

cargo

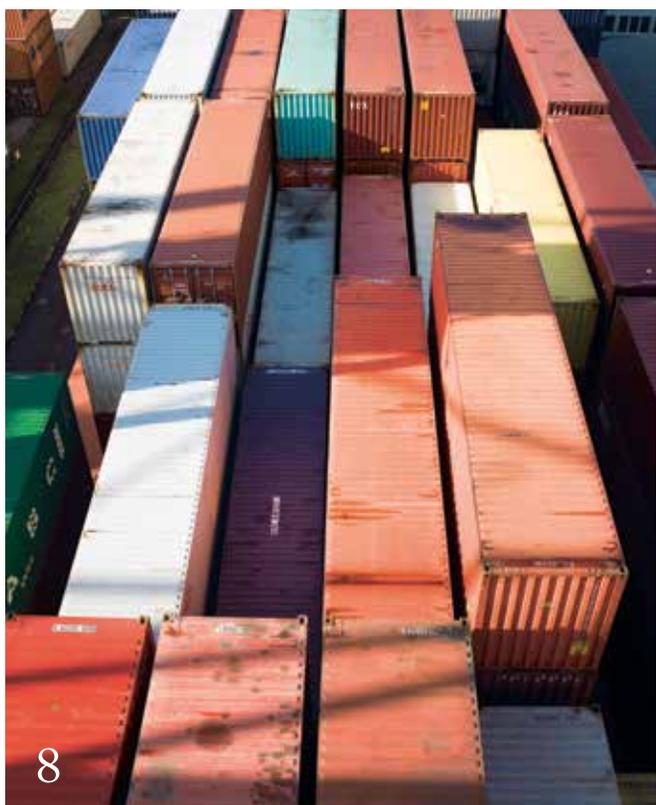
Incontro tra
CEO con
Thomas Knopf,
CEO di
Ultra-Brag

Pag. 18

Un hub sul Reno

Gateway Basel Nord – un terminal merci
trimodale per la Svizzera

Cargo 1/2017



Container per la Svizzera: i Porti renani svizzeri



Bar del porto: la passione di Caroline Rouine



ClimatePartner^o
carboni neutrale al clima

Stampa | ID: 53232-1308-1004

- 4 Storia del Reno come idrovia
Tutto scorre
- 7 Intervista con Stefan Dingerkus
«Efficienza significa collaborazione»
- 8 Gateway Basel Nord
La capitale logistica della Svizzera
- 15 Progetto a Weil am Rhein (D)
Focus sul Dreiländereck
- 16 Sondaggio
Opinioni sul Gateway Basel Nord
- 18 Incontro tra CEO
Thomas Knopf, Ultra-Brag
- 22 Reportage
Bogotá–Anversa–Basilea–Orbe
- 26 Treno «5L Demonstrator»
Il futuro avanza
- 28 Novità del settore
Frammenti
- 29 L'oggetto
Controllo dei carri con fotocamera
- 30 La mia logistica
Caroline Rouine, il bar Marina Basel

Impressum

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

Tiratura complessiva: 7000 copie **Redazione FFS Cargo:** Lea Meyer (responsabile), Tamara Ritter, Anouk Ilg, Miriam Wassmer **Redazione Crafft:** Roy Spring (responsabile), Kristina Morf, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Stefan Boss **Concept, layout e realizzazione:** Crafft Kommunikation AG, Zurigo **Traduzioni:** Traductor, Basilea **Litografia e stampa:** Neidhart + Schön AG, Zurigo **Indirizzo redazione:** FFS Cargo, «Redazione rivista di logistica cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com.

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

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

Un'era visionaria

Basilea ha un valore inestimabile come hub logistico della Svizzera. Ben un quarto del trasbordo di merci viene effettuato via nave nei porti renani. I porti di Rotterdam, Anversa e Amburgo stanno potenziando massicciamente le proprie capacità. Secondo i pronostici, entro il 2030 si dovranno gestire sull'ansa del Reno flussi di merci pari a oltre 600 000 TEU all'anno. Un'impresa titanica!

Per questo ci vogliono soluzioni audaci. Nel tema centrale (pagina 8) prendiamo in esame il progetto del Gateway Basel Nord (GBN). Il sogno di un efficiente terminal di trasbordo trimodale diventerà realtà con la costruzione di una terza darsena in un'area inutilizzata del Dreiländereck. Nella migliore delle ipotesi, l'impianto potrebbe entrare in funzione già nel 2019.

«Il futuro sta in una maggiore collaborazione tra tutti i soggetti del settore dei trasporti e della logistica», sottolinea il rinomato esperto di logistica Stefan Dingerkus nell'intervista (pagina 7). Nel loro incontro, Thomas Knopf, CEO dell'azienda leader di logistica portuale e di navigazione interna Ultra-Brag, e il CEO di FFS Cargo Nicolas Perrin parlano delle strategie adatte a gestire i crescenti flussi di merci (pagina 18).

Che il Reno nascondesse veri e propri tesori è ciò che gli uomini sognavano già nel Medioevo. Il fascino di questa credenza produce ancora oggi i suoi effetti. Nella rubrica dedicata alla storia scoprite come questa leggendaria arteria fluviale sia diventata una trafficata idrovia (pagina 4).

Come arrivano in Svizzera merci di ogni genere da oltreoceano? Nel reportage ripercorriamo il lungo viaggio di un chicco di caffè verde dalla Colombia fino alla fabbrica di Nestlé a Orbe, dove sarà trasformato nel caffè istantaneo Nescafé (pagina 22).

Vi auguro una lettura entusiasmante.

Lea Meyer
Responsabile Comunicazione

lea.meyer@sbbcargo.com



Tutto scorre

Già al tempo dei Romani, il Reno era una rotta commerciale e un confine. Oggi è diventato una delle vie commerciali più trafficate al mondo.

Testo: Stefan Boss

Il Reno ha tanti volti: per gli abitanti della Surselva grigionese è un impetuoso torrente di montagna, per quelli di Sciaffusa una fragorosa massa di acqua che cade da 23 metri di altezza, mentre a Rotterdam lo associano ai moli lunghi 40 chilometri e ai terminal per container. Per questo motivo i geografi suddividono questo fiume lungo 1200 chilometri in diverse parti. In Svizzera scorrono il Reno Posteriore, Anteriore e Alpino.

All'uscita dal Lago di Costanza, il fiume prende il nome di Alto Reno e a Basilea assume dimensioni considerevoli – il suo letto non si trova che a 250 metri sul livello del mare. Qui inizia il Reno Superiore che segna il confine tra Germania e Francia prima di passare, come Medio Reno, attraverso il celebre Patrimonio mondiale UNESCO e davanti alla Lorelei. Il fiume raggiunge i Paesi Bassi come Basso Reno e qui si suddivide in diversi bracci diretti verso il Mare del Nord. In uno dei suoi estuari sorge il grande porto marittimo di Rotterdam.

Il Reno è una delle idrovie più trafficate al mondo. 300 milioni di tonnellate di merci vengono trasportate ogni anno sul Reno. Ovviamente 24 ore su 24: grazie ai radar il fiume è navigabile anche di notte e con la nebbia 365 giorni all'anno. Alla Svizzera, come Paese interno, il Reno garantisce un libero accesso al mare.

Questo collegamento diretto ha un'importanza non sottovalutabile. Le navi provenienti dalla Svizzera e dagli altri Paesi bagnati dal Reno non devono pagare alcuna imposta sul fiume e godono di tutti i diritti di circolazione. A sancirlo sono due accordi internazionali: la Conven-

zione di Magonza del 1831 e la Convenzione di Mannheim del 1868 (cfr. cronistoria), dai quali è nata la Commissione del Reno di cui la Svizzera fa parte dal 1920.

