

cargo

Incontro con il CEO:
Andreas Münch,
capo della logistica
Migros
pag. 20

Merci per la città

Il ruolo della ferrovia negli agglomerati urbani



Merci per la città: il ruolo della ferrovia negli agglomerati urbani.



4 Logistica urbana: dal centro di smistamento fino alla distribuzione capillare nell'intricato centro storico.

M

20 «Le città non si devono chiudere al traffico», è la richiesta avanzata da Andreas Münch, capo della logistica della Federazione delle cooperative Migros, nell'incontro con il CEO.

- 4 Stephan Wolpert, Fraunhofer SCS
«Si acuisce il conflitto nelle città»
- 7 Analisi
Strategie innovative cercasi
- 8 Tema centrale
Losanna by night – reportage sull'approvvigionamento di una città
- 12 Amazing Facts
Il traffico è al limite
- 18 Frammenti
Novità nel settore della logistica
- 20 Incontro con il CEO
«Qui è in ballo l'arteria principale in Svizzera»
- 24 Reportage
Il colosso del Distretto 5
- 27 Bernhard Kunz, direttore di Hupac
Il potenziale del corridoio di 4 metri
- 29 Istantanee Cargo
City Stübli
- 30 La mia logistica
Céline Peng, corriere in bicicletta



www.sbbcargo.com
Gli approfondimenti sul portale web di SBB Cargo sono contrassegnati da questa icona.



blog.sbbcargo.com
Maggiori informazioni nel blog Cargo sono contrassegnate da questa icona.

Copertina: una macchina di 80 tonnellate e oltre 2000 CV avanza nel quartiere di tendenza di Zurigo Ovest.

Impressum Cargo 1 | 2014

La rivista di logistica di SBB Cargo è un quadrimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano.

Tiratura complessiva

9000 copie

Redazione (SBB Cargo)

Martin Radtke (fino al 31 dic. 2013),
Christoph Rytz (direzione),
Karin Grundböck, Martina Riser,
Miriam Wassmer, Matthias Widmer
Collaborazione redazionale (Crafft)
Roy Spring (responsabile), Peter Krebs,
Robert Wildi, Jean-Pierre Ritler,
Meret Boxler

Concept, layout e realizzazione

Crafft Kommunikation AG, Zurigo

Traduzioni

Traductor, Basilea

Litografia e stampa

Neidhart + Schön AG, Zurigo

Indirizzo redazione

SBB Cargo
«Redazione rivista di logistica cargo»
4065 Basilea, Svizzera
cargomagazin@sbbcargo.com

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

Abbonamento gratuito su

www.sbbcargo.com/it/abbonamento

Abbonatevi alla rivista Cargo gratuitamente. I lettori residenti in Svizzera possono scegliere tra la versione stampata e quella elettronica oppure richiedere ambedue le varianti. I non residenti in Svizzera devono optare invece per la versione elettronica.

Cambiare l'indirizzo, cambiare o annullare l'abbonamento

Per comunicarci un cambio d'indirizzo, modificare o annullare il vostro abbonamento, potete collegarvi a www.sbbcargo.com/it/abbonamento o scriverci a cargomagazin@sbbcargo.com.



ClimatePartner
carboni neutrale al clima

Stampa | ID: 53232-1308-1004



Cara lettrice, caro lettore,

Code, cantieri e flussi crescenti di pendolari rappresentano sfide sempre più ardue per il traffico merci. Le persone che vivono nelle aree urbane, inoltre, ricercano sempre più benessere e qualità della vita. Desiderano prodotti di ottima qualità e sempre disponibili – possibilmente a prezzi vantaggiosi.

Questa edizione illustra le sfide con cui dovrà confrontarsi nei prossimi anni la politica dei trasporti e focalizza i punti in cui il traffico merci ferroviario potrà dare il proprio contributo.

Compatibilità ambientale e puntualità sono due fattori favorevoli a un crescente sviluppo del trasporto su rotaia – anche negli agglomerati urbani.

Christoph Rytz
Responsabile Comunicazione SBB Cargo
christoph.rytz@sbbcargo.com



«In futuro gli effetti negativi del traffico – come code, inquinamento e rumore – cresceranno ancora.»

«Si acuisce il conflitto nelle città»

Stefan Wolpert, collaboratore scientifico di Fraunhofer SCS, ha esaminato 46 progetti di city logistics in Europa centrale nell'ambito di uno studio. Un colloquio sul futuro dell'approvvigionamento degli agglomerati urbani.

Intervista: Roy Spring

Signor Wolpert, cosa si intende precisamente per city logistics?

La city logistics si occupa di fornire merci e servizi agli agglomerati urbani. I progetti di city logistics mirano a raggruppare i trasporti e minimizzare gli effetti negativi.

La mobilità, che è il presupposto per un'economia e una società ben funzionanti, è a rischio nei centri città?

Certamente non tutti i centri città sono trafficati in pari misura. Ma proprio in Svizzera ci sono tante città con stradine e vicoli che col tempo si sono sviluppati. Qui il traffico merci stradale provoca un enorme sovraccaricamento dell'infrastruttura urbana. E poiché quest'infrastruttura non può essere adeguata a piacere alle crescenti esigenze, altri vettori possono contribuire a decongestionarla – soprattutto la ferrovia.

Quante più merci si trasportano, tanto maggiori sono le probabilità di avere ingorghi, difficoltà di consegna e proteste cittadine. Quanto è drammatica la situazione nelle grandi città?

A causa degli scambi commerciali urbani che oggi sono affidati prevalentemente ai trasporti stradali, le assi principali spesso perdono la loro funzionalità. La crescente urbanizzazione, l'aumento della frammentazione del mercato delle spedizioni e il boom ininterrotto del commercio online sono le cause dell'ulteriore aumen-

to dei volumi di carico. A tutto ciò si aggiungono condizioni quadro sfavorevoli per i trasporti di rifornimento: il traffico aumenta, le superfici di stoccaggio dei negozi dei centri città diventano più piccole, l'accesso alle zone pedonali è circoscritto temporalmente e gli orari per l'accettazio-



«La ferrovia favorisce il decongestionamento.»

ne delle merci sono ridotti. Le conseguenze sono inefficienze causate da ingorghi, traffico per la ricerca di un parcheggio, inutili tempi di attesa all'accettazione merci e un insufficiente sfruttamento dei veicoli per le consegne.

La popolazione è consapevole dell'aggravarsi del problema?

Qualsiasi persona che abbia percorso le strade di Zurigo o Basilea nelle ore di punta e abbia visto gli innumerevoli veicoli per le consegne lo è di certo. Gli effetti negativi, come ingorghi, inquinamento ambientale, rumore e danni alle strade, si acuiranno in futuro.

Da una parte i cittadini vogliono essere riforniti in modo rapido ed efficiente, dall'altra vogliono che si rispett

l'ambiente. Una contraddizione irrisolvibile?

Il conflitto tra la crescente domanda di prestazioni di trasporto da parte dell'economia e il desiderio dei cittadini di avere centri città privi di barriere si acuisce. I trasporti merci urbani sono al centro di questo contrasto, il che sottolinea la crescente importanza della city logistics. Poiché i progetti finora proposti hanno avuto successo solo in parte, sono richieste nuove idee, una delle quali può essere il trasferimento di una parte dei trasporti merci dalla strada alla rotaia.

La city logistics è la formula magica contro tutti questi problemi? O è solo un concetto altisonante ma privo di significato?

La city logistics può favorire uno sviluppo urbano sostenibile a livello ecologico ed economico grazie alla collaborazione di tutte le parti coinvolte negli scambi commerciali. Si dovrebbero così introdurre servizi dal valore aggiunto che vanno oltre il puro trasporto e integrare ulteriori vettori.

Nel suo studio lei ha analizzato alcuni progetti recenti. Qual è il dato principale emerso?

Alla ricerca di soluzioni di city logistics attuabili, abbiamo esaminato 46 progetti degli ultimi 20 anni nell'Europa centrale. Il dato sorprendente è che quasi tutti i progetti in Germania, Austria e Svizzera >

Illustrazione: Crafft, fonte: Google

oggi non sono più attivi. Il motivo è la scarsa redditività dei progetti e la mancanza di fiducia reciproca dei trasportatori coinvolti. Particolarmente critica è la presenza di un volume sufficientemente grande di merci affini alla city logistics, ovvero per lo più collettame, e quindi tutto ciò che si può trasportare in pezzi contrariamente alla merce alla rinfusa, liquida o gassosa. Solo così i costi aggiuntivi generati da raggruppamenti e consegne collettive e riconducibili all'ulteriore processo di trasbordo necessario possono essere compensati con risparmi.

Esistono degli approcci efficaci, ad esempio a Tokyo, Londra, Parigi o Milano?

Queste megalopoli sono solo in parte paragonabili alle città svizzere. Inoltre in queste città i progetti spesso sono associati a misure di politica amministrativa che in Svizzera non sarebbero attuabili. A Milano e Londra, ad esempio, si paga un pedaggio urbano. Sebbene l'effetto ecologico del road pricing sia controverso, è probabile che altre città europee introducano delle aree a pedaggio anche se per motivi politici ed economici.

Come può la politica contribuire al successo di un progetto?

Ad esempio riducendo le limitazioni di accesso per le aziende associate. In questo caso si potrebbe pensare a un rifornimento ampliato delle zone pedonali. Oppure intervenendo positivamente sull'approntamento di superfici idonee alle stazioni di carico e scarico o a un hub urbano.

In Svizzera il traffico merci ferroviario svolge un ruolo importante nell'approvvigionamento di agglomerati urbani e città. Come si potrebbe ottimizzare la correlazione tra i vettori?

La ferrovia ha i suoi punti di forza nei trasporti di merci tra città. Certamente anche nei trasporti all'interno delle città si nascondono delle potenzialità. Segnali positivi in questo senso provengono dal CarGo Tram a Dresda o il Cargo Tram e

l'E-Tram a Zurigo dove i trasporti si effettuano per mezzo di tram merci. La sfida consiste di certo nell'ulteriore trasbordo delle merci nei punti di consegna, il che rappresenta un enorme fattore di costo, considerando che finora molte merci sono trasbordate a mano. Ma anche qui la tecnologia si evolve. Il traffico combinato dovrebbe svolgere in futuro un ruolo ancora più significativo, soprattutto nei trasporti di merci tra città.



«Concorrenti sugli scaffali ma non su strada.»

Le città dovrebbe essere rifornite da hub urbani lungo le tangenti? Oppure si dovrebbero costruire degli hub logistici all'interno delle città?

In questo caso non si può raccomandare in assoluto una delle due soluzioni perché entrambe hanno i loro vantaggi. Se si optasse per degli hub vicini ai centri urbani si ridurrebbero le distanze per la distribuzione capillare ma i costi di locazione sarebbero sostanzialmente più alti rispetto a quelli in periferia. Un hub sulla tangenziale, invece, offre solitamente un collegamento migliore per i trasporti. Quindi si potrebbe pensare di trasportare le merci su rotaia per lunghi tragitti e gestire solo la distribuzione capillare su strada.

