ad esempio ambiti quali l'infrastruttura, l'elettromobilità, l'urban gardening o l'energia. Non vengono praticamente posti limiti alla fantasia. «Tuttavia attualmente l'attenzione è concentrata sulla mobilità e la logistica», precisa la capoprogetto.

Scetticismo tra gli operatori della logistica

Eppure il settore della logistica guarda con scetticismo al progetto di sviluppo dell'area Wolf di Basilea. Il timore è che la destinazione industriale dell'area venga penalizzata. E questo non è affatto sorprendente se si considera che dei 160000 metri quadrati di superficie, meno della metà resta riservata alla finalità logistica.



Passato e futuro: la vecchia stazione merci è in corso di trasformazione e i primi locatari si sono già insediati. I corrieri in bicicletta dell'innovativa azienda Rikschaxi Schweiz AG partono già oggi dallo Smart City Lab per i loro giri di consegna.

Le preoccupazioni degli operatori vengono considerate seriamente: si punta alla partecipazione e fin dall'inizio sono stati coinvolti diversi stakeholder e vecchi locatari. Stefan Gerber, consulente strategico e capoprogetto presso FFS Cargo, è tuttavia convinto: «In futuro l'importanza dell'area Wolf di Basilea come centro logistico è destinata a crescere. Lo Smart City Lab è infatti fortemente incentrato sulla logistica e sui requisiti che dovrà avere nell'avvenire.» Testando progetti nell'ambito dell'approvvigionamento e dello smaltimento urbano, la logistica si arricchirà di nuovo know-how e appropfiterà di una maggiore attenzione. «Grazie allo straordinario collegamento con la strada e la ferrovia, il laboratorio offre le condizioni ideali per l'esecuzione dei test. Già ora è percepibile l'apprezzamento dei clienti.»

La collega Anja Riedle aggiunge: «Le trasformazioni che vedono il passaggio da ex aree industriali ad aree a destinazione mista sono sempre delicate. Ma oggi si può realizzare una destinazione d'uso industriale anche in maniera più efficiente.» Inoltre l'area Wolf era sottoutilizzata dal punto di vista dell'attività ferroviaria. Riedle ricorda inoltre che

è in corso il trasferimento di una parte della destinazione d'uso logistica verso una nuova realtà: «Presso il porto sul Reno sta nascendo una nuova area logistica, il Gateway Basel Nord, dove verrà spostato il traffico internazionale di container.»

Riedle e Gerber si dicono entrambi certi che i clienti FFS Cargo beneficeranno a lungo termine di nuovi processi ancora più efficienti per trasportare le merci nei grandi centri urbani svizzeri. È quella che viene chiamata «city logistics», la logistica urbana.

E ora? In un passaggio successivo si dovrà collegare la distribuzione capillare urbana con il trasporto via ferrovia e testare nuove tecnologie di trasbordo. A questo proposito sarà particolarmente importante far convergere operatori della logistica e aziende tecnologiche. «Proprio questo è il grande vantaggio dello Smart City Lab», spiega Gerber euforico. «Diverse aziende sviluppano e testano insieme nuove idee. Questi progetti costituiscono la base per arrivare nel futuro, malgrado infrastrutture sovraccariche, a processi logistici più efficienti. Infatti solo insieme è possibile dare una risposta alle grandi sfide del futuro.»

notime AG: «Siamo entusiasti di questa idea.»

«Ci auguriamo che qui nasca un vero hotspot logistico e siamo entusiasti di questa idea», dice Berko Sierau, Head of Research presso notime AG. La giovane azienda tecnologica e logistica figura tra i primi locatari insediatisi nello Smart City Lab e gestisce una piattaforma informatica per la logistica urbana intelligente, digitale e verde. A partire dall'area Wolf, notime si dedica alla distribuzione capillare smart a Basilea per mezzo di cargo bike. La piattaforma consente ai rivenditori online di automatizzare l'intera pianificazione dei processi, dall'ordine nello shop online alla consegna della merce. notime ritira la merce presso il rivenditore, la trasporta in città via ferrovia in partenariato con le FFS e si occupa della distribuzione capillare per mezzo dei corrieri su cargo bike.