Un crogiuolo di culture

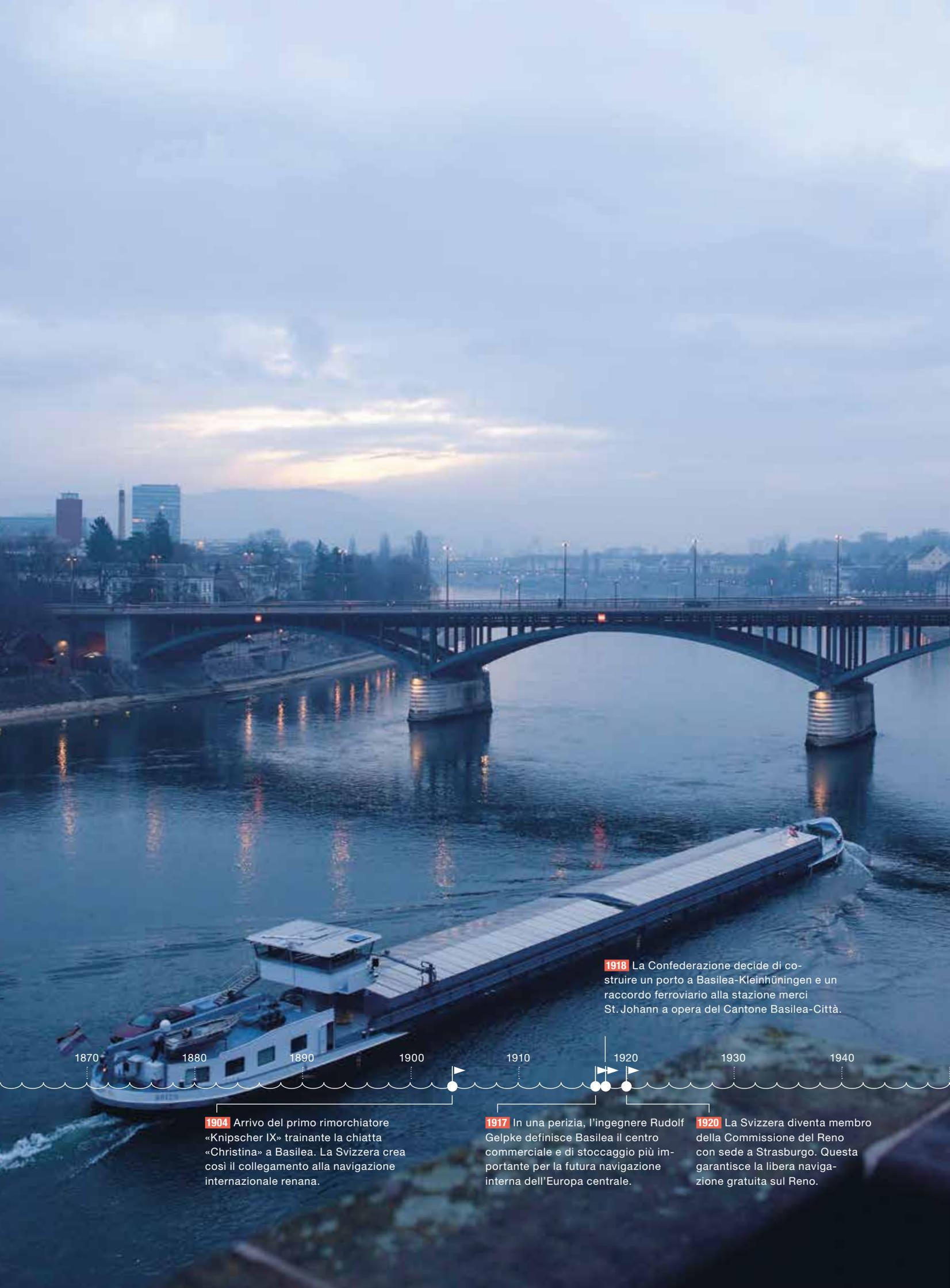
Sullo sfondo di alterne vicende, il Reno ha svolto un ruolo centrale. Già al tempo dei Romani era un'importante via commerciale. Questo popolo costruì porti, canali e sbarramenti nel corso superiore del fiume per migliorarne la navigabilità. Dopo la caduta dell'Impero Romano, il commercio subì una battuta d'arresto prima di riprendersi con i Carolingi.

Dopo la Pace di Vestfalia del 1648, che pose fine alla Guerra dei Trent'anni, il commercio sul Reno registrò una rapida ascesa. Con città come Basilea, Strasburgo, Magonza e Rotterdam, la regione del Reno diventò una delle più popolate d'Europa. La Pace di Vestfalia aveva decretato l'indipendenza della Confederazione svizzera, alla quale Basilea apparteneva dal 1501, dal Sacro Romano Impero.

Durante l'industrializzazione nel XIX secolo, il Reno divenne un'importante via di trasporto del carbone e ciò rese possibile l'insediamento dell'industria chimica a Basilea attorno al 1850. Nel corso dello stesso secolo, il fiume divenne un simbolo nazionale. Poeti tedeschi glorificavano il «Padre Reno» come «fiume tedesco» sin dai tempi antichi. «Essi non l'avranno il libero Reno tedesco», scriveva Nikolaus Becker nella sua poesia «Rheinlied» riferendosi ai francesi. La Francia, a sua volta, >

CRONISTORIA DEL RENO DA CESARE AL GATEWAY





1918 La Confederazione decide di costruire un porto a Basilea-Kleinhüningen e un raccordo ferroviario alla stazione merci St. Johann a opera del Cantone Basilea-Città.

1870

1880

1890

1900

1910

1920

1930

1940

1904 Arrivo del primo rimorchiatore «Knipscher IX» trainante la chiatta «Christina» a Basilea. La Svizzera crea così il collegamento alla navigazione internazionale renana.

1917 In una perizia, l'ingegnere Rudolf Gelpke definisce Basilea il centro commerciale e di stoccaggio più importante per la futura navigazione interna dell'Europa centrale.

1920 La Svizzera diventa membro della Commissione del Reno con sede a Strasburgo. Questa garantisce la libera navigazione gratuita sul Reno.

considerava il Reno il suo confine naturale a est. Fino al XX secolo il Reno continuò a essere oggetto di controversie. L'Alsazia-Lorena e la Renania furono rivendicate e occupate in alternanza da Germania e Francia. La situazione si stabilizzò solo con la fine della Seconda guerra mondiale.

Oggi il Reno è diventato definitivamente una via commerciale. Anche lo storico francese Lucien Febvre lo volle presentare come un crogiuolo di culture nella sua opera esemplare «Il Reno: storia, miti, realtà». La principale particolarità del Reno, scriveva Febvre, consiste nel legare e avvicinare: «la grande originalità del Reno, quella che le passioni nazionali non possono distruggere.»

↑

Il tempo dei poemi epici medievali, come quello dei Nibelunghi, è ormai passato.

↓

La pressione della concorrenza sul Reno oggi è enorme. I Porti renani svizzeri, creati nel 2008 a partire dai porti di Basilea-Città e Basilea-Campagna (Muttenz e Birsfelden), hanno una grande importanza economica per un Paese interno come la Svizzera. Un terzo di tutte le importazioni di oli minerali giunge in Svizzera attraverso il Reno. Nel 2015 il 48% delle importazioni ed esportazioni dai Porti renani svizzeri era costituito da petrolio e derivati degli oli minerali, il 13% da generi alimentari e foraggio, l'8% da ferro e acciaio.

Lo sviluppo continua

I porti renani sono indispensabili anche per il trasbordo di container. Un quarto delle importazioni di container giunge in Svizzera mediante il Reno. Le navi oggi impiegano in media solo tre o quattro giorni per raggiungere Basilea da Rotterdam o Anversa. La quantità di container in arrivo a Basilea è aumentata da 78 000 TEU nel 2009 a 124 000 TEU nel 2015. Una TEU corrisponde a un container da 20 piedi, ovvero una cassa di acciaio lunga sei metri.

Per il porto di Rotterdam, il terzo porto marittimo dopo Shanghai e Singapore, ci sono grandi progetti in

vista: si stanno ampliando i suoi impianti per una spesa di tre miliardi di euro. Una parte dei carichi aggiuntivi che arriveranno in Europa raggiungerà anche Basilea. Per Hans-Peter Hadorn, direttore dei Porti renani svizzeri, è dunque evidente che Basilea ha bisogno di un nuovo terminal per container trimodale che garantisca un trasbordo efficiente tra acqua, rotaia e strada. «Là dove il Reno è navigabile, lungo l'importantissimo corridoio del traffico merci Rotterdam-Basilea-Genova, la navigazione ha bisogno di un collegamento efficiente con la rete di distribuzione nazionale per l'import e l'export», sottolinea Hadorn.

Basilea non è il primo porto a volere un terminal trimodale, anche altri porti hanno già investito grandi somme nei loro impianti di trasbordo. Ad esempio Duisburg, il principale porto interno situato sulla confluenza del Reno e della Ruhr, che oggi dispone di otto terminal per container, molti dei quali trimodali. Anche porti minori, come quello di Norimberga sul canale Meno-Danubio, hanno ampliato le capacità dei loro terminal negli ultimi anni.