Come si possono indurre le aziende di trasporto, gli spedizionieri e i destinatari a collaborare?

Le parti coinvolte sviluppano una consapevolezza sempre maggiore nei confronti di un approvvigionamento più ecologico

delle aree urbane, a cui contribuiscono le limitazioni di accesso e misure come l'introduzione delle zone di tutela ambientale o delle corsie per i mezzi di consegna. Le aziende inoltre sono più disposte a collaborare con i concorrenti. Ad esempio Mars Deutschland si è unita a Ferrero per garantire spedizioni consolidate ai clienti comuni nell'ambito di una cooperazione orizzontale tra produttori all'insegna del motto «concorrenti sugli scaffali ma non su strada».

Come si immagina l'approvvigionamento dei centri città nel 2050?

Fra 36 anni possono succedere tante cose. Megalopoli come Shanghai o Tokyo potranno essere rifornite anche sotto terra semplicemente perché sulle strade non ci sarà più posto per i veicoli per le consegne. Forse fino ad allora avremo già delle stampanti 3D così efficienti da poter produrre molte merci sul posto e da poter essere riforniti del giusto granulato tramite oleodotti. —

Stefan Wolpert è collaboratore scientifico all'Istituto Fraunhofer di Norimberga. È autore del recente studio «City-Logistik – Bestandsaufnahme relevanter Projekte des nachhaltigen Wirtschaftsverkehrs in Zentraleuropa», Fraunhofer Verlag, Norimberga, 2013. 175 pagine, EUR 89.– (disponibile solo in tedesco)

<http://www.scs.fraunhofer.de/de/studien/service-entwicklung/city-logistik.html>
Executive summary dello studio e maggiori informazioni.

Strategie innovative cercasi

Carsten Hagedorn, docente di pianificazione del territorio, parla di problemi repressi nel traffico merci

La pianificazione del traffico e del territorio mira a una mobilità sostenibile. Le aree di insediamento devono essere gravate solo dal traffico motorizzato strettamente «necessario» che va gestito nel modo più ecologico possibile. Negli agglomerati urbani il traffico merci incide in modo sostanziale sul traffico complessivo con una quota che arriva al 25%. La quota del traffico merci sulle emissioni totali è maggiore rispetto a quella sul volume di traffico. Il traffico stradale produce sostanze nocive ed è inoltre la principale causa di rumore in Svizzera. Si dice infatti che un camion produca il rumore di 10 – 15 automobili. Circa il 30% dei costi derivanti dal rumore del traffico stradale è riconducibile al traffico merci.

Nonostante il peso esercitato sulle emissioni e il traffico in generale, il trasporto merci di norma non viene preso in sufficiente considerazione nella pianificazione del territorio e del traffico e nemmeno nelle amministrazioni. Da una parte non sono disponibili dati sufficienti come nel traffico viaggiatori, dall'altra le parti interessate spesso non vengono sensibilizzate al problema del traffico merci. A differenza del traffico viaggiatori, nel traffico merci si devono coinvolgere anche organizzazioni commerciali, caricatori e fornitori di servizi logistici e di trasporto. I privati spesso sono in competizione fra loro e, considerate le attuali condizioni quadro, sono disposti a collaborare solo in parte.

Per gli agglomerati urbani si prevede una crescita della popolazione e quindi anche del volume del traffico viaggiatori. Ma anche il traffico merci è in continua crescita: un fatto da attribuire alla trasformazione economica strutturale a favore di una società dei servizi e dei consumi, al crescente commercio online così come ai cambiamenti nello stoccaggio delle merci (consegne «just in time») con una maggiore frequenza di consegna.

Essendo impossibile ampliare le superfici di traffico nei centri città, con l'incremento delle consegne il traffico viaggiatori e quello merci si intralceranno

sempre di più. Sia nei trasporti stradali che ferroviari, il traffico merci ha a disposizione solo capacità limitate a causa della crescente domanda nel traffico viaggiatori.

Anche nel lungo periodo è importante garantire una buona qualità di approvvigionamento negli agglomerati urbani. Il traffico merci deve quindi essere pianificato in modo più globale coinvolgendo i privati in misura maggiore. In concreto ciò significa che, per quanto riguarda la pianificazione del territorio e del traffico, in futuro si dovrà tenere conto in modo adeguato del traffico merci nei piani direttori e di utilizzazione oltre che nei programmi degli agglomerati urbani in funzione della sostenibilità. In particolare, in fase di pianificazione del territorio si dovranno garantire superfici logistiche così come scali e tratte per il traffico merci ferroviario.

Prima di mettere in atto tutto ciò occorrerà sviluppare strategie e misure per il traffico merci adeguate alle esigenze regionali e locali con il coinvolgimento dei privati. Per garantire una gestione efficiente si dovrà verificare se il traffico merci ha la precedenza in termini di spazio e tempo.

Vi è urgente bisogno di chiarire e consolidare il ruolo futuro del traffico merci ferroviario negli agglomerati urbani. Ad essere chiamata in causa non è solo la mano pubblica ma anche i privati che devono sviluppare strategie innovative affinché la strategia globale della Confederazione volta a incentivare il traffico merci ferroviario sul territorio possa servire a migliorare la situazione del traffico negli agglomerati urbani.

PROF. CARSTEN HAGEDORN insegna pianificazione del traffico nel corso di studi di pianificazione del territorio all'Università di Scienze Applicate di Rapperswil (HSR). La sua ricerca è incentrata sui nessi interdisciplinari tra pianificazione del traffico e pianificazione urbana, regionale e delle aree libere.





Losanna by night

Fino a 7000 vagoni di SBB Cargo circolano ogni giorno in Svizzera. Nelle prime ore del mattino si consegna con puntualità tutto ciò che occorre nel quotidiano. Particolarmente impegnativa è la logistica di distribuzione nelle città, ad esempio a Losanna.

*Testo: Anne-Isabelle Aebli e Robert Wildi
Fotografia: Fabian Unternährer*

Albeeggia sul bacino del Lago Lemano. A Losanna inizia una nuova giornata di lavoro. La seconda città più grande della Svizzera romanda, dopo Ginevra, si sveglia e si mette subito all'opera. Losanna insieme al suo agglomerato urbano conta oltre 345000 abitanti. Alle 6 c'è già un gran via-vai di viaggiatori attorno alla stazione. Dai treni i pendolari si riversano nei caffè e nelle panetterie. Brezel e cornetti alla vaniglia, croissant al burro e cuchaule, la brioche più amata nella Svizzera romanda, vengono consumati uno dietro l'altro, caldi e appena sfornati.

Ancora più mattinieri dei pendolari sono i vari trasportatori su strada e rotaia che consegnano prodotti come burro, farina, pasta cruda per vari tipi di pane o cioccolata e salsa alla vaniglia per altre leccornie. Questi prodotti vengono consegnati di notte nei forni e nelle pasticcerie locali mentre a Losanna tutto ancora tace.

Non meno di 12 000 prodotti per panetterie e punti di ristorazione collettiva partono ogni notte dalla sede centrale di Pistor a Rothenburg (LU) e vengono trasportati fino alla centrale di distribuzione del grossista di prodotti di panetteria e generi alimentari a Chavornay (VD). Questo trasporto è effettuato sempre su rotaia, in carri merci riservati a Pistor. «Dato che trasportiamo anche prodotti freschi e surgelati, i nostri vagoni sono sempre monitorati via GPS», spiega Christian Guler, responsabile della centrale di distribuzione di Chavornay. «Se durante il viaggio sorge un problema, possiamo mandare un colla-

boratore. In sette anni lo abbiamo dovuto fare solo due volte però.»

Una volta arrivati a Chavornay, i carri vengono scaricati e i prodotti raggruppati per destinazione. Ogni notte, durante la settimana, due magazzinieri portano i carrelli fino ai portoni d'ingresso dove gli autisti caricano i loro camion dalle 4 del mattino per consegnare la merce prima dell'alba. «Ogni giorno ci arrivano nove carri ferroviari pieni di merci che vengono

**«I nostri vagoni
sono sempre monitorati
via GPS.»**

CHRISTIAN GULER, PISTOR

distribuite su dodici camion, uno dei quali serve solo Losanna. In tutto sono 65 tonnellate di prodotti», spiega Christian Guler.

La danza dei carrelli elevatori

Pistor non è l'unico grossista ad affidarsi alla ferrovia per rifornire le città svizzere. Numerose ditte di trasporto collaborano giorno dopo giorno con SBB Cargo. Nella filiale di Camion Transport AG nel cuore di Losanna, a Sébeillon, ogni notte arrivano da 24 a 32 carri merci. Pochi chilometri ci separano dalla stazione di smistamento di Losanna che, dopo Limmattal e Muttenz, è la terza stazione di smistamento della Svizzera. Dalle 3,30 del mattino l'area della stazione inizia

Pagina 13 >



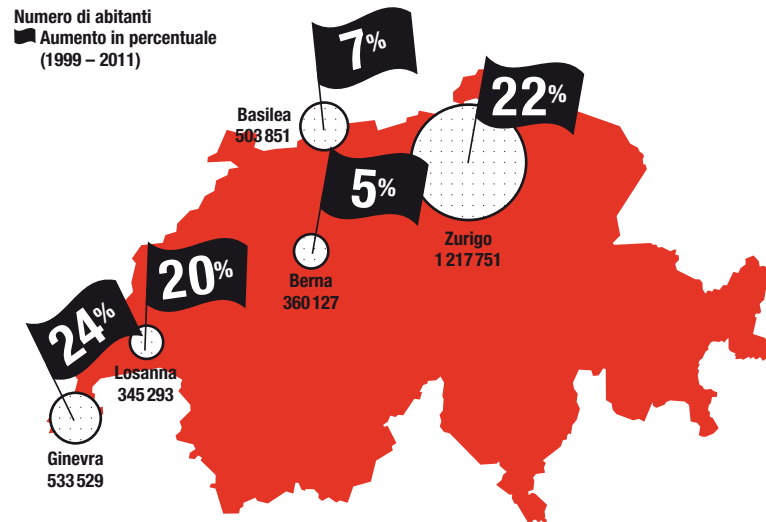
Trasbordo merci notturno: a Chavornay i reach stacker caricano container fino a 40 tonnellate dal treno al camion e viceversa. Ogni mossa deve essere ben calcolata affinché i clienti di SBB Cargo possano fornire i loro servizi di trasporto.



Il traffico è al limite

In Svizzera si registra una crescita continua dei volumi di trasporto e del traffico. Le capacità sono al limite? Di seguito alcune cifre e previsioni.

LA FORZA ACCENTRATRICE DELLE CITTÀ — dal 1999 le agglomerazioni urbane registrano una crescita maggiore rispetto alle zone rurali. Alla fine del 2011 il 73,5% della popolazione viveva in zone urbane.