Rikscha Taxi: «Vogliamo rivoluzionare la logistica urbana.»

Il trasporto di merci con riscio elettrici? Un gioco da ragazzi per Rikscha Taxi Schweiz AG. Attraverso un sistema standardizzato di container e con cargo riscio di progettazione propria (capacità di carico: 1,8 m³), questa start-up è in grado di trasportare merci che pesano fino a 270 chilogrammi. Le merci spedite dai clienti aziendali via rotaia e via gomma, vengono trasbordate nei city hub gestiti da Rikscha Taxi e caricati insieme ai container sui riscio elettrici a bordo dei quali arrivano in modo rapido e sostenibile in centro città dai rispettivi clienti finali. Queste operazioni di trasbordo si svolgono ora anche nello Smart City Lab. «Per noi Basilea è un centro modello», dice il CEO dell'azienda Pascal Nydegger. «Insieme ad altre aziende del Lab, desideriamo far progredire questa città nel settore della logistica urbana.» La sua visione: «Il nostro intento è rivoluzionare nei prossimi anni la logistica urbana delle città svizzere.»

Sotto la lente



Anja Riedle è responsabile del programma del gruppo FFS «Smart City».

«Non dobbiamo adagiarci sull'attuale qualità della vita»

L'area Wolf di Basilea diventerà l'area più smart della Svizzera. Perché è stata scelta questa zona?

L'area è enorme (160 000 m²), ha le caratteristiche di un quartiere ed è vicina alla città. Poter trasformare quest'area in un quartiere intelligente è un'occasione unica per noi.

Perché questa stazione merci presenta una superficie libera così vasta?

È in corso un parziale trasferimento della destinazione d'uso logistica in una nuova area in costruzione: il Gateway Basel Nord. Lì viene spostato il traffico internazionale di container, mentre quello nazionale rimane nell'area Wolf. In ogni caso 60 000 metri quadrati restano destinati alla logistica. È affascinante conciliare una stazione merci con un quartiere residenziale.

Le piacerebbe vivere all'interno di una stazione merci?

Mi trasferirei subito nell'area Wolf. Vanta una posizione assolutamente centrale e non si vivrà direttamente sui binari, poiché le

diverse destinazioni dell'area saranno separate da una sorta di «hub della mobilità», una specie di stazione 2.0.

Lei osserva gli Smart City Lab di tutto il mondo. Dove si situa la Svizzera nel confronto internazionale?

Gli svizzeri godono di una qualità della vita molto elevata. Di conseguenza è più difficile trasmettere la necessità di agire rispetto ad altri paesi in cui le città sono obbligate a diventare più efficienti e in cui si deve fare di necessità virtù. Ma lentamente questa tematica sta diventando attuale anche da noi e sta ricevendo la necessaria attenzione a tutti i livelli politici. Con la fondazione del nuovo Smart City Hub Switzerland è stata inoltre creata una piattaforma di scambio.

Ma abbiamo veramente bisogno di città intelligenti in Svizzera?

Non dobbiamo adagiarci sull'elevata qualità della vita nel nostro paese. Anche qui da noi le città devono far fronte a nuove sfide per effetto della crescita della popolazione e dell'urbanizzazione. L'Europa, con le sue città storiche, lo spazio limitato e la tutela del patrimonio culturale, non si trova in una situazione facile. Com'è possibile far fronte alla crescente densità urbana mantenendo la qualità della vita e conservando il volto caratteristico delle città? Persino nell'area Wolf sono presenti edifici storici tutelati. Sono tutte questioni sulle quali stiamo lavorando.

L'uomo per i casi difficili

Un rompicapo estremamente complesso e non c'è tempo per risolverlo? Ecco, questo è in sintesi il lavoro dei pianificatori a breve termine. Dirk Anders è uno di loro. Attualmente Anders, che è un collaboratore di FFS Cargo da numerosi anni, si occupa soprattutto del passaggio al nuovo software per la pianificazione CAROS.