Lo sviluppo del Reno come via d'acqua non si arresta. Il tempo dei poemi epici medievali, come quello dei Nibelunghi, in cui si credeva che il Reno nascondesse un enorme tesoro, è ormai passato. Nel XIX secolo il compositore Richard Wagner dedicò una sua opera al tesoro del Reno: «L'oro del Reno». Anche se questo misterioso tesoro non è mai stato trovato, si può dire che il Reno sia stato una fonte d'oro grazie al commercio e alle collaborazioni internazionali che ha reso possibile. —



«Efficienza significa collaborazione»

Secondo Stefan Dingerkus, l'incremento del traffico nelle conurbazioni dipende soprattutto dalla forte crescita delle piccole spedizioni. A fronte di questo sviluppo raccomanda una maggiore collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti.

Intervista: Peter Krebs

Secondo tutte le previsioni i trasporti merci continueranno a crescere. Quali settori vi contribuiscono maggiormente?

I fattori di crescita sono sostanzialmente tre. Quello più importante è l'e-business: la vendita diretta ai clienti finali (il cosiddetto business to consumer) comporta il forte incremento dei Prestazioni CEP (Servizio Corriere, Espresso e Pacchi) dei corrieri per le piccole spedizioni. Il conseguente aumento del traffico si nota soprattutto nelle città e nelle conurbazioni. La seconda ragione è il fatto che molte aziende hanno migliorato la logistica. Per ridurre i costi di magazzinaggio, infatti, riforniscono filiali e depositi decentrati con maggior frequenza. Anche la crescente varietà dei prodotti determina un incremento dei trasporti.

E la terza causa?

Il fondamentale mutamento della produzione. In futuro, gli articoli di largo consumo verranno sempre più prodotti in base alle richieste del cliente. Questo fa incrementare la varietà dei prodotti, ma potrebbe avere il vantaggio di ridurre l'obsolescenza, ovvero la rapida perdita di valore della merce. Circa la metà delle scarpe e dei vestiti prodotti, ad esempio, non viene venduta e indossata. Riuscendo a ridurre questo spreco si frenerebbe anche l'incremento dei trasporti. Lo stesso vale per l'elevato tasso di resi del commercio online, che dal punto di vista della sostenibilità è assurdo.

Quale ruolo può avere il trasporto su rotaia?

Nonostante le distanze brevi, in Svizzera abbiamo un volume di trasporti merci su rotaia relativamente elevato, dovuto al divieto di circolazione notturna su strada e all'efficienza delle ferrovie. Sia a livello

interno che internazionale, i sistemi di treni blocco funzionano molto bene, per esempio quelli dai porti marittimi a Basilea. La NFTA con il corridoio di 4 metri avrà sicuramente effetti positivi sul traffico nord-sud anche a livello economico, ma non decongestionerà le conurbazioni. La questione è come gestire tutte queste merci. A mio avviso, le chance delle FFS in ambito CEP stanno nella combinazione di traffico merci e traffico viaggiatori. Se le merci vengono spedite nelle varie città in speciali scompartimenti dei treni viaggiatori, si può sfruttare l'infrastruttura pre-

↑
«L'obiettivo è trasportare la merce su rotaia e decongestionare le conurbazioni.»
↓

sente senza bisogno di slot orari aggiuntivi. **Magari il trasbordo nelle stazioni non sarebbe facilissimo.**

So che i tempi di fermata si allungherebbero. Ma se l'obiettivo è trasportare la merce su rotaia e decongestionare le conurbazioni, allora bisognerebbe provare soluzioni di questo tipo. Data la tendenza verso tempi di consegna sempre più rapidi, tutto questo è ancora più importante. Occorre pensare a dove sarebbe possibile creare degli snodi adeguati. Eventualmente, per non sovraccaricare le stazioni centrali, il trasbordo per la distribuzione si potrebbe trasferire nelle stazioni suburbane.

Lei sottolinea l'importanza della collaborazione.

Il futuro sta in una maggiore collaborazione tra tutti i soggetti del settore dei trasporti e della logistica. Sarebbe anche compito della politica avviare questo processo per trovare soluzioni che sfruttino meglio le infrastrutture e siano maggiormente eco-sostenibili. Maggiore efficienza non significa secondo me più strade, ma maggiore collaborazione.

Come giudica il progetto Gateway Basel Nord?

Il traffico combinato con treni blocco dalle aree industriali e dai porti è importante, come lo è il collegamento di tutti e tre i vettori rotaia, strada e nave. Il punto è se le ferrovie saranno in grado di sfruttare questa possibilità per raggiungere meglio e più rapidamente i propri hub in Svizzera, in modo da effettuare su camion solo la distribuzione finale. Secondo me il progetto dovrebbe comunque servire a rafforzare la posizione della ferrovia nei trasporti import-export. Altrimenti non avremo fatto un solo passo avanti rispetto al decongestionamento delle infrastrutture. In questo vedo dei parallelismi con il progetto NFTA. —



Stefan Dingerkus (60) è docente dal 2010 all'Università di scienze applicate di Zurigo (ZHAW), dove coordina il settore di ricerca Logistica integrata presso l'Istituto per lo sviluppo sostenibile.



ULTRA BRAG

MAERSK LINE

MAERSK LINE

MSC

CONTARGO
S.W.L. 40,000 KG



La capitale logistica della Svizzera

Basilea vuole affermare il proprio ruolo di principale piattaforma di trasbordo del paese. Gateway Basel Nord, un terminal trimodale per ferrovia, strada e Reno, è stato ideato per soddisfare quest'esigenza.

Testo: Pirmin Schilliger

Fotografia: David Küenzi

Il progetto del terminal di trasbordo è ormai avanzato. Della progettazione è responsabile Gateway Basel Nord AG (GBN), costituita nell'estate del 2015, con FFS Cargo, Hupac e Contargo in qualità di promotori e partner. Al centro del progetto vi è un'area dell'ex stazione di smistamento della Deutsche Bahn, particolarmente adatta per il futuro polo logistico. A sud-ovest confina con l'area portuale esistente ed è a meno di un chilometro dal Reno. Si estende tra il terrapieno del collegamento ferroviario Basilea-Karlsruhe, l'autostrada A2, il confine con la Germania e il fiume Wiese. «È una posizione ideale per gestire in modo ottimale il traffico merci via nave, ferrovia e camion», spiega Martin Haller, Presidente del CdA di GBN. Questo progetto di terminal apre

nuove possibilità per la gestione della catena logistica tra la Svizzera e i porti del Mare del Nord. L'area di 137 000 m² è al momento inutilizzata, a parte la struttura doganale (PEZA) dell'Ufficio Federale delle Strade (USTRA), provvisoriamente ampliata nel 2007. Nel 2003, con lungimiranza, FFS Cargo ha acquistato il terreno, inutilizzato dai primi anni Novanta.

La sfida maggiore

Una coppia di gazze vola alta, sopra le betulle e la boscaglia. Se non fosse per il rumore di auto, camion e treni che si riversa in questo luogo abbandonato, sembrerebbe di stare in un paradiso naturale. Nel corso degli ultimi decenni, in effetti l'area è stata conquistata da piante rare e animali protetti come la farfalla diurna e il

colubro liscio. «Data la sua biodiversità, quest'area appartiene all'inventario nazionale dei prati e pascoli secchi», spiega Beat Lampart, responsabile di progetto del terminal GBN, mentre esploriamo la zona. Alcuni vecchi tracciati si delineano confusi. Erba e cespugli spuntano tra i sassi e la ghiaia. Le rotaie arrugginite e semi-riscoperte di erbacce ricordano tempi ormai lontani. La natura abbandonata a se stessa in questa terra di nessuno, tra vie di confine e di comunicazione, ha acquisito un suo particolare valore. È uno spazio vitale e corridoio di collegamento di vari animali e piante che amano gli ambienti secchi: tutto molto bello per la natura, ma complicato per il progetto. «Abbiamo sviluppato un progetto di compensazione ecologica per la flora e la fauna interessate», spiega

Tre quarti dei container arrivano su rotaia dal Mare del Nord alla Svizzera: vista della darsena 1.