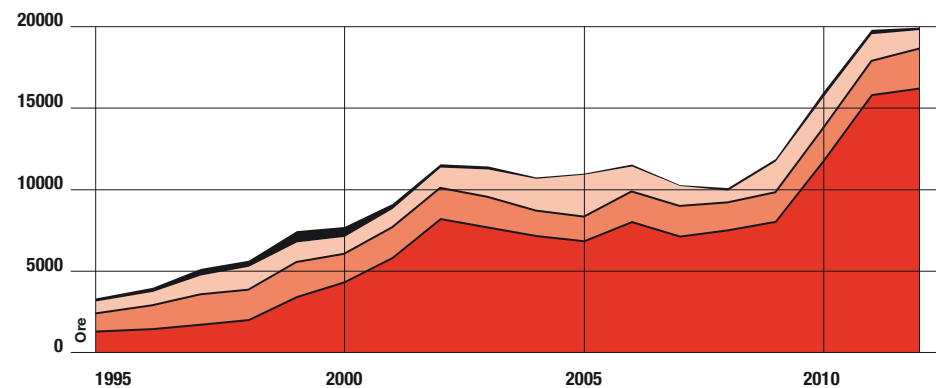
Fonte: Ufficio federale di statistica

SEMPRE PIÙ CODE — nel 2012 sulle strade nazionali svizzere sono state registrate 19 921 ore di coda, vale a dire il doppio rispetto al 2008. L'aumento è dovuto in gran parte alla congestione del traffico.

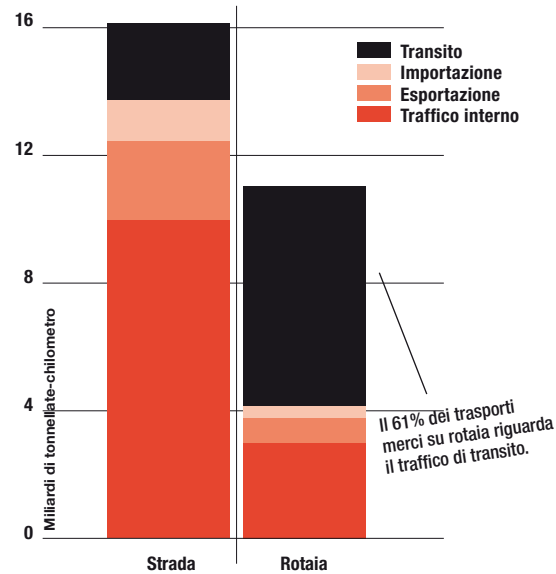
Fonte: UFS, Mobilità e traffico 2013

■ Traffico ■ Cantieri
■ Incidenti ■ Altro

Fonte: Ufficio federale di statistica



UN INGENTE VOLUME DI TRASPORTI — circa 27 miliardi di tonnellate-chilometro (1 tonnellata-chilometro = trasporto di 1 tonnellata di merci per 1 chilometro) di merci trasportate su strada e rotaia si possono suddividere per il 2012 nel seguente modo: il 48% riguarda il traffico interno, il 12% il settore import, il 6% il settore export e il 34% il traffico di transito.



Fonte: Ufficio federale di statistica

LA MOBILITÀ È UN BISOGNO

20 500 km

di persone/chilometro all'anno

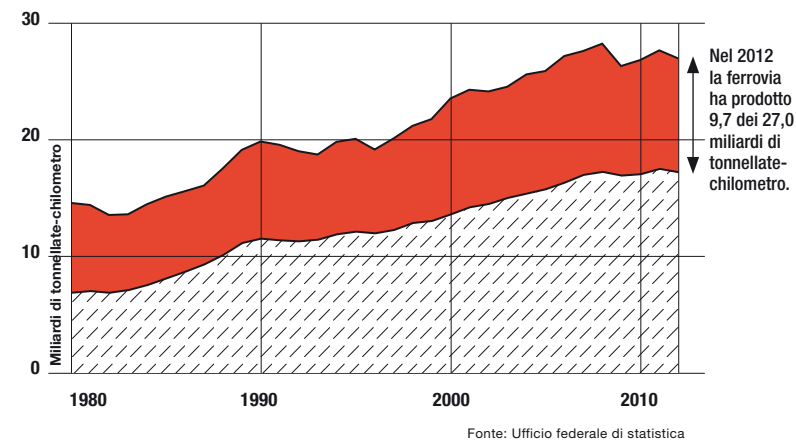
Facendo la somma di tutti i tragitti che una persona che vive in Svizzera percorre in media nel corso di un anno, si arriva a un totale di 20 500 chilometri — all'incirca la metà della circonferenza del globo terrestre. Circa un terzo di questo tragitto, vale a dire 6900 chilometri, si trova all'estero.

MENO TRAFFICO SULLA STRADA — nel 2012 SBB Cargo ha trasportato 175 000 tonnellate nette di merci per giorno ferialle. È riuscita così a evitare 15 000 viaggi con i camion al giorno.



IL 36% SU ROTAIA — nel 2012 abbiamo registrato in tutto 27,0 miliardi di tonnellate-chilometro (1 tonnellata-chilometro = trasporto di 1 tonnellata di merci su 1 chilometro; nel 2011: 27,7) su strada e rotaia. La quota della ferrovia rispetto al volume complessivo — il cosiddetto split modale — è stata del 36% (2011: 37%). Questo valore è nettamente superiore alla media dei 27 Paesi dell'EU (pari al 19% nel 2011).

■ Rotaia ■ Strada



Fonte: Ufficio federale di statistica

PROSPETTIVE PER IL 2030

+77% di merce su rotaia / **+27%** su strada

Fonte: rapporto finale Protrans, 2011

Secondo le previsioni dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE, fra il 2010 e il 2030 le prestazioni di trasporto (tonnellate-chilometro) del traffico merci complessivo sono destinate a crescere di circa il 45% per lo stato di riferimento 2030+. Stando

a queste indicazioni, la ferrovia è destinata a diventare più importante e a crescere oltre la media. Fino al 2030 le prestazioni ferroviarie cresceranno del 77% circa, mentre sulla strada è previsto un aumento dei trasporti merci del 27%.

ad animarsi con i suoi tre binari: sui marciapiedi i carrelli elevatori elettrici si muovono in modo coreografico, mentre negli uffici si programmano i percorsi dei camionisti.

Un primo team addetto ai carrelli elevatori svuota i carri e ripone la merce sul bordo del marciapiede. Un secondo team suddivide la merce in base alla destinazione su aree appositamente contrassegnate. «Su ogni singola paletta è applicata un'etichetta su cui sono riportati il peso, il numero di pezzi e la data di consegna così come il numero di telefono del referente», spiega Sven Eckmann, responsabile della filiale di Camion Transport AG Losanna (CTL). La porta presso cui il carico può es-

«Un sistema di smistamento studiato per la logistica fin nei minimi dettagli.»

SVEN ECKMANN, CAMION TRANSPORT AG

sere ritirato è contrassegnata a chiare lettere. Qui le palette vengono trasbordate sui camion e consegnate a tutti gli indirizzi di ordinazione per lo più nel corso delle prime ore del mattino. «Questo sistema di smistamento, studiato fin nei minimi dettagli in termini logistici, funziona alla perfezione», afferma Eckmann compiaciuto. E il tutto con carichi di merci molto eterogenei. Con la mano indica un'enorme pala scavatrice qui, un radiatore là, confezioni per apparecchi elettronici, una scorta di carta igienica, un carico di pneumatici per auto, pali per piste da sci e una catasta con vari elementi edili. Qui si trasbordano tutti i prodotti, incluse le merci fresche.

«Ogni giorno gestiamo qui da 1100 a 1300 consegne che in alta stagione possono arrivare fino a 324 tonnellate di merci da trasportare», spiega Eckmann. «Le >

Nella sede di Pistor AG a Rothenburg (LU) ogni giorno vengono caricati sui treni merci di SBB Cargo 12000 prodotti alimentari per panetterie ed esercizi gastronomici. Grazie a trattori, i carri vengono smistati e preparati per il viaggio. La meta: la centrale di distribuzione di Pistor a Chavornay (VD).



merci sono smistate per regioni e i tour pianificati in base alle esigenze dei clienti.» Ogni mattina 48 veicoli di varie dimensioni, alcuni alimentati a metano, si mettono in viaggio in tutte le direzioni. Il 31% delle

«Ogni giorno gestiamo qui da 1100 a 1300 consegne.»

SVEN ECKMANN

consegne è destinato solo a Losanna e al suo agglomerato urbano. Prima del sorgere del sole, i negozietti, i caffè e le panetterie locali ricevono i loro prodotti e possono così riempire scaffali, banconi e dispense prima dell'arrivo dei primi clienti. Le consegne ai grandi magazzini seguono altre

tabelle di marcia. «Qui i trasportatori in molti casi possono arrivare al più presto alle 8 o alle 9 perché i punti vendita prima non sono aperti», commenta Eckmann. Oltre a Losanna, Camion Transport AG serve anche il resto della Svizzera romanda. Le consegne nel Vallese, nel Nord vodese e a Ginevra rientrano tra le sue attività diurne e notturne.

Ordinato oggi, consegnato domani

Che la logistica di distribuzione negli agglomerati urbani sia impegnativa lo confermano anche i trasportatori. «Per le consegne a Losanna o in altre grandi città impieghiamo solitamente i furgoni», afferma Sven Eckmann. Ma anche questi mezzi scattanti e maneggevoli devono affrontare varie avversità nelle città. Dell'incremento del traffico nei centri città e delle relative conseguenze ne sta risentendo anche Mo-

bili Pfister SA. L'azienda sfrutta i vantaggi del traffico combinato da decenni e ogni giorno spedisce in media da 3 a 4 carri ferroviari ad Allaman VD, ciascuno con due casse mobili. Queste ultime, una volta caricate nella centrale logistica di Suhr, vengono trasbordate sui camion posteggiati nella stazione di Allaman. Sofà, tavoli, letti e armadi vengono distribuiti ai clienti su camion o furgoni che partono dalla stazione. Il territorio di consegna comprende la città di Losanna e il suo agglomerato urbano e si estende lungo le sponde del Lago Lemano fino a Ginevra. I tratti più nevralgici sulla rete stradale si concentrano per lo più negli agglomerati urbani.

Fattori difficilmente prevedibili, come ingorghi negli orari di punta, assenza di spiazzi per lo scarico merci o divieti di circolazione in determinati orari, pregiudicano il rispetto dei tempi di consegna.

«Questi sono i motivi principali per cui a volte occorre posticipare con poco preavviso gli orari di consegna concordati. La sfida è limitare al massimo questi inconvenienti», spiega Thomas Zeder, responsabile logistica presso Pfister.