Testo: Michelle Russi Foto: Samuel Trümpy

La sua linea di pensiero si basa sul principio dei vasi comunicanti, cioè dell'integrazione dei concetti, sopporta benissimo lo stress ed è in grado di ricordarsi tutto: Dirk Anders (41 anni) è uno specialista tecnico di FFS Cargo per la pianificazione del personale e delle locomotive che lavora nel reparto Pianificazione a breve termine dove è importante saper prendere rapidamente le decisioni. Se un treno viene cancellato oppure ci sono modifiche imprevedibili nella pianificazione, Anders si impegna a garantire che i servizi continuino a funzionare senza intoppi. In pratica, è necessario che i treni, le locomotive e i macchinisti si trovino nel posto giusto al momento giusto e che a tutti vengano assegnate le rispettive tratte. Come il nome lascia intravedere, i pianificatori a breve termine, però, non hanno molto tempo a disposizione per trovare la soluzione migliore e più efficiente. Devono essere in grado di mantenere una visione d'insieme e di lavorare in modo strutturato. Anders però ammette: «Per natura non tendo a lavorare in modo strutturato.» Tuttavia, dopo 18 anni di lavoro presso FFS Cargo si è abituato a questo metodo, o meglio, «sfrutta al meglio le sue qualità multitasking».

Il passaggio ha bisogno di tempo

Attualmente queste caratteristiche e anche il know-how di Anders, quale ex

macchinista, sono estremamente importanti. Il motivo: dagli inizi di settembre 2018 l'intera pianificazione delle locomotive di FFS Cargo viene gestita dal nuovo software CAROS. Si tratta di un software che unisce i sistemi esistenti PIPER (pianificazione del personale) e CERES (pianificazione delle locomotive) con lo scopo di semplificare la pianificazione dei processi e dell'impiego. Anders è un cosiddetto Key User (utente chiave) e, quindi, svolge un ruolo estremamente importante: è infatti il punto di riferimento di tutte le domande delle collaboratrici e dei collaboratori in merito al nuovo software.

Il fatto che alcuni utenti vedano CAROS con una certa diffidenza è per Anders assolutamente naturale. Lui stesso non è ancora completamente soddisfatto: ad esempio il software è poco chiaro e la pianificazione attualmente dura un po' più di prima. Però, sottolinea: «Ci mancano i valori dettati dall'esperienza con CAROS. È quindi chiaro che per prima cosa dobbiamo abituarci.» Mentre in passato esistevano già le soluzioni ai vari problemi, adesso il nostro pianificatore a breve termine le deve cercare. Per Anders si tratta di una sfida positiva, ama i casi «difficili» ed è molto creativo.

Nessun rischio per la sicurezza

Allora, perché FFS Cargo ha introdotto il nuovo software? «Comunque non perché c'era un rischio per la sicurezza»,

sottolinea con fermezza Anders. E aggiunge: «Potrà sempre accadere che una locomotiva sbagliata venga agganciata al treno.» In ogni caso PIPER e CERES non erano compatibili con gli altri sistemi che dovrebbero essere impiegati in futuro. Inoltre CAROS dispone della cosiddetta funzione di ottimizzazione che dovrebbe essere in grado di trovare automaticamente la soluzione ottimale. Renderà superfluo il lavoro del pianificatore a breve termine? Anders risponde ridendo: «Prima di tutto la funzione di ottimizzazione deve dimostrare di garantire le stesse prestazioni di un essere umano.» Per il momento non è stato possibile affidarsi completamente a questo software intelligente e anche nel lungo termine sarà più uno strumento che semplificherà il lavoro del pianificatore. Una vera sfida per l'intelligenza artificiale è la topografia della Svizzera: ogni tratta ha le sue particolarità che devono essere tenute in considerazione durante la pianificazione. «Le conoscenze geografiche sono determinanti», sottolinea Anders, «e queste le abbiamo noi pianificatori a breve termine.» Il passaggio al nuovo software non porterà svantaggi ai clienti di FFS Cargo. Anders: «Il nostro obiettivo è che i clienti non si accorgano di nulla.»



