



14/05/2019

La svizzera FFS Cargo dà il via all'accoppiamento automatico

*Da inizio maggio i treni di FFS Cargo circolano con l'accoppiamento automatico. **Nell'ultimo anno circa 100 carri merci e 25 locomotive sono stati equipaggiati con questo sistema per il traffico combinato interno.** L'accoppiamento automatico è un primo importante passo verso l'automazione parziale dell'esercizio ferroviario sull'ultimo miglio. In quest'ottica, FFS Cargo svolge un ruolo pionieristico in Europa. La Confederazione sostiene il progetto pilota con un contributo d'investimento e auspica così di promuovere la necessaria modernizzazione del traffico merci su rotaia.*

L'accoppiamento automatico è un primo importante elemento per aumentare l'efficienza, la puntualità e quindi la competitività del traffico merci su rotaia. **I nuovi sistemi aumentano la rapidità e la sicurezza delle operazioni di manovra.** In effetti, l'accoppiamento automatico di carri e locomotive previene il rischio di infortunio per l'addetto. Per sganciare i carri basta una semplice manovra. Attualmente molti lavori avvengono ancora manualmente, con ripercussioni negative in termini di tempo, personale e costi.

Nel traffico merci su rotaia occorrono urgentemente misure di razionalizzazione. Dal punto di vista delle innovazioni tecniche, si evidenzia un'estrema necessità di recuperare terreno. **A tutto ciò si aggiunge il fatto che il mercato della logistica si trova in una fase di profondo cambiamento.** La tendenza verso la riduzione delle dimensioni delle spedizioni e il progresso tecnologico in ambito stradale mettono a dura prova il traffico merci su rotaia. D'altra parte, i cambiamenti sul mercato e le nuove possibilità tecnologiche schiudono molte opportunità: FFS Cargo intende giocare un ruolo attivo e pionieristico nell'imprescindibile modernizzazione del traffico merci su rotaia, al fine di aumentare la propria competitività rispetto alla strada ed essere un partner affidabile per i clienti.

La Confederazione sostiene l'automazione portata avanti da FFS Cargo: in virtù della legge sul trasporto di merci, può sovvenzionare le innovazioni tecniche nel traffico merci su rotaia per consentire uno sviluppo efficiente e sostenibile. **Sul totale di circa 15 milioni di franchi previsti per**

l'adeguamento del materiale rotabile, la Confederazione versa un contributo pari a circa 9 milioni.

FFS Cargo cerca soluzioni con le ferrovie partner europee

Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo, evidenzia che l'azienda non punta a una prerogativa svizzera, ma a soluzioni per gli standard europei. «L'azione comune ci consente di sviluppare insieme il settore del traffico merci e di approfittare in egual misura dei relativi vantaggi.» **Molti progetti, come lo sviluppo dell'accoppiamento automatico e la prova automatica dei freni, sono condotti da FFS Cargo in collaborazione con partner europei come ad esempio le aziende Voith, PJM, VTG o le ferrovie merci Rail Cargo Austria e Mercitalia.** Dall'estate 2018 FFS Cargo ha equipaggiato circa 100 carri e 25 locomotive con l'accoppiamento automatico; il 6 maggio ha preso il via l'esercizio regolare. Da allora i container delle merci nel traffico combinato transitano fra l'hub di Dottikon, i terminali di Dietikon, Oensingen, Renens, Cadenazzo e Lugano Vedeggio nonché le sedi di Biasca e Mendrisio. «Circa 200 collaboratrici e collaboratori sono stati ampiamente formati in vista del progetto», spiega Jasmin Bigdon, responsabile Asset Management di FFS Cargo, e aggiunge: «Dall'introduzione dell'accoppiamento automatico, l'esercizio è stabile.»

Un solo collaboratore anziché due sull'ultimo miglio

Tra il personale di manovra si prevede una notevole carenza di lavoratori qualificati. Già ora risulta difficile occupare i posti vacanti. Alla luce dei pensionamenti previsti, nei prossimi anni la situazione si aggraverà notevolmente. L'accoppiamento automatico è un primo importante passo verso l'automazione parziale dell'esercizio ferroviario sull'ultimo miglio, che include anche la prova automatica dei freni e un sistema di avvertimento anticollisione. Questi tre elementi permettono insieme l'esercizio con operatore unico, ossia una consegna con un solo collaboratore anziché almeno due, come finora.