Che si tratti di mobili, surgelati o televisori, i trasporti nelle città sono difficili per tutti i fornitori. I termini di consegna richiesti dai clienti e i problemi di traffico costringono a volte le aziende di trasporto «ad adattare i giri a necessità materiali piuttosto che a scegliere il percorso ottimale», ci spiega Peter Ballmer, responsabile Svizzera romanda presso Galliker Transport SA ad Aclens (VD). Questo procedimento comporta per gli autotrasportatori stress e inutili chilometri in più, ma non sempre lo si può evitare. «Oggi viviamo in un mondo in cui si va di fretta», dichiara Mario Zilliotto, responsabile >

Foto: messe e disposizione

Thomas J. Ernst, responsabile Trasporti Nazionali, La Posta Svizzera SA

Posta in viaggio di notte

In Svizzera si recapitano ogni giorno oltre 14 milioni di lettere e giornali nonché circa 440 000 pacchi.



Signor Ernst, quanti pacchi e lettere consegna ogni giorno La Posta Svizzera SA nelle città svizzere con oltre 50 000 abitanti?

Ogni giorno consegniamo in tutto ai clienti svizzeri oltre 14 milioni di lettere e giornali e circa 440 000 pacchi. Questa quantità si ripartisce pressoché equamente tra città e aree rurali.

Quale percorso segue un pacco spedito nel pomeriggio da un nonno di Coira alla nipotina che vive a Losanna?

I pacchi in partenza da Coira e dintorni vengono trasportati grazie ai trasporti postali regionali nella base di distribuzione di Landquart (GR) e da lì a Urdorf (ZH) per lo smistamento. Qui si registrano i dati dei pacchi. Alle 21.30 circa il materiale viene spedito con il trasporto diretto al Centro pacchi Dailens (VD) da dove, alle 0.30 circa, viene smistato sulla base dei dati forniti da Urdorf e consegnato direttamente al corriere competente che carica sul suo veicolo i pacchi destinati al proprio distretto e parte da Dailens in direzione di Losanna verso le 6.45.

La logistica di distribuzione nelle città è regolamentata in modo diverso rispetto alle regioni rurali?

Nelle città e negli agglomerati urbani le lettere vengono recapitate per mezzo di scooter a due e tre ruote dotati di rimorchi, mentre i pacchi con dei furgoni. In campagna il postino consegna anche i pacchi con veicoli a 3 o 4 ruote nell'ambito del cosiddetto recapito misto.

Quali sono le sfide della city logistics? Soprattutto nei centri città, le restrizioni temporali sulla circolazione nelle aree chiuse al traffico rappresentano una sfida. Il costante ampliamento delle zone con divieto di sosta rende ancora

più difficile la consegna dei pacchi. Per consegnare le lettere in città, oggi la Posta impiega spesso gli scooter elettrici a tre ruote, che non possono comunque transitare nelle aree chiuse al traffico.

A quel punto il postino deve continuare a piedi?

Ci sono ancora circondari di recapito nelle città che possono essere percorsi solo a piedi dai nostri postini. Ad esempio i quartieri inaccessibili persino per uno scooter a due ruote con rimorchio.

Come funziona il binomio strada-rotaia?

La Posta, fino a oggi, gestisce centri di distribuzione in città come Coira, Basilea, Berna, Ginevra o Urdorf per alcune aree della città di Zurigo. In questo modo i pacchi possono essere consegnati su rotaia ai fattorini la mattina presto, prima del traffico pendolare.

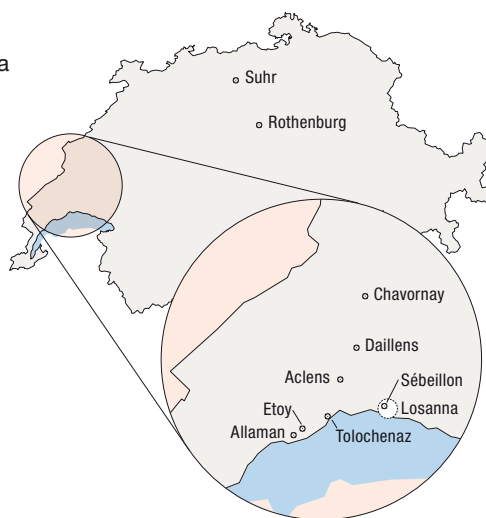
Come si presenta la situazione nelle altre città, ad esempio a Losanna?

Nel settore del recapito e dell'accettazione, la Posta gestisce una centrale all'interno o alle porte di ogni grande città in modo da garantire collegamenti intensi da e verso il rispettivo centro di smistamento. È questo il caso di Losanna.

Quali miglioramenti vorrebbe conseguire nelle città la Posta?

La Posta tiene sempre conto delle abitudini in evoluzione dei suoi clienti affinché i pacchi possano giungere subito a destinazione: PickPost, recapito serale e il sabato o tramite corriere sono solo alcune delle misure adottate. Il servizio «MyPost24» è attualmente offerto in nuovi punti in modo che i destinatari possano essere avvisati dell'arrivo del pacco tramite SMS e possano ritirarlo 24 ore su 24.

Approfondimento Svizzera romanda: oltre 345 000 persone residenti nell'agglomerato urbano di Losanna sono rifornite di merci ogni giorno grazie alla combinazione strada - rotaia.



della filiale vodese dell'impresa di trasporti Planzer di Tolochenaz presso Morges (VD). «Il nostro stile di vita incide sulla frequenza dei flussi merci: per settimane riflettiamo su quale sofà acquistare e, dopo averlo ordinato, lo vogliamo subito.»

Se abbandonati a loro stessi, gli autotrasportatori svizzeri non potrebbero soddisfare tali requisiti. In un paese in cui vige

«L'ambiente svolge un ruolo sempre più importante.»

JOSEF JÄGER, CAMION TRANSPORT AG

il divieto di circolazione notturna per i camion dalle 22 alle 5 c'è bisogno infatti dei trasporti ferroviari. Ridurre l'inquinamento ambientale provocato dalle emissioni di CO₂ è un altro vantaggio importante.

I vantaggi del traffico combinato

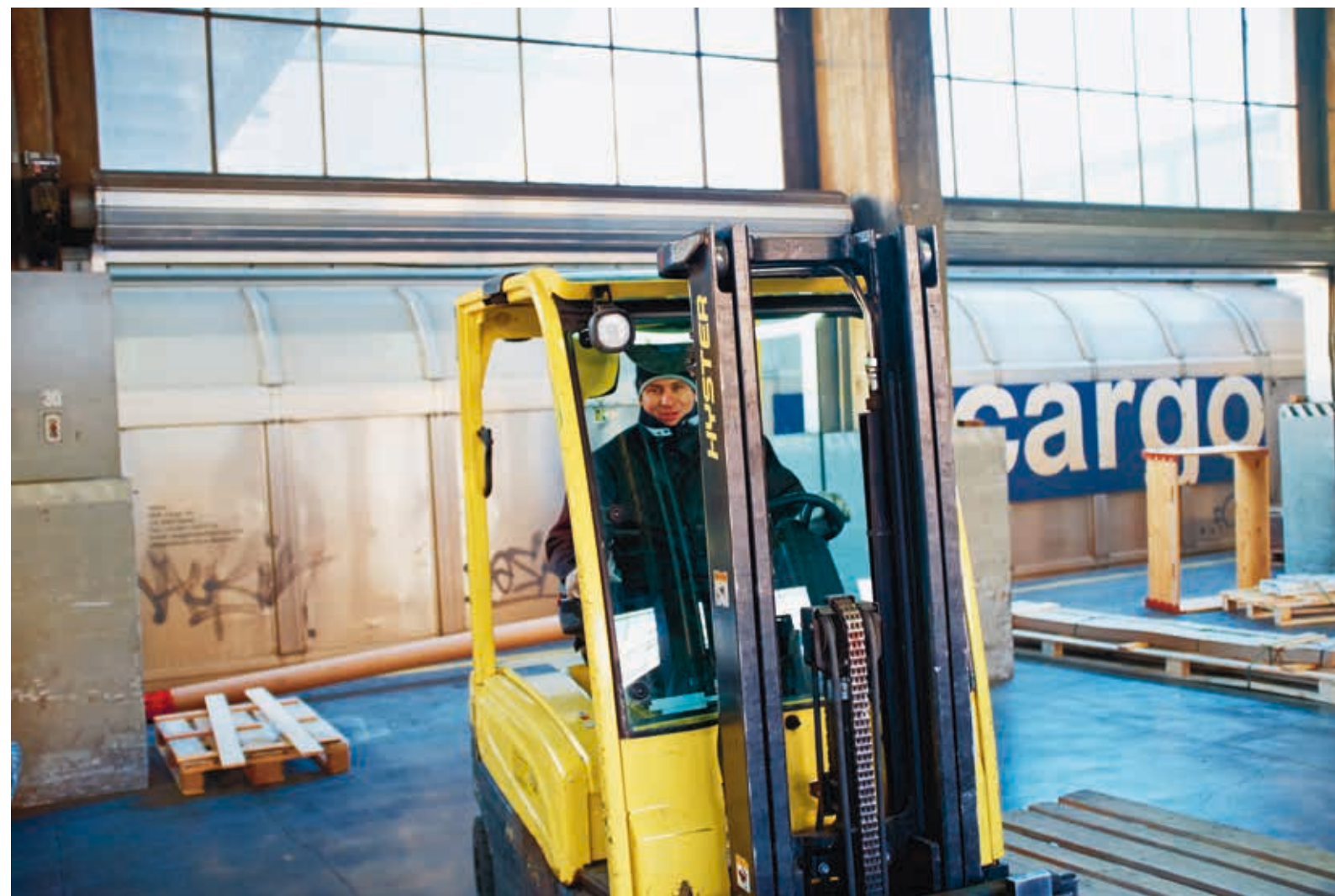
È logico e commercialmente comprensibile che gli autotrasportatori siano interessati a collaborare a stretto contatto con fornitori di servizi ferroviari come SBB Cargo. «Il connubio strada-rotaia consente di dimezzare i chilometri percorsi dai camion e di ridurre le emissioni di CO₂ del 25%», spiega Josef Jäger, direttore di Camion Transport AG. «La tutela dell'ambiente inoltre svolge un ruolo sempre più importante anche per i nostri clienti che

per questa causa, però, non accettano un aumento dei costi di trasporto». Secondo Jäger la combinazione di strada e rotaia offre la soluzione ideale su entrambi i fronti.

Non stupisce dunque che gli autotrasportatori abbiano effettuato per tempo degli investimenti comuni per garantirsi nel lungo periodo i vantaggi di una combinazione ottimale con la ferrovia. Nel 1996 Camion Transport AG, Galliker Transport AG e Planzer Transport AG hanno acquistato Cargo Domicilio dalle FFS e da allora hanno creato e ampliato un'adeguata rete di servizi in tutta la Svizzera.