Dati personali

Dirk Anders, 41, ha iniziato nel 2000 come macchinista presso FFS Cargo. Da cinque anni lavora come pianificatore a breve termine e prima per alcuni anni è stato addetto all'assegnazione del personale di locomotiva. Attualmente è impegnato come Key User per il passaggio al nuovo software per la pianificazione CAROS.

Anders vive con la sua famiglia nella città tedesca di Eimeldingen, nei pressi di Basilea.

Soluzioni intermodali per trasporti efficienti

FFS Cargo pubblicizza il traffico combinato su due autoarticolati di Sieber Logistik AG. Il messaggio «Gut kombiniert. Gut unterwegs.» («Combinazioni perfette. Viaggio perfetto.») campeggia sui nuovi semirimorchi utilizzati soprattutto sull'asse est-ovest. Alla sera Sieber li consegna nel terminale di Gossau SG e FFS Cargo si occupa del trasbordo su carri merci. Durante la notte il viaggio prosegue per Renens o anche fino a Ginevra senza code e nel rispetto dell'ambiente. L'ultima tratta fino al cliente è di nuovo a cura di Sieber e della sua flotta di camion.



In mostra

La prossima edizione della fiera di settore «transport logistic» si terrà a Monaco di Baviera dal 4 al 7 giugno 2019. Anche FFS Cargo rinnova la sua presenza a questa manifestazione che costituisce un punto di riferimento internazionale per la logistica, la mobilità, l'informatica e la gestione della catena di distribuzione.

transport logistic
the leading exhibition

Maggiori informazioni su:
transportlogistic.de

I trasporti nel Giura

Insieme ai suoi clienti, ai Cantoni del Giura e di Neuchâtel e alla società Chemins de fer du Jura, FFS Cargo ha elaborato la futura offerta nel traffico a carri completi per il Giura. 80 per cento del volume di traffico resta su rotaia. A partire dal 9 dicembre 2018 ci sarà, da un lato, un'offerta regolare per il traffico a carri completi a Delémont e, dall'altro, una soluzione per i clienti

a Glovelier con un'offerta bisettimanale. Attraverso lo snellimento e la flessibilizzazione della rete di servizi, FFS Cargo cerca di perseguire l'onere della Confederazione di fornire un'offerta che sia economicamente autosufficiente. La ferrovia merci deve diventare ancora più efficiente per poter stare al passo con il mercato, ovvero i concorrenti e la strada.



Cercasi partner per FFS Cargo

La FFS SA è alla ricerca di partner per una partecipazione di minoranza dal 10 al 49 per cento in FFS Cargo SA al fine di rafforzare l'orientamento imprenditoriale di questa società del Gruppo. Le manifestazioni di interesse dei candidati sono state raccolte fino a ottobre 2018. Le trattative inizieranno nel primo trimestre del 2019 e dovrebbero concludersi entro la fine del 2019.

Maggiori informazioni nel blog:
tiny.cc/partenariatoffscargo

12 000 t

A sei mesi dall'inaugurazione di un hub di smaltimento al centro di Zurigo, FFS Cargo ha acquisito una prestigiosa commessa da parte di ERZ Entsorgung + Recycling Zürich: dal 2019 l'azienda prenderà direttamente in carico le circa 12 000 tonnellate di vetro di scarto della città di Zurigo e le avvierà al riciclo.

Lisa



Clara, Marie-Theres e Trudi: così si chiamano tre turbine Pelton di corrente che si trovano nella Centrale elettrica FFS di Amsteg. Anche l'apparecchio qui sopra porta un nome femminile: Lisa, ma si tratta in realtà dell'acronimo di «Light and Integrated Shunting Accessory». Questo terminale mobile per la comunicazione di manovra digitale sta gradualmente sostituendo gli apparecchi radio analogici SE-160. Lisa è a prova d'urto, impermeabile e utilizzabile anche con i guanti. Il personale di manovra l'impiega ad esempio per comandare senza fili gli scambi, oppure per richiedere tracce ferroviarie.



SBB CFF FFS Cargo

Padroneggiare
la ferrovia – dare
forma al futuro.

www.sbbcargo.com