Lampart. Trovare una superficie sostituita in una regione in cui non ce ne sono molte è stata la vera sfida per i responsabili del progetto. La procedura in corso dirà se l'ostacolo è stato superato e se le ruspe possono iniziare a lavorare già quest'anno.

Lampart disegna nell'aria i contorni di quello che potrebbe esistere a breve: cinque gru a portale che si stagliano all'orizzonte come archi d'acciaio e sovrastano sei binari di trasbordo affiancati da quattro file di container impilati, e poi la darsena, le corsie di servizio per i camion, le strade di accesso, i binari di raccordo, alcuni edifici... E tutt'intorno le attività dominate dai container che circolano tra navi, camion e treni. Il futuro funzionamento dell'area si può già osservare tramite simulazione al computer. «Grazie alla lunghezza della darsena e dei binari, tutto il carico di una nave può essere trasferito su treni internazionali lunghi fino a 750 metri senza bisogno di altre manovre», spiega Haller. Oggi invece i treni devono essere scomposti e faticosamente riformati perché i binari lungo le banchine sono lunghi solo 150-200 metri.

Sensibili miglioramenti

I vantaggi economici del nuovo terminal sono notevoli: processi ottimizzati, impiego più efficiente dei carri, puntualità e qualità, vantaggi in termini di prezzi, quantità e produzione. «La Svizzera ha bisogno ora di questo terminal, che consente di lavorare in modo concorrenziale riducendo i costi. Grazie al raggruppamento delle quantità e alla rapidità dei cicli di produzione, si potranno ridurre nettamente i costi per spedizione», sottolinea Holger Bochow, CEO di Contargo.

Il «salto di qualità del polo logistico di Basilea» ideato dai promotori del progetto potrebbe presto essere realtà. Conclusa la fase del deposito pubblico, la procedura di approvazione della prima tappa di realizzazione del terminal è adesso al vaglio dell'Ufficio federale dei trasporti e del parere delle autorità competenti. «Se tutto va bene contiamo di iniziare i lavori nel corso del 2017», continua Lampart. La pri-

ma fase dei lavori costerà 73 milioni di franchi. La Confederazione si accollerà al massimo 4/5 dell'importo, il resto sarà a carico di GBN: anche per il sussidio verrà presa una decisione definitiva nel 2017. Haller e Lampart sono soddisfatti dei progressi fatti finora. «Non ci sono state notti insonni, ma tante giornate di lavoro lunghe e intense», spiega Lampart. Se tutto procede secondo i piani, il terminal potrebbe essere pronto già nel 2019: prima nella variante bimodale per il trasbordo strada/ferrovia, con una capacità annua di 140 000 TEU o circa 93 300 container.*

A fronte della continua crescita del flusso merci nelle acque internazionali, la nuova struttura promette sensibili miglioramenti. I porti di Rotterdam, Anversa >

* 1 container corrisponde a 1,5 TEU
1 TEU = Twenty-foot Equivalent Unit
= 6,058 x 2,438 x 2,591 m³



«Dimostreremo che gli obiettivi sono realistici»: i due responsabili di progetto di GBN Haller (a destra) e Lampart.

«È una posizione ideale per gestire in modo ottimale il traffico merci via nave, ferrovia e camion.»

MARTIN HALLER,
PRESIDENTE DEL CDA DI GBN

e Amburgo stanno potenziando massicciamente le proprie capacità. Secondo alcuni studi, nei prossimi vent'anni il traffico dei container tra il Mare del Nord e i Porti renani svizzeri (SRH) potrebbe addirittura raddoppiare. Con l'infrastruttura odierna non è possibile gestire ancora a lungo la crescita del traffico container su nave. L'area di Basilea, inoltre, perde capacità di trasbordo nell'ordine di 100 000 TEU. A medio termine, inoltre, si dovranno trasferire i terminal Basel Wolf e il Westquai della darsena 1, per cui non saranno più disponibili per il trasbordo dei container. Su quest'ansa del Reno c'è dunque molto da fare. Attraverso il trasporto combinato, oggi l'economia svizzera scambia ogni anno merci per oltre 400 000 TEU con i porti marittimi. Circa un quarto dei trasbordi avviene via nave nei porti renani. Tre quarti dei container arrivano su rotaia dal Mare del Nord alla Svizzera. Nel 2030 si prevedono su quest'ansa del fiume oltre 600 000 TEU con tutti i vettori di trasporto.

Un terminal collegato all'acqua

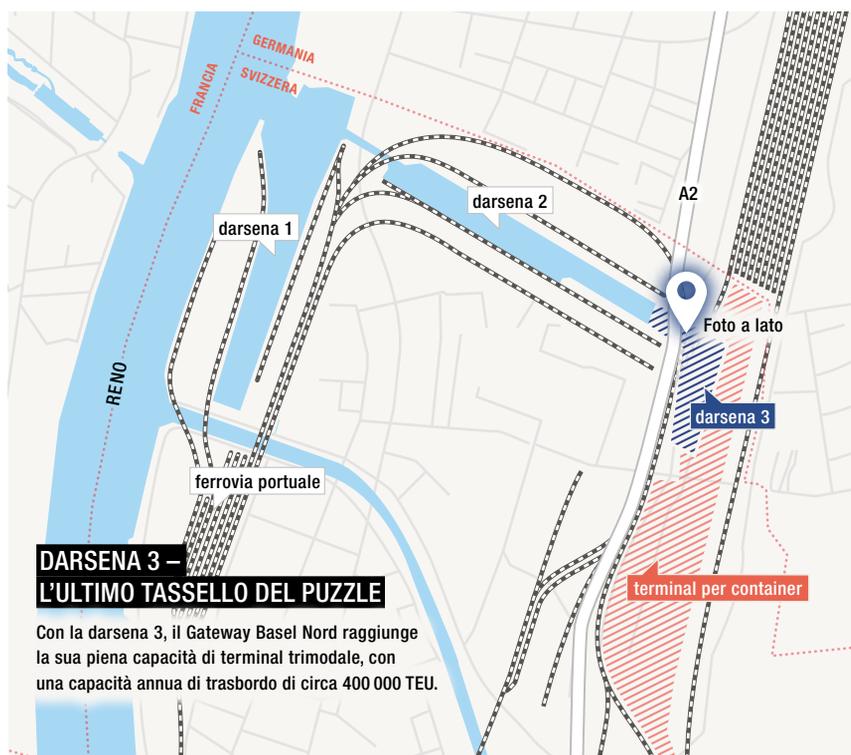
Per consentire al nuovo Gateway Basel Nord di svolgere appieno la propria funzione, in un secondo momento questo dovrà essere convertito in un terminal trimodale collegato ad acque navigabili. Una volta ultimato potrà offrire una capacità annua di trasbordo di circa 400 000 TEU. L'elemento chiave ancora assente è la darsena 3, la cui realizzazione è di competenza di SRH. Non a caso, il responsabile di progetto Florian Röthlingshöfer sceglie quest'area per discutere in dettaglio il progetto e il suo avanzamento. Proprio qui dove oggi finisce la darsena 2 dovrebbe iniziare la futura darsena 3: passerà sotto al ponte autostradale di confine in direzione est, per poi raggiungere, con un angolo quasi retto, il nuovo terminal per container più a sud. «Il punto di contatto tecnico tra la darsena 3 e il terminal di trasbordo è il bordo del muro est della darsena», precisa Röthlingshöfer gettando lo sguardo verso la darsena 2. Entrambe le banchine fiancheggiano gru, silos, magazzini - un