Con il marchio Cargo Domicilio oggi circolano circa 250 carri merci ogni notte. Cargo Domicilio è dunque uno dei maggiori clienti di SBB Cargo in Svizzera. I carri sono collegati a circa 30 interfacce strada-rotaia in Svizzera e contribuiscono a evitare ogni giorno circa 400 corse di camion.

Non solo i trasportatori ma anche i fornitori di merci stanno sviluppando una coscienza ecologica. «Da Pistor i trasporti ferroviari sono anche un modo per impegnarsi a favore della sostenibilità», afferma Christian Guler. Anch'egli è convinto che i clienti in futuro apprezzeranno ancora di più metodi di lavoro «puliti». Grazie a un significativo trasferimento dei trasporti su rotaia, in un solo anno il grossista di prodotti di panetteria è riuscito a evitare l'emissione di oltre 500 tonnellate di CO₂. Così gustare le cuchaule alla stazione di Losanna al mattino è ancora più piacevole. →



Centrale di distribuzione nel cuore di Losanna: nella stazione di Sébeillon ogni notte arrivano fino a 32 carri merci di SBB Cargo. Le merci vengono trasbordate sui camion assegnati con dei carrelli elevatori. Poi si passa alla distribuzione capillare ai singoli indirizzi di consegna - dai sobborghi ai vicoli dei centri storici.



Frammenti

Logistica

Dalla fonte allo scaffale



Spegne la sete dei consumatori: l'acqua minerale prodotta da Pearlwater Mineralquellen AG a Termin (VS)

Quali prestazioni logistiche sono necessarie per portare un litro di acqua minerale fino allo scaffale del supermercato? Il nostro filmato nel blog di SBB Cargo mostra il percorso dell'acqua, dalla fonte nelle Alpi vallesane fino allo scaffale di un supermercato Coop nella regione di

Zurigo. Illustra inoltre le singole tappe del tragitto e le enormi quantità di acqua che si consumano in un giorno d'estate.

<http://bit.ly/1aq24nv>
Il link al video sul trasporto di acqua minerale.

Contattateci

Servizio clienti
SBB Cargo AG
Centralbahnstrasse 4
4065 Basilea, Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Fax Svizzera 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

SBB Cargo International
Riggenbachstrasse 8
4600 Olten, Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Tel. Europa 00800 7227 2224
info@sbbcargoint.com

Chimica, oli minerali
ChemOil Logistics AG
Güterstrasse 97
Casella postale
4002 Basilea, Svizzera
Tel. + 41 (0) 61 226 60 60
Fax + 41 (0) 61 226 60 30
info@chemoil.ch

Venite a trovarci su Internet

www.facebook.com/sbbcargo
www.twitter.com/sbbcargo
www.youtube.com/sbbcargo
blog.sbbcargo.com
www.flickr.com/blogcargo
www.issuu.com/sbbcargo

Infrastruttura

Le stesse opportunità

Secondo la relazione presentata dagli utenti del trasporto merci e dai cantoni, l'infrastruttura del traffico merci necessita sempre più di nuovi interventi. Se non si adottano in tempo le misure necessarie, i punti critici della rete stradale e ferroviaria nazionale potrebbero peggiorare ulteriormente in futuro. Si dovrebbero costruire per esempio nuovi impianti per il trasbordo dei container. Sarebbe inoltre appropriato dare le stesse opportunità al traffico viaggiatori e a quello merci, come emerge dalla proposta avanzata dal Consiglio federale nel quadro della revisione della legge sul trasporto di merci.

<http://bit.ly/1ivA0qW>
Da qui si può accedere allo studio Infrastruttura traffico merci.

Traffico combinato I Dietikon–Wels (A)

Dalla metà di gennaio 2014, SBB Cargo e il Rail Cargo Group collegano con un nuovo prodotto le proprie reti interne per il traffico combinato, il che rappresenta un passo importante per il traffico merci transfrontaliero. Le due ferrovie merci offrono ai propri clienti dal lunedì al venerdì un collegamento a orario cadenzato lungo la tratta est-ovest tra Wels nell'Alta Austria e Dietikon presso Zurigo.

Traffico combinato II Direttamente fino a Ginevra

SBB Cargo estende il collegamento dell'attuale treno di linea Dietikon-Renens fino a Ginevra. I clienti della regione di Ginevra usufruiscono di un miglior collegamento per le proprie merci in container.

Traffico combinato III Terminal Chavornay

Il terminal regionale per container di Chavornay dovrà rivestire anche in futuro un ruolo importante nel traffico merci. Esso collega la regione di Losanna alla rete ferroviaria svizzera e internazionale. Dallo scorso dicembre SBB Cargo, Contargo (società affiliata di Rhenus) e Pesa (società affiliata di Planzer) detengono insieme la maggioranza delle azioni. Prima di questo passo vi è stato un aumento del capitale. Fino all'apertura dei grandi terminal in progetto, i tre partner assicurano il funzionamento del terminal e garantiscono un approvvigionamento efficiente nella Svizzera romanda.

SBB Cargo Audit superato

L'Associazione Svizzera per Sistemi di Qualità e di Management (SQS) ha svolto l'audit di mantenimento presso SBB Cargo. All'azienda sono state confermate

le certificazioni per la qualità (ISO 9001), l'ambiente (ISO 14001), la sicurezza sul lavoro e la tutela della salute (OHSAS 18001) e la sicurezza nel settore alimentare (ISO 22000) così come per la manutenzione degli impianti di saldatura (EN 3834 ed EN 15085).

Soddisfazione della clientela Valori stabili

Nonostante innumerevoli cambiamenti, il grado di soddisfazione complessiva dei clienti di SBB Cargo si mantiene stabile rispetto all'anno precedente. Il voto complessivo è stato di 6,98 (anno precedente: 6,95; scala da 1 a 10). Sono migliorati i valori relativi allo svolgimento del trasporto, all'immagine e all'allestimento dell'offerta. SBB Cargo ha migliorato i risultati per la qualità dei trasporti e la gestione delle offerte. I valori relativi alla fatturazione e alla gestione dei reclami sono invece scesi. SBB Cargo adotterà quindi misure specifiche in questo settore.

I trasporti delle barbabietole da zucchero

Da ottobre a dicembre, i carri di SBB Cargo hanno attraversato la Svizzera carichi di barbabietole. Le barbabietole sono state lavorate negli zuccherifici di Aarberg e Frauenfeld per essere trasformate in zucchero, melassa e foraggio. Nel 2012 lo stabilimento di Aarberg ha festeggiato il suo centenario e nel 2013 è stata la volta del cinquantesimo per la sede di Frauenfeld.



Le barbabietole salgono a bordo: il trasporto alla volta dello zuccherificio si svolge per lo più su rotaia.



Blog Cargo

Dalla culla alla culla

L'ultima edizione della rivista Cargo ha trattato il ruolo della ferrovia nel trasporto dei materiali riciclabili. Diversi esempi sono descritti anche nel blog di SBB Cargo, dove sono stati presentati dei personaggi interessanti sullo stesso tema, come il professor Michael Braungart. Chimico, ingegnere di processo, visionario e imprenditore, il professor Braungart ha sviluppato il principio del «Cradle to Cradle» (dalla culla alla culla), in collaborazione con l'architetto americano William McDonough. Se questa teoria fosse applicata sistematicamente, non ci sarebbero più rifiuti. Tutto sarebbe completamente biodegradabile, oppure i singoli materiali potrebbero essere riutilizzati all'infinito. Secondo la teoria del prof. Braungart, i prodotti che attraverso l'uso si modificano dal punto di vista biologico, chimico o fisico – ad esempio generi alimentari, detersivi o suole – devono essere prodotti in modo tale da poter essere reintegrati in sistemi biologici, ad esempio ritrasformandoli in terra o compost. Gli oggetti che solo si usano ma non si consumano – come ad esempio lavatrici o finestre – devono essere invece fabbricati in modo da poter essere riutilizzati in altri sistemi tecnici. P.S.: anche sul tema principale di questa edizione trovate continuamente nuovi articoli nel blog di Cargo.

<http://bit.ly/19KASzW>

«È in ballo l'arteria principale in Svizzera»

Il «gigante arancione» è la principale azienda svizzera di commercio al dettaglio e una delle 500 imprese più grandi al mondo. Il capo della logistica Migros Andreas Münch, a colloquio con Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, racconta come si fa a rifornire ogni giorno 1,4 milioni di clienti in un duro contesto di mercato.

Intervista: Roy Spring
Fotografia: Markus Bertschi

Signor Perrin, da bambino andava alla Migros o alla Coop?

PERRIN: Sono cresciuto nelle vicinanze di un negozio Coop, proprio lungo una linea ferroviaria, che a quanto pare ha influito di più sulle mie scelte future. Regolarmente passava anche il furgone-negoziò della Migros, cosa che a noi bambini piaceva molto.

Allora le si spezza il cuore sentendo che Gottlieb Duttweiler, fondatore della Migros, acquistò cinque camion Ford T con il suo capitale iniziale di 100 000 franchi.

PERRIN: Al contrario! Ammiro molto Duttweiler. Sin dall'inizio ha compreso che la logistica era un fattore determinante e ha potuto così scrivere una grande storia di successo.

Signor Münch, Duttweiler sognava di gettare un ponte diretto tra produttore e consumatore. Questa idea è ancora al passo con i tempi?

MÜNCH: Per offrire prezzi più bassi doveva lavorare nel modo più razionale possibile: prodotti preconfezionati, rapido tra-

sporto merci, costi fissi ridotti al minimo. Questa filosofia da noi è ancora estremamente attuale.

Con 1,4 milioni di clienti al giorno, il «gigante arancione» figura tra le prime 500 imprese del mondo. Quanto è impegnativo soddisfare le esigenze di un cliente di tali dimensioni?

PERRIN: Solo una sfida costante permette di migliorare ed evolvere. I miei colleghi all'estero si stupiscono sempre di fronte alle complesse prestazioni logistiche che forniamo al commercio al dettaglio. Senza la Migros oggi non saremmo andati così lontano.

Quanto incidono gli influssi globali sul commercio al dettaglio svizzero?

MÜNCH: Negli ultimi 20 anni il volume del mercato è rimasto pressoché stabile. Molti nuovi offerenti, specialmente hard discounter, spingono però per affermarsi sul mercato svizzero. A ciò si aggiunge il turismo degli acquisti, causato dal franco forte. Non intravedo una controtendenza, dobbiamo adeguarci a questa situazione.

Quanta flessibilità dimostra SBB Cargo quando si tratta di fornire prestazioni ancora più convenienti?

PERRIN: Il mercato del traffico merci su rotaia è in una fase di cambiamento. L'industria pesante con le sue grandi quantità perde importanza e avanzano invece i servizi, il commercio e lo smaltimento. Abbiamo colto la palla al balzo e oggi offriamo un livello nettamente più alto di flessibilità e innovazione. La Migros se ne avvantaggia, con nuovi treni e processi di trasporto più efficienti.