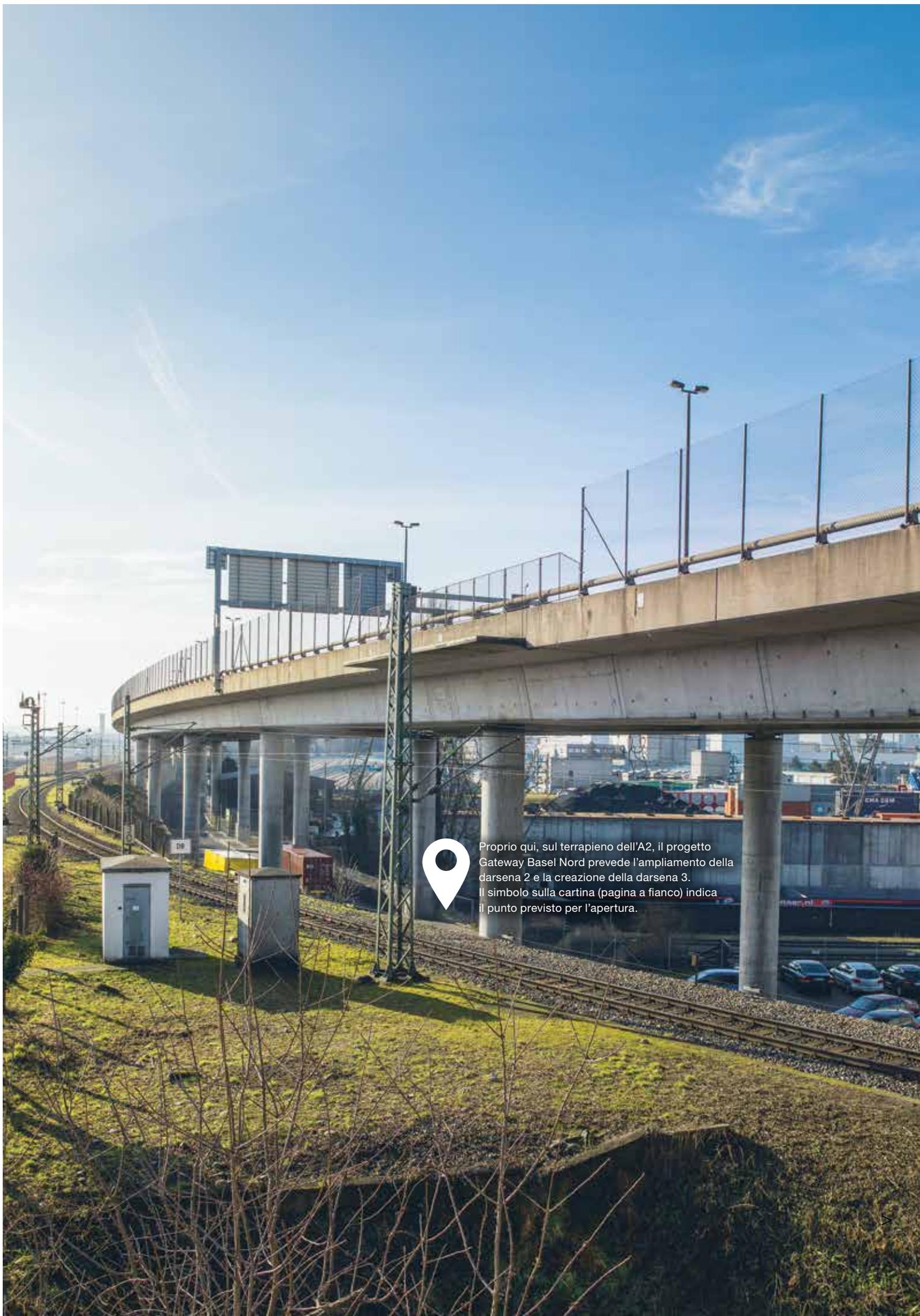
paesaggio fatto di edifici industriali, strade e binari, e dominato da movimentazioni logistiche. Le imprese di logistica riunite qui e più a sud alla darsena 1 - Beton AG, Contargo, Rhenus Contract e PortLogistics, Satram-Huiles, Swissterminal, Ultra-Brag - trasbordano classiche merci sfuse come acciaio, metalli non ferrosi, combustibile, carburante, cereali, e un numero sempre maggiore di container. Per conto dei proprietari del terreno, Basilea-Campagna e Basilea-Città, SRH amministra e sviluppa le aree portuali, si occupa delle infrastrutture, coordina i processi a terra e in acqua e garantisce (oggi e in futuro) il coordinamento generale delle condizioni quadro tra navigazione ed economia portuale.

La darsena 3 avrà una profondità di 4 metri. Qui potranno navigare tutti i tipi di navi, normalmente larghe 11,45 metri e lunghe fino a 185 metri nel caso dei convogli di chiatte. Il bacino, lungo 330 metri, assicura spazio sufficiente per due >

«Non ci sono state notti insonni, ma tante giornate di lavoro lunghe e intense.»

BEAT LAMPART,
RESPONSABILE DI PROGETTO DI GBN





Proprio qui, sul terrapieno dell'A2, il progetto Gateway Basel Nord prevede l'ampliamento della darsena 2 e la creazione della darsena 3. Il simbolo sulla cartina (pagina a fianco) indica il punto previsto per l'apertura.



«Molteplici interessi dell'economia portuale e logistica»: responsabile di progetto di GBN Florian Röthlingshöfer.

«Un confine nazionale, due Stati, un trattato internazionale, due cantoni: è un progetto complesso, una maratona.»

FLORIAN RÖTHLINGSHÖFER,
RESPONSABILE DI PROGETTO DI GBN

convogli di chiatte che possono essere serviti dalla moderna gru sulla larghezza di due imbarcazioni. Alla fonda occidentale è previsto un punto di servizio per un rapido cambio navi. Anche le navi più grandi con carichi fino a 300 TEU – equivalenti a circa 200 camion o tre treni merci – possono essere scaricate rapidamente. Un moderno sistema di notifica delle navi garantisce processi efficienti.

Prima della realizzazione della darsena 3 si dovranno eseguire alcuni interventi edilizi che interesseranno le vie d'accesso ferroviarie, la strada di confine e alcune condotte di servizio. Due coppie di pilastri del ponte dell'A2 dovranno far posto all'acqua. Verranno sostituiti da una struttura di sicurezza che sosterrà l'autostrada e il ponte della strada di confine.

Per l'avanzamento del progetto sono in corso trattative con la Deutsche Bahn e il cantone di Basilea-Città. In base alla legge sul trasporto merci, al massimo la metà dei 110 milioni di franchi previsti per

la darsena 3 sarà a carico della Confederazione, il resto sarà finanziato dal cantone di Basilea-Città e SRH. «Un confine nazionale, due Stati, un trattato internazionale, due cantoni, i molteplici interessi dell'economia portuale e logistica: è un progetto complesso, una maratona», aggiunge Röthlingshöfer. Se tutto procede secondo i piani, nel 2019 si potrebbero iniziare i lavori di sterro: la darsena 3 potrebbe essere inaugurata nel 2022. Per il definitivo completamento dell'intero progetto Gateway Basel Nord il nuovo terminal di trasbordo dovrà poi essere ampliato e collegato all'acqua.

Obiettivi ambiziosi

È certo che, con la messa in funzione del terminal trimodale GBN, i container per la Svizzera verranno raggruppati nel nuovo sito del porto di Kleinhüningen. Per una concentrazione ottimale dei trasporti, il GBN funziona come una stazione centrale per container, casse mobili e trailer sollevabili con gru.

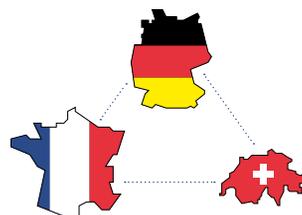
Con questo progetto di ampliamento, i promotori, tra cui FFS Cargo, puntano a un momento storico. In qualità di impresa ferroviaria, le FFS sono state attive nei porti renani sin dagli inizi. Dall'inaugurazione nel 1911, hanno vissuto tutte le fasi di sviluppo di questo scalo e tutti i tipi di trasporto, dal carbone ai container passando per il petrolio. Oggi FFS Cargo collega le stazioni portuali con 350 punti di servizio per il traffico a carri completi e otto terminal per il trasbordo di container in tutta la Svizzera. La piattaforma logistica di Basilea occupa circa 7700 persone e trasborda oltre 6 milioni di tonnellate di merci l'anno, il 10% del volume dei trasporti nazionale. Di queste merci, quasi due terzi vengono poi trasportati su rotaia. In quest'area portuale, FFS Cargo è responsabile di quasi il 90% delle movimentazioni ferroviarie.

Con il nuovo GBN, l'attuale 10% di trasbordo dei container su rotaia destinato all'ulteriore trasporto in Svizzera dovrebbe salire al 50%. «Gli scettici dicono che ci siamo posti obiettivi troppo ambiziosi»,

ammette Lampart. «Dimostreremo che questi obiettivi sono realistici.» Un giorno, il GBN potrebbe decongestionare la città di Basilea di circa 115 000 corse di camion l'anno. Il GBN si trova inoltre in una posizione eccellente dal punto di vista strategico. «Grazie alla sua posizione e alle sue possibilità di trasbordo, è destinato a gestire sul principale asse nord-sud europeo di trasporto merci una quota sempre maggiore di trasporto combinato», afferma Lampart. Anche quei lunghi e pesanti treni merci che dal 2020, con l'apertura della Galleria del Ceneri, transiteranno sulla nuova linea di pianura del Gotardo potranno essere gestiti nel Gateway Basel Nord in tempi rapidi. Il progetto GBN è volto dunque al trasferimento dalla strada alla rotaia del traffico d'importazione, d'esportazione e di transito. —

Focus sul Dreiländereck

Secondo una proposta, il nuovo terminal di trasbordo potrebbe essere situato a Weil am Rhein (D) invece che a Basilea Nord. È proprio così?



Sono diverse le ragioni che vanno contro questa proposta: Weil am Rhein (D) offre un'infrastruttura ferroviaria molto limitata. Il progetto è dunque legato alla costruzione di un nuovo raccordo autostradale di cui non sono certi la programmazione, la realizzazione e il finanziamento. I container verrebbero trasbordati dal Reno alla strada per poi continuare il viaggio su camion, in contrasto con gli obiettivi politici della Svizzera.

Vi sono anche ragioni strategiche ed economiche per gestire sul territorio nazionale il maggior numero possibile di trasbordi di container. Secondo un recente studio*, il GBN determinerebbe nella fase d'investimento (2019–2022) 149,1 milioni di franchi una tantum di valore aggiunto lordo e 321 posti di lavoro in imprese svizzere. Secondo queste previsioni, dal 2030 si aggiungerebbero stabilmente ogni anno 89 milioni di franchi di valore aggiunto lordo e 578 posti di lavoro grazie alle attività logistiche in corso di svolgimento.

Come piattaforma one-stop di confine, il GBN consente sia il trasbordo di container trimodale, sia il disbrigo delle formalità doganali. Non vi sono altri siti interni che offrono tutti questi vantaggi. A monte i ponti di Basilea limitano infatti le vie d'acqua ottimali per le navi portacontainer.

Una cosa è certa: senza il GBN il trasbordo di container verrebbe trasferito all'estero e le merci sarebbero poi trasportate su gomma e non su rotaia. Molte più merci arriverebbero dunque in Svizzera su camion. «Dal punto di vista svizzero questa non è un'alternativa accettabile», dichiara il responsabile di progetto GBN Beat Lampart. «Il GBN è l'ultima e unica possibilità per collegare meglio i porti renani alla Svizzera e ai porti del Mare del Nord», spiega Florian Röhrlingshöfer. (PS)

* Lo studio «Rilevanza economica del terminal trimodale Gateway Basel Nord» è stato condotto da BAK Basel Economics AG per conto di Gateway Basel Nord AG e Port of Switzerland.

«Odore di mare»

La Svizzera ha bisogno di un nuovo terminal portuale trimodale? Opinioni e valutazioni di esperti sul Gateway Basel Nord (GBN).



NILS PLANZER
CEO Planzer
Transport AG

«Sviluppi come il GBN sono molto importanti a nostro parere, poiché in un mondo ormai globalizzato è fondamentale potersi interfacciare con diversi partner commerciali. Una mobilità a orientamento sostenibile è essenziale per essere competitivi anche in futuro. Avere una struttura di terminal efficiente è d'importanza strategica per un Paese senza sbocchi sul mare. Planzer come società a conduzione familiare investe nelle generazioni e punta da decenni su uno split modale ragionevole tra strada e ferrovia. Sosteniamo l'investimento nel GBN e tentiamo di dare il nostro contributo affinché le merci dei nostri clienti circolino in modo efficiente anche in futuro e la Svizzera progredisca.»



Prof. Dott. WOLFGANG STÖLZLE
Università di San Gallo*

«Il benessere in Svizzera dipende molto da un efficiente commercio con l'estero. Se a ciò aggiungiamo una topografia complessa ne risulta che i flussi di merci devono utilizzare il vettore di trasporto rispettivamente adatto nel modo più fluido possibile. È proprio qui che entra in gioco il GBN: il collegamento ideale di vettori come i mezzi fluviali, la ferrovia e la strada a un hot spot logistico svizzero, combinato a una moderna tecnologia di trasbordo, influisce sull'efficienza dei trasporti di merci nei settori import, export e transito. Proprio perché le merci non hanno voce in capitolo, la realizzazione del GBN rappresenterebbe anche una modernizzazione dell'infrastruttura di trasporto e lancerebbe un segnale positivo a favore della Svizzera come polo logistico. La politica dovrebbe essere consapevole di ciò.»

*Ordinario, cattedra di gestione della logistica

«Il benessere in Svizzera dipende molto da un efficiente commercio con l'estero.»

WOLFGANG STÖLZLE



ANITA FETZ
Consigliera agli Stati (SP) Basilea-Città

«Molti non sanno che Basilea è collegata al Mare del Nord. Ecco perché da noi si respira quasi odore di mare! Il porto è uno dei miei luoghi preferiti e conferisce una dimensione internazionale alla mia città. A Basilea sosteniamo il nostro porto ove possibile. Anche nell'interesse di tutta la Svizzera: un terzo di tutte le importazioni svizzere di oli minerali e un quarto di tutte le importazioni ed esportazioni in container vengono gestiti qui. Nel complesso un ottavo di tutte le merci raggiunge il Paese passando per il porto di Basilea. Il traffico di container via Reno aumenterà: chi ha visto il porto ampliato di Rotterdam può farsi un'idea in merito.»



ERIC MALITZKE
CEO Fiege Logistik (Schweiz) AG

«Le infrastrutture di vasta portata non vengono costruite su richiesta. Periodi di realizzazione da dieci a vent'anni e l'auspicata durata di utilizzo di più decenni hanno bisogno sempre di una performance straordinaria. Un collegamento efficiente tra i grandi porti del nord e la Svizzera così come le regioni confinanti necessiterà in futuro di un'infrastruttura portuale performante, efficiente e trimodale. Progetti innovativi, lungimiranti e duraturi come il GBN, l'ampliamento del corridoio di 4 metri o il Cargo sous terrain sono i presupposti per le soluzioni logistiche del futuro.»



CHRISTOPH BRUTSCHIN
Consigliere di Stato (SP)*

«Come ministro dell'economia del Cantone Basilea-Città, per me il GBN è di importanza fondamentale per la regione di Basilea e l'intera Svizzera. Abbiamo bisogno di una piattaforma nazionale per il traffico di container per mantenere il controllo sui flussi di merci. La regione logistica di Basilea, situata nel più importante corridoio del traffico merci europeo da Rotterdam a Genova, è in competizione con i porti interni lungo il Reno e i terminal terrestri stranieri. Per rafforzare la navigazione sul Reno e i Porti renani svizzeri è indispensabile costruire la darsena 3. Non solo la nostra regione ma tutto il Paese beneficerà di una stazione merci centrale per accorpate i container e trasbordare i carichi dalle navi alla rotaia.»

* Direttore del Dipartimento dell'economia, dei servizi sociali e dell'ambiente del Cantone Basilea-Città



MICHAIL STAHLHUT
CEO SBB Cargo International AG

«Il GBN offre l'opportunità storica di garantire alla piazza commerciale svizzera un collegamento efficiente alla rete marittima nel traffico merci combinato. Grazie a un significativo incremento delle capacità del volume di spedizioni del terminal rispetto ai tradizionali impianti di trasbordo, gli enormi vantaggi dei costi per unità che contraddistinguono la ferrovia potrebbero venire finalmente sfruttati di più anche in Svizzera. Ad ogni modo ci troviamo ancora all'inizio per quanto riguarda il collegamento tra i porti del North Range Rotterdam, Anversa e Amburgo e il traffico interno svizzero su rotaia. Il Gateway Basel Nord lo renderebbe possibile e rafforzerebbe soprattutto la piazza commerciale in maniera duratura. Ovviamente anche le condizioni dovrebbero essere quelle giuste. Soprattutto i nostri clienti del settore delle spedizioni tedesco si aspettano offerte nell'ambito del Gateway Basel Nord che migliorino l'attuale stato del commercio.»