L'Impresa di distribuzione Migros Neuendorf (MVN) è il più grande centro logistico della Svizzera. Che ruolo svolge il traffico merci su rotaia?

MÜNCH: Già da decenni puntiamo sulla ferrovia. Il 50% delle merci raggiunge e lascia Neuendorf su treni merci. Per noi è chiaro: per le merci pesanti su lunghe distanze la ferrovia è una scelta obbligata. La nostra acqua minerale Aproz da Nendaz/VS ne è un esempio perfetto da oltre 50 anni. Per il traffico combinato non accompagnato tra Neuendorf e Gossau/SG abbiamo inoltre acquistato dei moder- >

«Non vogliamo fare la parte dei cattivi», dice il capo della logistica Migros Andreas Münch (ds.) a Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, nella centrale di distribuzione di Neuendorf.

ni container refrigerati. E nell'ultimo anno abbiamo trasferito dalla strada alla rotaia un altro collegamento tra la centrale di distribuzione a Suhr/AG in direzione di Ecublens/VD.

Come può SBB Cargo garantire la redditività a lungo termine degli investimenti Migros?

PERRIN: Le FFS si sono chiaramente impegnate a favore del traffico merci interno. La miglior garanzia, tuttavia, è lo stato di salute della nostra impresa, che dipende tra l'altro da un risultato finanziario positivo a cui miriamo per questo e per gli anni a venire. Altrettanto importante è la possibilità di investire nel sistema. A questo scopo prevediamo di spen-

dere oltre 300 milioni di franchi nei prossimi anni.

MÜNCH: I nostri processi richiedono un'integrazione perfetta da entrambe le

punto di saturazione. Ma è proprio qui che i nostri negozi sono maggiormente presenti. È qui che vive la gran parte dei nostri clienti...

Come conciliare il trasporto di merci, pendolari e viaggiatori?

PERRIN: La ferrovia ha il vantaggio che il traffico può essere pianificato in anticipo e le tratte assegnate sono disponibili giornalmente. L'orario quindi ci rende meno flessibili rispetto alla strada, ma più affidabili. Nelle catene logistiche questo aspetto assume un'importanza sempre maggiore.

MÜNCH: Nel nostro settore le interdipendenze hanno un peso enorme. Ai nostri negozi garantiamo una finestra di conse-

«La miglior garanzia è lo stato di salute della nostra impresa.»

NICOLAS PERRIN

parti. Ciò significa che un treno merci deve essere trattato esattamente alla stregua di un treno regionale per pendolari. Ci rendiamo conto che l'infrastruttura delle FFS negli agglomerati urbani è al

Migros

Una «M» in più

La Cooperativa Migros è la principale azienda svizzera nel commercio al dettaglio e si posiziona tra le 500 imprese più grandi del mondo. Al gruppo Migros appartengono tra l'altro le imprese commerciali al dettaglio Micasa, Globus, Denner, Obi, Sportxx, Ex Libris, Office World e Interio. L'impresa fondata a Zurigo nel 1925 da Gottlieb Duttweiler serve oggi 1,4 milioni di clienti al giorno, possiede un assortimento di oltre 100 000 articoli ed è presente in tutti i cantoni nonché in Francia e in Germania. La Migros possiede 3 centrali di distribuzione nazionali e 10 regionali, oltre ai propri stabilimenti di produzione come Jowa, Midor, Mibelle, Bischofszell, Chocolat Frey ecc.



SBB Cargo

nel 2012 ha trasportato per la

Migros

complessivamente 1 027 503 tonnellate

in 73 478 carri

gna di massimo 30 minuti. In questo tempo il personale convocato deve sistemare la merce in modo che il negozio sia pronto alle 8 del mattino in punto. Ecco perché l'affidabilità di SBB Cargo è così importante.

Ma SBB Cargo sa davvero cogliere la complessità della logistica Migros?

PERRIN: Certo! La nostra rete a carri completi è all'altezza di esigenze complesse. Grazie ai quantitativi ingenti, possiamo offrire a Migros anche soluzioni speciali. Infatti i nostri collaboratori sul territorio sono sempre più collegati in rete e dispongono di tutti i dati necessari. Ora stiamo investendo in un sistema per poter garantire le prenotazioni dei trasporti.

Come si può assicurare l'approvvigionamento di chi abita negli agglomerati urbani?

MÜNCH: Riforniamo già soltanto Zurigo con 1000 tonnellate di merci al giorno per l'uso quotidiano, un servizio importante per mantenere la città viva e permetterle di prosperare. Purtroppo al momento si registra una tendenza a chiudere le città al traffico. È imperativo, invece, che queste mantengano aperti i propri assi di traffico.

Cosa ne pensate degli hub nella città?

MÜNCH: Stiamo lavorando intensamente a nuovi progetti per il rifornimento delle aree urbane. La questione va vista in un'ottica interaziendale. Per evitare che i camion mezzi pieni transitino nel centro cittadino, si possono creare dei punti di trasbordo in periferia. A Zurigo, per esempio, abbiamo a disposizione una sede ideale all'Hardturm, che si potrebbe trasformare in city hub.

PERRIN: Credo anche io che in questo campo vi siano delle potenzialità. Le FFS possiedono diversi terreni nelle città che possono essere utilizzati non solo per abitazioni e uffici.

Sarebbe fattibile un ulteriore trasferimento dalla strada alla rotaia negli agglomerati urbani?

PERRIN: Per me l'importante è sviluppare questa strada collaborando con l'economia e anche con le città. Ad esempio, a Cadenazzo abbiamo realizzato un terminal e una piattaforma di trasbordo. Molti commercianti sfruttano questa sede per il trasbordo in Ticino. Posso quindi immaginarmi qualcosa di simile per Zurigo.

«Il problema si concentra chiaramente nella «banana del Mittelland».»

ANDREAS MÜNCH

MÜNCH: L'essenziale è dare la giusta attenzione al traffico interno in Svizzera. In questo ambito occorre ragionare e agire coinvolgendo tutti i sistemi di trasporto. A causa delle scarse capacità, in futuro sarà determinante una combinazione ancora più efficiente di strada e rotaia e naturalmente un impiego ancor più ottimizzato delle capacità disponibili. Il problema si concentra chiaramente nella banana del Mittelland ...

... Banana del Mittelland?

MÜNCH: Guardi sulla carta: i punti nevralgici si concentrano lungo il Giura nell'area Zurigo-Härkingen-Berna-Losanna-Ginevra. Qui vive la maggior parte della popolazione svizzera, qui si consuma di più, qui c'è la gran parte dei nostri negozi. Colpisce tuttavia che i maggiori investimenti siano destinati al traffico su rotaia lungo l'asse nord-sud. Non ho nulla contro la NFTA, ma per la nostra logistica l'asse nord-sud ha una rilevanza assolutamente minima. I maggiori flussi di merci si concentrano lungo la banana del Mittelland.

PERRIN: La linea sul versante sud del Giura rappresenta nel traffico interno quel che il Gottardo rappresenta nel traffico di transito. I progetti essenziali per l'infrastruttura si concentrano tra Ginevra e Winterthur. Con le due stazioni di smistamento di Losanna e nella Limmattal sia-

mo inoltre ben posizionati. I nostri primi treni di linea nel traffico combinato li abbiamo lanciati proprio sull'asse ovest-est.

MÜNCH: Qui sono in ballo l'arteria principale della Svizzera e il futuro approvvigionamento delle merci. Gli agglomerati urbani continuano a crescere, quindi il problema si accentuerà ulteriormente.

Vedete una soluzione?

MÜNCH: Dei modelli di occupazione più flessibili porterebbero a un decongestionamento, evitando così che tutti i pendolari facciano la spola due volte al giorno contemporaneamente. Il trasporto merci dovrebbe concentrarsi maggiormente negli orari marginali, in modo da distribuire meglio le capacità. In altri paesi il trasporto merci già oggi può avvenire solo di notte - altrimenti il traffico collasserebbe. A Parigi la spazzatura viene raccolta solo di notte, semplicemente perché di giorno i camion della nettezza urbana resterebbero bloccati nel traffico.

Nella sua pubblicità Migros sostiene: «M per il meglio». Quale slogan conierebbe per SBB Cargo?

MÜNCH: Sempre competitiva e affidabile - oggi come domani. →

<http://bit.ly/1co8EL8>
L'incontro con il CEO per intero.

Andreas Münch, 56 anni, è a capo del Dipartimento di logistica e informatica dal 2005 ed è membro della direzione generale della Federazione delle Cooperative Migros composta da 7 elementi. Ingegnere elettrotecnico laureato al Politecnico di Zurigo, in precedenza ha lavorato tra l'altro per le ditte BBC/ABB, Ascorm, Swisslog, Sulzer Infra e da ultimo è stato CEO di Finetool, impresa attiva nell'impianistica.

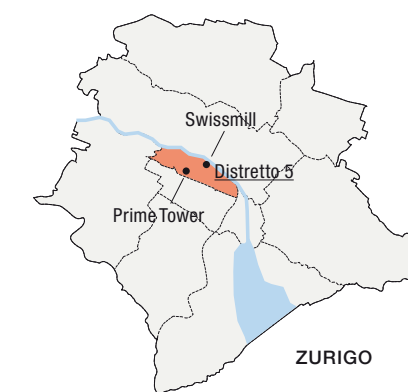
Nicolas Perrin, è dal 2008 CEO di SBB Cargo e membro della Direzione delle FFS. Ha studiato ingegneria civile al Politecnico di Zurigo. Ha 54 anni, è sposato e vive a Sciaffusa.



Il colosso del Distretto 5

Lo spettacolo si svolge nel cuore di Zurigo tre volte al giorno: un lungo treno merci transita su marciapiedi e piazze trafficate. SBB Cargo consegna 200 000 tonnellate di cereali all'anno a Swissmill, il più grande mulino della Svizzera.

Testo: Jean-Pierre Rittler
Fotografia: Christian Schnur



Venerdì sera, ore 20.30. La settimana lavorativa si è finalmente conclusa e, nonostante il freddo, le persone si affollano nel Distretto 5 per iniziare una notte di festeggiamenti. Ridono, si divertono, passeggiano a gruppetti per il nuovo quartiere alla moda nell'area ovest di Zurigo.

Allo stesso tempo, a 1,5 chilometri di distanza nella buia stazione merci di Ausersihl, proprio sotto il ponte Duttweiler, una locomotiva a diesel si mette in marcia emettendo un rumore sordo. Nella cabina di guida della «Am 843» è seduto Hans Stocklin che mette in moto questa macchina di 80 tonnellate e oltre 2000 CV dirigendosi verso il centro di Zurigo illuminato a giorno.

Le persone intente a festeggiare non si aspettano l'arrivo di questo colosso che a un certo punto spunta dall'oscurità, attraverso strade, marciapiedi, piste ciclabili e si insinua come un lungo ed enorme lombrico tra le persone, i turisti, le auto e i ciclisti.