LUCIA LAUENER-ZWYER
Direttrice Iniziativa delle Alpi

«L'Iniziativa delle Alpi accoglie con favore qualsiasi tentativo di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia. Il progetto Gateway Basel Nord può offrire un contributo importante in questo senso in quanto rafforza la catena di trasporto nave/rotaia. Questa deve avere la priorità assoluta nel progetto trimodale. Il GBN offre la possibilità di configurare il traffico merci transalpino con maggiore rispetto per l'uomo e l'ambiente. Di per sé, però, la sola infrastruttura non basta. Il trasporto su strada continua a essere troppo economico e dobbiamo domandarci quali merci abbia davvero senso trasportare su distanze che diventano sempre maggiori.»



BETTINA RESCH
Transport Operations Manager, Ikea Supply AG

«Il GBN è una tappa importante per portare avanti delle soluzioni intermodali nel mercato dei trasporti internazionale. Questo progetto ci permette inoltre di combinare i diversi vettori di trasporto in modo ottimale e di sfruttare così il loro intero potenziale. Ikea Transport ha già integrato delle soluzioni intermodali nella catena di trasporto globale e anche in futuro attribuiremo grande importanza a ciò. Per questo siamo molto interessati a nuovi sviluppi in questo settore.»

«Senza logistica, l'economia non potrebbe esistere»:
Thomas Knopf (a destra) e Nicolas Perrin davanti
alla sede centrale di Ultra-Brag.



«Sono finiti i tempi dei contrasti»

Che ruolo svolge Basilea come hub logistico del futuro? Colloquio tra Thomas Knopf, CEO dell'azienda basilese di logistica portuale e navigazione interna Ultra-Brag, e Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo.

Intervista: Roy Spring
Fotografia: Daniel Winkler

Signor Knopf, essendo lei originario di Basilea, sarà sicuramente orgoglioso del FCB.

THOMAS KNOPF: Ovviamente sono un gran tifoso del FCB! Ho un abbonamento stagionale e vado regolarmente alle partite. Il recente trasbordo del nuovo autobus della squadra, svoltosi nel massimo riserbo, è stato un grande evento per la nostra azienda. L'autobus è stato poi inaugurato su un galleggiante sul Reno. Proprio come la squadra di Basilea, anche a noi viene chiesto ogni giorno di essere sempre i migliori.

Signor Perrin, cosa la lega a Basilea?

NICOLAS PERRIN: Ho svolto il mio primo lavoro nella Svizzera nordoccidentale. Al tempo mi allenavo in un'associazione di battellieri e con la mia barca a remi ho imparato a destreggiarmi tra i ponti del Reno e a conoscere e apprezzare questo fiume. Conosco quasi tutte le correnti!

FFS Cargo e Ultra-Brag hanno alle spalle una lunga collaborazione. Cosa accomuna le due aziende?

KNOPF: Tutti i nostri impianti sono trimodali, dunque hanno un raccordo ferroviario.

Come azienda leader nei porti renani, trasbordiamo circa un milione di tonnellate di merci all'anno: cereali, foraggio, merci pesanti e alla rinfusa o container. Il tragitto iniziale e finale su rotaia svolge un ruolo centrale per noi. Abbiamo dei progetti per clienti in comune, nell'ambito dei quali ci occupiamo del trasbordo nella navigazione interna e affidiamo le merci alla ferrovia, ad esempio per i trasporti dal nord della Germania all'Italia e viceversa.

PERRIN: I porti renani svolgono un ruolo importante anche per noi. Quasi il 10% del volume interno viene generato qui. Si parla sempre di container, ma anche i trasbordi tradizionali e le merci alla rinfusa, come cereali, acciaio e oli minerali, continuano a detenere una quota elevata. Anche in questo settore dobbiamo mantenerci innovativi.

Cosa pensa del settore logistico in Svizzera?

KNOPF: Come già in passato, siamo soggetti a una forte pressione dei prezzi. A metterci alla prova sono anche i cambiamenti di volume, i mutati flussi di traffico e le nuove provenienze. L'industria cartaria svizzera, per la quale in passato tra-

sbordavamo grandi quantità di cellulosa, è più o meno scomparsa. In retrocessione è anche l'industria metallurgica, in Svizzera rimangono solo due grandi stabilimenti. Questa trasformazione si svolge in tempi molto rapidi, per cui dobbiamo continuare a essere più flessibili possibili per reagire tempestivamente a nuove situazioni.

PERRIN: I margini sono estremamente bassi. Questo aspetto viene come sempre aggravato dal problema del franco forte. La situazione si complica sempre più. Ma sono ottimista perché, in fondo, senza logistica l'economia non potrebbe esistere. Una nazione senza una forte logistica locale avrà dei problemi nel lungo termine.

In quale modo la deindustrializzazione della Svizzera influisce sui flussi di merci?

PERRIN: Gli effetti sono complessi. Poiché la Svizzera produce sempre meno e importa sempre più, i processi stanno cambiando. Viceversa, ad esempio, il crescente trasporto di rifiuti riciclabili porta a un maggiore volume di esportazione in quanto gli acquirenti del vetro riciclato e della carta da macero si trovano per lo più all'estero. Nel complesso dobbiamo >

fare i conti con una nuova organizzazione dei flussi di merci.

KNOPF: Tendenzialmente partiamo dal presupposto che la disparità tra import ed export aumenterà con conseguenze negative sulla struttura dei costi. A ciò si aggiunge il fatto che siamo molto statici; dal 2007 abbiamo investito oltre 110 milioni di franchi nelle infrastrutture. Un silo, ad esempio, è concepito per durare 50 anni; il nostro modello aziendale deve essere pertanto orientato al lungo termine. Ma quanto più velocemente cambia il contesto di mercato, tanto più difficile diventa investire. In altre parole, in futuro dovremo concepire le nostre infrastrutture in modo tale da poterle adeguare nel modo migliore possibile alle condizioni in continuo cambiamento. Chi riuscirà a conciliare meglio questi due aspetti avrà maggiori opportunità nel nostro settore.

T
 «Non dobbiamo precluderci il futuro, ma tenerci aperte tutte le opzioni possibili.»

THOMAS KNOPF



Quali strategie permettono di raggiungere questo obiettivo?

KNOPF: La digitalizzazione offre opportunità uniche per sfruttare le capacità in modo più efficiente. Un esempio: oggi oltre un terzo dei container in arrivo o in partenza dai Porti renani svizzeri è vuoto. Dunque c'è un ampio margine di ottimizzazione. Inoltre dobbiamo puntare sempre più sulle partnership per utilizzare i nostri mezzi in modo ancora più efficace.

PERRIN: Non è passato molto tempo da quando nel settore della logistica tutti tentavano di assumere il comando ed estromettere la concorrenza. Qui si osserva un cambiamento: oggi si cerca piuttosto di sviluppare progetti comuni su un piano di parità. Non si lotta più per avere la lea-

dership, ma per trovare le soluzioni migliori per i propri clienti.

KNOPF: Sono finiti i tempi dei contrasti. Oggi occorrono progetti trasparenti e di collaborazione con una struttura dei costi globale in cui tutti possano guadagnare qualcosa.

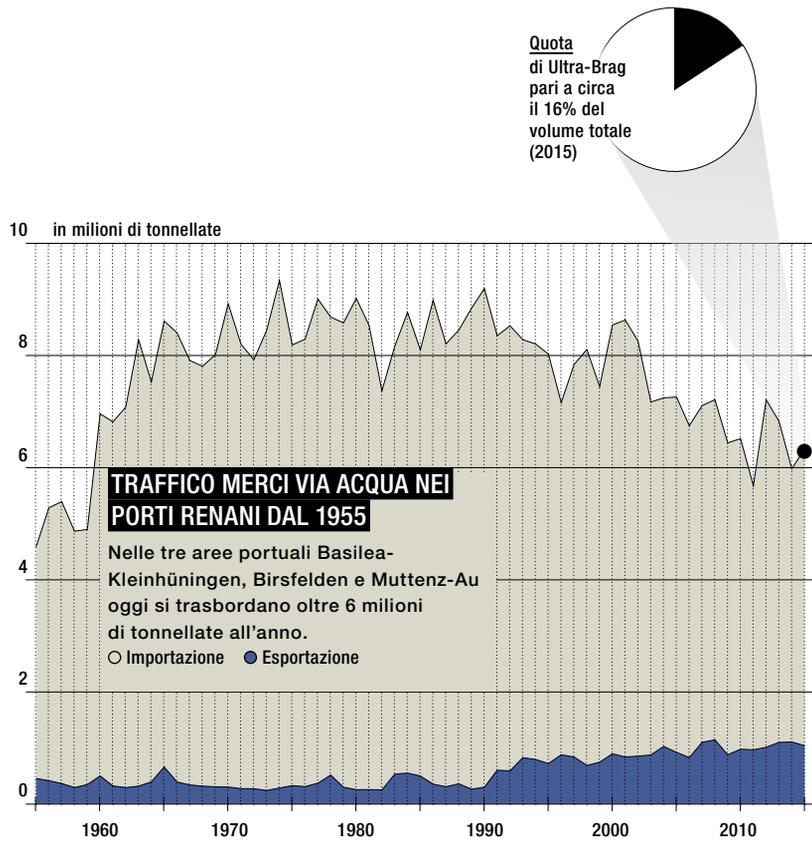
Con 83,6 metri, il silo dei cereali di Ultra-Brag è il terzo edificio più alto della città, una sorta di emblema.