Ma non fa paura. La gente si ferma a guardarlo affascinata e sorpresa, scuote la testa, tira fuori cellulari e macchine fotografiche e iniziano i flash. «Non voglio sapere in quante foto sono stato immortalato», dice sorridendo il macchinista Hans Stocklin. È il suo ultimo giro per oggi, e anche il più difficile. È diretto a Swissmill, il più grande mulino di cereali della Svizzera situato nel cuore di Zurigo direttamente sulla Limmat. Qui si lavorano 200'000 tonnellate di cereali all'anno, tutta materia prima consegnata da SBB Cargo tre volte al giorno.

Un silo enorme per Zurigo

Hans Stocklin conosce il tragitto. Lavora per la ferrovia da oltre 40 anni e dal 1980 effettua le consegne per Swissmill. «In passato era una zona tranquilla», racconta. «Ora è tutto diverso. Fino ad alcuni anni fa era un quartiere industriale. Riforniamo le aziende direttamente con i treni.»

«Siamo qui dal 1843, in una posizione da sempre strategica per i collegamenti.»

MATTHIAS STAEHELIN, SWISSMILL

I vecchi binari che arrivavano fino all'Hardturm e alla stazione centrale non ci sono più e le aziende se ne sono andate dal Distretto 5. È rimasto solo il binario che giunge fino a Swissmill e ci resterà ancora a lungo.

«Il nostro futuro è proprio nel cuore della città», conferma Matthias Staehelin, responsabile Approvvigionamento/QM/Autorità presso Swissmill: «Siamo qui dal 1843, in una posizione da sempre strategica per i collegamenti: abbiamo un nostro raccordo ferroviario, un raccordo autostradale nelle vicinanze e tutti i consumatori principali in un raggio di circa 100 chilometri.»

I non addetti ai lavori si meravigliano, ma in realtà la posizione nel centro di Zurigo è proficua per la grande azienda. «Ovviamente questa collocazione è sempre stata motivo di discussione, l'ultima >

volta in occasione della costruzione del silo «granaio». Al tempo fu proposta in alternativa un'area verde. Ma l'analisi economico-aziendale dimostrò che tale location sarebbe stata chiaramente svantaggiosa rispetto alla sede odierna.»

Stahelin guarda dalla finestra e indica la gru di 90 metri che svetta su tutta l'area di Swissmill. «È il nostro prossimo grande progetto. Qui sopraelevaremo il silo "granaio" da 40 a 118 metri di altezza.» Dopo la Prime Tower di 126 metri nascerà così il secondo edificio più alto di Zurigo e uno dei silos più grandi d'Europa.

Un silo enorme nel cuore di Zurigo? Stahelin spiega: «Fino alla fine del 2009 avevamo un silo nel porto renano St. Johann a Basilea. Ma al porto subentrò il campus della Novartis e grandi capacità di stoccaggio andarono così perdute. Durante la ricerca di un'area sostitutiva si capì che la posizione migliore sarebbe stata là dove si produce.»

Segnale acustico agli incroci

Eventi climatici estremi hanno reso i rifornimenti non più così scontati negli ultimi anni. I lunghi periodi di siccità e caldo nell'estate 2003 o 2007 hanno ridotto i livelli di acqua così tanto da impedire quasi la navigazione. «Avere maggiori scorte di magazzino sul posto aiuta a garantire l'approvvigionamento. Negli ultimi anni, inoltre, l'assortimento si è ampliato con l'arrivo di vari marchi e prodotti speciali. Avere delle capacità maggiori sul posto è di grande aiuto anche in questo ambito», spiega il responsabile Approvvigionamento.

Swissmill resterà dunque a Zurigo, si amplierà e si affiderà così sempre più a SBB Cargo, che accetta volentieri questa sfida. Christian Knecht, capo del team Produzione Cargo Regionale di Zurigo, ne è orgoglioso. «Attraversare mezza Zurigo è già di per sé straordinario. Non sono in tanti a fare una cosa del genere.» I viaggi tuttavia devono essere ben programmati: «Facciamo tre corse al giorno da lunedì a venerdì, la prima alle 5.30 con 12-13 vagoni. Abbiamo degli orari fissi in cui possia-



«Facciamo tre corse al giorno», afferma Christian Knecht, capo del team Produzione Cargo Regionale.

mo transitare. E naturalmente tante prescrizioni speciali. Ma affrontiamo questa sfida volentieri – in fondo è anche il nostro pane quotidiano», dice sorridendo.

Ma prima che il pane venga cotto, bisogna trasportare il grano fino al mulino attraverso un quartiere molto animato. A passo d'uomo Hans Stocklin conduce la locomotiva attraverso le strade. «Rispetto al passato la zona ora è molto più animata. C'è più traffico, più gente a piedi, tanti nuovi alberghi e dunque ospiti stranieri per i quali questo lungo treno è qualcosa di sensazionale.» Di conseguenza il percorso è diventato molto più impegnativo. «Devo prestare più attenzione, soprattutto ai pedoni. Ovviamente alcuni conosco-

«Attraversare mezza Zurigo è già di per sé straordinario.»

CHRISTIAN KNECHT, SBB CARGO

no il treno e quindi gli fanno largo. Ma altri continuano semplicemente a camminare. E gli autisti hanno dei chiari segnali di stop ma cercano sempre di farsi strada.»

A destra svetta la Prime Tower, il grattacielo più alto della Svizzera. Il manovratore Ibrahim Hajriz procede avanti e informa costantemente il macchinista della situazione via radio. «Aspetta che passi l'auto. Ora puoi andare, la strada è libera.» Nella Prime Tower c'è un ascensore che scarica le persone direttamente sulla strada. Il treno passa solo a pochi metri da loro.

Prima del grande incrocio sotto l'Hardbrücke, Stocklin si ferma. Il manovratore attiva con una chiave l'impianto di segnalazione luminosa. Stocklin attende pazientemente finché il semaforo non segna rosso per gli altri. All'incrocio risuona un forte segnale acustico. A

due metri di distanza dai tanti bar e ristoranti si accendono delle lucine LED blu nascoste nell'asfalto. Sembra di essere in una pista di atterraggio.

Stocklin spinge una piccola leva in avanti lentamente, la «Am 843» emette un forte rombo e si mette in moto. Il macchinista ha gli occhi puntati un po' ovunque, deve avere sempre sotto controllo la situazione. Se apparisse un ciclista da dietro l'angolo, le cose potrebbero mettersi male. Un automobilista sfreccia vicino al treno senza guardare. «Ma cosa fa quello là!?» Stocklin frena. «È venerdì sera, c'è sempre molto movimento. In estate è ancora peggio, sono tutti seduti fuori. E lo spazio che separa la locomotiva dalla gente non è tanto.» Tre linee di tram incrociano il tragitto, il macchinista si ferma e dà la precedenza a un tram.

Dopo circa 20 minuti il treno è arrivato da Swissmill. Sui tre binari davanti all'enorme piazzale ci sono dei vagoni pronti per essere ritirati. La locomotiva passa con cautela a fianco dei carri in sosta e il capomanovratore aggancia i carri alla locomotiva. Dopo la prova freni torna indietro nelle strade affollate, passando davanti alle persone che guardano, scuotono il capo, ridono e affascinate fotografano questo colosso blu-rosso che attraversa il centro di Zurigo. —

<http://bit.ly/Lps3pX>
Link al filmato del reportage sul colosso di Zurigo.

Foto: FFS(S), messa a disposizione

«Il corridoio di 4 metri sfrutta il potenziale della NFTA»

Solo con il corridoio di 4 metri lungo l'asse del Gottardo la Svizzera riuscirà a trasferire il traffico verso la rotaia, afferma il direttore di Hupac Bernhard Kunz. Anche la politica vuole portare avanti il progetto in tempi rapidi.

Testo: Peter Krebs

La Nuova ferrovia transalpina (NFTA) del San Gottardo sarà presto inaugurata. Nel 2016 entrerà in funzione la galleria di base lunga 57 chilometri e nel 2019 seguirà la galleria del Monte Ceneri. Nonostante questi ampliamenti, però, non tutto l'asse del San Gottardo da Basilea al nord Italia sarà conforme alle norme stabilite dall'UE per i corridoi ferroviari. A destare preoccupazione è soprattutto l'altezza angolare per il traffico combinato che, escludendo le due gallerie di base, è per lo più di 3,84 metri contro i 4 metri attualmente richiesti. «Solo se il profilo limite sarà portato a questa altezza sull'intero asse, la Svizzera potrà raggiungere i suoi obiettivi di trasferimento del traffico verso la rotaia», dichiara Bernhard Kunz, direttore di Hupac AG, azienda attiva nel traffico combinato.

Della stessa opinione sono anche le istanze politiche. Il Parlamento ha richiesto il corridoio di 4 metri con due mozioni nel 2011. Nella procedura di consultazione del Consiglio federale, nel 2012 la maggioranza dei partiti e le parti interessate hanno appoggiato il progetto che dovrà dare maggiore slancio al trasferimento del traffico stabilito nella Costituzione federale. «Si prevede che si potranno trasferire fino

a 160000 semirimorchi all'anno dalla strada alla rotaia», ha scritto il Consiglio federale nel suo messaggio al Parlamento approvato nel maggio 2013.

Semirimorchi in aumento

La crescente importanza del corridoio di 4 metri è legata a un trend che non era ancora prevedibile quando la Svizzera stava progettando la NFTA: da alcuni anni il traffico merci stradale transalpino punta sempre più sui semirimorchi al posto delle



«Bisogna fare opera di convinimento.»

BERNHARD KUNZ,
CEO HUPAC

casce mobili. Si stima che questi siano già oltre il 60% dei mezzi impiegati. «La logistica è cambiata di molto», appura Kunz: «Sempre più autotrasportatori si affidano al trasporto combinato. Il semirimorchio offre loro la flessibilità che desiderano.» Entro il 2030 è prevista per questa categoria un'ulteriore crescita del 50%, il che

comporta anche degli svantaggi per la ferrovia. I semirimorchi caricati con le ruote posteriori sfruttano le capacità in modo meno efficiente rispetto ai container o alle casce mobili. Questa tendenza di mercato non è tuttavia reversibile. «Se vogliamo rimanere competitivi, dobbiamo tenere conto dei mezzi che circolano su strada», afferma Kunz, secondo cui è necessario adeguare le infrastrutture ferroviarie.

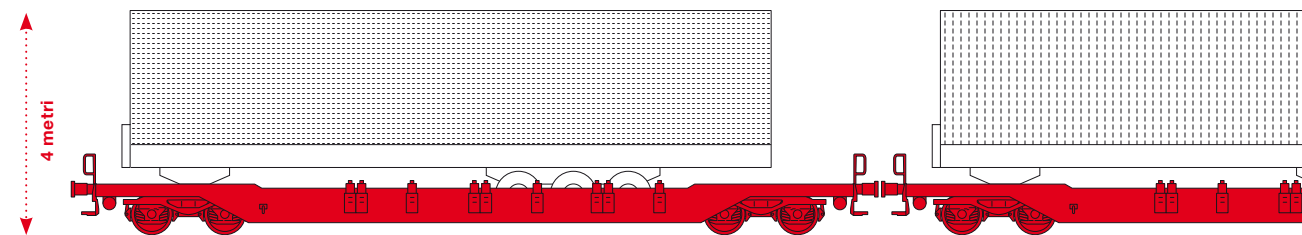
La stragrande maggioranza dei semirimorchi è trasferibile su rotaia solo se l'altezza angolare (profilo limite) è di almeno quattro metri. Così nei vani di carico si può raggiungere un'altezza interna di tre metri che permette di accatastare tre palette l'una sopra l'altra. Finora sull'arco transalpino solo l'asse Lötschberg-Sempione ha offerto il profilo richiesto. Poiché tuttavia il Lötschberg è già ampiamente sfruttato, la Svizzera intende ampliare anche le vie di accesso sull'asse del San Gottardo entro la fine del 2020.

Sostegno in Parlamento

Negli scorsi mesi il corridoio di 4 metri ha fatto progressi significativi sul piano politico. Dopo il Consiglio degli Stati, nella sessione invernale anche il Consiglio >

Illustrazione: Hansjakob Fehrich

Da alcuni anni il traffico merci stradale transalpino punta sempre più sui semirimorchi al posto delle casce mobili.



nazionale ha approvato un credito di 990 milioni di franchi in cui sono compresi 50 milioni per i lavori di ampliamento sul lato italiano del Sempione. Se il 9 febbraio 2014 il popolo voterà a favore del progetto di finanziamento e di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF), si attingerà al fondo FTP per grandi progetti ferroviari e successivamente al Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer).

Il progetto elaborato dalle FFS per il corridoio di 4 metri prevede una serie di interventi di ampliamento. In Svizzera si allargheranno circa 20 gallerie e si elimineranno 150 ostacoli che finora si sono frapposti al profilo limite richiesto: pensiline, sovrappassaggi e impianti di corrente di trazione e di segnali. L'opera più grande e costosa è la costruzione di una nuova galleria a doppio binario del Bözberg che da sola costerà 350 milioni di franchi.

Perché il corridoio sia pienamente funzionale, si dovrà ampliare il profilo anche sulle due tratte di accesso in Italia, dunque tra Chiasso e Milano e sulla linea di Luino che serve l'area a ovest di Milano con il terminale di Busto Arsizio. Kunz sottolinea l'importanza di questa tratta per il traffico merci che finora non è stata riconosciuta: «Qui bisogna fare opera di convincimento.» La Svizzera è disposta a prefinanziare i lavori in Italia. Il Consiglio federale vuole inoltre stipulare degli accordi con questo paese e mettere a disposizione le risorse necessarie, ben 230 milioni di franchi, in parte come prestito in parte come contributi a fondo perso.

Maggiore produttività della ferrovia

In Italia occorre tenere conto, oltre che del profilo limite, anche della lunghezza dei

treni. Finora i tragitti sono stati pensati per treni merci di 550 metri, ma in futuro potranno circolare treni di 750 metri, come già accade nella tratta tra l'Italia settentrionale e Basilea e in Svizzera: «Questo fatto incrementerà la produttività del 30%», sottolinea Bernhard Kunz specificando che la ferrovia diventerà così molto più competitiva. A suo parere il miliardo scarso che la Svizzera intende offrire per il corridoio di 4 metri sarà così anche ben investito. «Abbiamo speso molti soldi per la NFTA, ora dobbiamo compiere l'ultimo passo per sfruttare il suo potenziale.» Secondo Kunz il corridoio di 4 metri non è un progetto di lusso, ma uno strumento per ottenere il massimo dall'infrastruttura esistente con risorse minime.

Dal corridoio trarranno vantaggio anche i viaggiatori. Grazie all'ampliamento del profilo, a partire dal 2020 sulla tratta del San Gottardo potranno circolare anche treni a due piani con un conseguente aumento della capacità tra la Svizzera tedesca e il Ticino. —

Bernhard Kunz, nato nel 1957, è direttore del Gruppo Hupac dal 2003. Prima è stato responsabile di produzione e vicedirettore del Gruppo Hupac. Dal 1978 al 1988 ha lavorato con diverse mansioni all'interno dell'organizzazione Danzas in Europa e oltreoceano. Come export manager e direttore di diverse filiali negli USA ha seguito da molto vicino la liberalizzazione del sistema dei trasporti americano.

5 buoni argomenti

1 Grazie al corridoio di 4 metri si potrà sfruttare meglio il potenziale della NFTA per il trasferimento del traffico.

2 Con il corridoio di 4 metri la ferrovia adatta le sue infrastrutture alle nuove esigenze del traffico combinato che prevede un impiego sempre maggiore di semirimorchi.

3 Il corridoio di 4 metri aumenta la produttività del traffico merci ferroviario transalpino. La ferrovia merci sarà così competitiva anche senza contributi statali.

4 La proposta gode di una ampia maggioranza politica: il Consiglio federale, il Parlamento e la maggioranza dei partiti e delle associazioni la sostengono.

5 Se non si farà un referendum, il finanziamento e la costruzione potranno iniziare già nella primavera 2014. Alla fine del 2020 il corridoio dovrà avere un'altezza angolare di 4 m.

City Stübli

In veste di fotografo indipendente Markus Bertschi è un osservatore attento al dettaglio.



«Questo carro tipo Gkml del 1916 si trova sotto l'Hardbrücke di Zurigo. Con tanto di tavolo, sedie e riscaldamento, funge da sala riunioni rotante del team locale di SBB Cargo.»

blog.sbbcargo.com
Qui trovate regolarmente altre istantanee Cargo scattate da Markus Bertschi.

Céline Peng fa il corriere in bicicletta ed è arrivata terza ai campionati europei dei corrieri del 2013

«Nella vita quotidiana la cioccolata non può mancare, come il vento lungo la corsa»

Testo: Meret Boxler
Fotografia: Fabian Unternährer

«Faccio il lavoro più fantastico che ci sia.» Céline Peng fa il corriere in bicicletta e ha realizzato così il suo sogno. «Feci domanda presso una società di corrieri già quando andavo al liceo, ma all'epoca ero troppo giovane e non mi presero.» Céline non mollò e ci riprovò varie volte. «Ci tenevo davvero tanto e sono rimasta tenace fino alla fine», racconta la zurighese, oggi bernese di adozione.

Da oltre due anni la ventisettenne lavora per Velokurier Berna e ama il suo lavoro, che la porta a sperimentare giorno dopo giorno semplicità, passione e le soddisfazioni di un team molto affiatato. Forse sono proprio questi gli ingredienti che l'hanno fatta diventare una delle migliori della sua categoria. L'estate scorsa ha partecipato ai campionati europei dei corrieri in bicicletta a Berna: ha sfrecciato insieme agli oltre 200 partecipanti attraverso strade e vicoli della città, trasportando lettere e pacchi da un checkpoint all'altro, proprio come avviene nella realtà quotidiana. Alla fine si è aggiudicata il terzo posto nella classifica femminile.

Un incarico segue l'altro

Come allenamento le è bastato il lavoro quotidiano: «Prima di iniziare a fare questo lavoro, mi allenavo molto, andavo in bicicletta senza sosta per paura che non mi prendessero. Ma presto l'allenamento non è stato più necessario.» Oltre a lavorare come corriere sta seguendo gli studi per diventare insegnante di ginnastica e geografia al liceo; le giornate libere le pas-

sa preferibilmente all'aperto. Non teme niente, neppure il brutto tempo. «Al contrario», spiega Céline Peng: «Amo le condizioni estreme e una giornata di tempesta, vento, neve e pioggia può essere per me bellissima. Per non sentir freddo basta restare in movimento. E bagnarsi sotto la pioggia fa parte del mio lavoro.»

Lavora al 50% e spesso fa due turni in un giorno. «In questo caso parto fra le 7 e le 8 e resto in servizio fino alle 13; la sera poi torno a lavorare dalle 16 alle 20.» In un giorno può fare fino a 100 chilometri. Si capisce perché, insieme ai suoi colleghi, divora un paio di piatti di pasta a mezzo-

«Ogni incarico deve essere portato a termine entro un'ora.»

giorno, ha sempre qualcosa sotto i denti e la sera ha una fame da lupo. «Nella vita quotidiana la cioccolata non può mancare, come il vento lungo la corsa! Penso che al giorno d'oggi ci preoccupiamo troppo del fisico e dell'aspetto esteriore. Dovremmo essere contenti per quel che siamo.»

Per chi fa il corriere ogni giorno è diverso dagli altri. Un incarico segue l'altro e nessuno sa quali destinazioni lo attendono. Céline Peng, che spesso lavora anche nella Disposizione, sa perfettamente quanta organizzazione ci vuole per rendere efficiente una giornata di lavoro. Nessun tragitto deve ripetersi senza motivo; il

segreto sta nella giusta pianificazione. Un altro aspetto importante è suddividere le spedizioni nel modo più corretto possibile, evitando assolutamente che un solo corriere debba trasportare 20 chili, mentre un altro nello stesso quartiere consegna solo lettere. «Naturalmente senza tralasciare mai il fattore tempo: ogni incarico deve essere portato a termine entro un'ora.»

L'importante onere organizzativo poggia sulle spalle di due persone: una registra le richieste e prende nota di tutti i dettagli; l'altra pianifica i percorsi e assegna gli incarichi ai singoli corrieri. «La Disposizione sa sempre chi si trova dove e chi trasporta cosa. Siamo sempre in contatto.»

Per le grandi distanze il servizio corrieri collabora con Swissconnect, la società che si occupa dell'organizzazione dei trasporti parziali con il treno, prima che le spedizioni vengano prese in consegna da altri corrieri sul posto della consegna finale. In questo modo anche le spedizioni nazionali arrivano a destinazione in tempi record. La gamma dei materiali è vastissima: sostanze di laboratorio, piani di architetti, foto, fiori, ma anche supporti dati, chiavi e prelievi di tessuto umano che devono essere analizzati in laboratorio mentre l'operazione è ancora in corso. Tutto viaggia rapidamente, a prescindere dalle condizioni meteorologiche. —



In una giornata di lavoro come corriere in bicicletta Céline Peng può percorrere anche 100 chilometri.



SBB CFF FFS Cargo

Là dove la Svizzera progredisce, ci siamo anche noi.

Percorriamo nuove strade e insieme ai nostri clienti sviluppiamo soluzioni sostenibili per soddisfare esigenze di trasporto complesse. Diamo così vita a progetti ferroviari che offrono grandi vantaggi ai nostri clienti. Per una Svizzera orientata al progresso. www.sbbcargo.com