Basilea è all'altezza del suo ruolo come centro logistico?

KNOPF: Il nostro silo continua a essere l'edificio industriale più alto di Basilea dopo la Roche Tower di 178 metri e la torre della fiera di 105 metri. Il settore logistico e delle spedizioni è considerato un comparto chiave nel Cantone Basilea-Città ed è al centro dell'attenzione del governo cantonale. Il dilemma tuttavia è la divergenza tra gli interessi dell'industria e dell'edilizia in un'area così limitata. Il molo ovest, ad esempio, sarebbe un'interessante superficie logistica, ma qui i contratti di diritto di superficie scadono nel 2029. Nessuno sa cosa accadrà in seguito e, con questi presupposti, oggi nessuno è disposto a investire là.

PERRIN: In Svizzera, Basilea ha probabilmente la maggiore affinità con la logistica. Ma la città è soggetta a un'enorme pressione urbanistica. Wolf, Dreispitz – ovunque sono previsti nuovi quartieri. La logistica ha bisogno di molto spazio e la Svizzera non ne ha più tanto. Per questo dobbiamo sfruttare di più le aree già esistenti. Definendo chiaramente le superfici logistiche e sfruttandole al meglio, avremmo la sicurezza di pianificazione necessaria e potremmo investire a lungo termine. Le FFS si sono quindi accordate con le due Basilea circa il futuro utilizzo delle superfici logistiche nel quadro delle prospettive generali.

KNOPF: È una questione filosofica: o si punta su infrastrutture più grandi possibili o si pensa più in termini di decentrazione e si considera la logistica una rete mondiale in cui le merci si fanno strada ogni giorno. Quando spedisco un'e-mail, questa non viene gestita sempre dagli stessi server, ma ogni volta cerca il collegamento ideale in rete. Chissà, forse in futuro sarà lo stesso anche per i flussi di merci.



ULTRA-BRAG

Il core business dell'azienda Ultra-Brag AG con sede a Muttenz sono il trasbordo, lo stoccaggio e il trasporto navale di merci di ogni genere. L'azienda fondata nel 1925 fornisce i suoi servizi servendosi di impianti ultramoderni nelle sue tre sedi nei Porti renani svizzeri. Inoltre Ultra-Brag gestisce insieme a Danser e Haeger & Schmidt una linea di container sul Reno Superiore che serve i terminal ad Auhafen, nel porto di Birsfelden, a Basilea così come a Weil am Rhein, Ottmarsheim, Neuf-Brisach, Strasburgo e Kehl due volte a settimana. L'azienda occupa circa 150 collaboratori.

Navi lunghe 135 metri, treni merci lunghi 750 metri – le dimensioni si fanno sempre più grandi. Cosa comporta questo per la logistica?

PERRIN: Il problema è che oggi lavoriamo soprattutto con impianti datati. Le dimensioni con cui sono stati costruiti al tempo spesso non si adattano più alle unità in uso oggi. Dunque è lecito domandarsi se sia ancora possibile adeguare le strutture esistenti alle condizioni odierne o se non sia più semplice investire in strutture completamente nuove.

KNOPF: Tuttavia non dobbiamo precluderci il futuro, ma tenerci aperte tutte le opzioni possibili. Spesso, purtroppo, abbiamo ancora una visione limitata alla Svizzera. Soprattutto qui nel Dreiländereck dovremo guardare anche oltre confine e considerare anche il Baden e l'Alsazia e concepirci come un'unica grande regione.

Che ruolo svolge Basilea come hub logistico del futuro?

PERRIN: Basilea è situata in posizione centrale lungo l'asse nord-sud del corridoio dei trasporti transeuropeo e, come «porta d'accesso alla Svizzera», sarà sempre il fulcro dei flussi di merci. Certamente

i porti del Mediterraneo acquisiranno maggiore importanza, ma i volumi sono scarsi rispetto ai porti ARA (Amsterdam, Rotterdam e Anversa). Se vogliamo puntare su nuove infrastrutture logistiche, Basilea è sicuramente la scelta migliore per i prossimi decenni.

KNOPF: I porti del nord continueranno a essere molto importanti, sebbene le euforiche cifre di crescita registrate dieci anni fa nel frattempo siano cambiate in negativo. Si delinea inoltre un trasferimento verso l'est europeo, il che comporta tragitti più brevi e più affidabilità. Resta inoltre da vedere quali effetti produrrà l'e-commerce quando grandi quantità di merci circoleranno attraverso le enormi centrali di distribuzione europee. Per non parlare dell'impatto che avrà la stampa 3D quando le scarpe da ginnastica, ad esempio, saranno prodotte sul posto invece che nella lontana Cina.

↑
«Il problema è che oggi lavoriamo soprattutto con impianti datati.»
↓

NICOLAS PERRIN

Come si possono garantire i 22 000 posti di lavoro nel settore logistico della Svizzera nordoccidentale?

PERRIN: Ci battiamo per un polo forte. Ovviamente ci sono settori che generano più posti di lavoro per superficie, ma spesso si dimentica che proprio la logistica è il requisito di base perché un Paese possa operare sul mercato con successo. La logistica si è sempre sviluppata più o meno di pari passo con il prodotto interno lordo. Se non ci fossimo noi, neanche gli altri potrebbero funzionare.

KNOPF: Dobbiamo mantenerci competitivi a livello internazionale. È necessario entusiasmare un numero sufficiente di giovani per il nostro settore e dare a questi una formazione di alto livello. Con il no-

stro standard elevato, noi svizzeri siamo competitivi anche in campo internazionale.

Ultra-Brag dispone di sei locomotive di manovra proprie e, insieme a un'azienda bulgara, ha sviluppato una locomotiva che viene distribuita in Svizzera.

Una dichiarazione di guerra a FFS Cargo?

PERRIN: Chi fa questo tipo di investimenti crede nella ferrovia! Il fatto che Ultra-Brag investa nella rotaia è una buona notizia. Per me la concorrenza è positiva: se non eccessiva, rafforza anche la partnership.

KNOPF: Per un'azienda di logistica portuale come la nostra, il trasbordo ferroviario svolge un ruolo importante. I servizi di smistamento devono essere più flessibili ed efficienti possibili. Come basilese ho un approccio sportivo, come nel calcio. →

Thomas Knopf, 50 anni, è CEO di Ultra-Brag dal 2016. Ha studiato economia all'Università di Basilea. Dapprima è stato CEO dell'azienda di logistica Fiege Schweiz, dove si occupava di gestione strategica e operativa delle unità aziendali Svizzera, Austria e Germania meridionale così come dello sviluppo del gruppo di Paesi Far East. Nella regione Thomas Knopf è membro del comitato direttivo della Camera di commercio delle due Basilea e del consiglio di amministrazione di Euro Airport Basilea nonché presidente di Spedlogswiss Nordwestschweiz.

Nicolas Perrin, 57 anni, è CEO di FFS Cargo dal 2007. Lavora per le Ferrovie federali svizzere dal 1987, dopo la laurea in ingegneria civile al Politecnico di Zurigo; è stato anche collaboratore personale del Presidente della Direzione generale FFS e facente funzione dei delegati per Ferrovia 2000. Nel 1999 Nicolas Perrin è entrato in FFS Cargo, dove è stato responsabile della produzione prima e, dal 2007, del settore International.

Le verdi colline nei dintorni della capitale colombiana Bogot  offrono le condizioni ideali per le piante di caff .



Foto: Getty Images

Bogotá–Anversa– Basilea–Orbe

Prima di arrivare sugli scaffali di Coop, Nescafé compie un giro intorno al mondo su acqua, rotaia e strada.
Diario di un viaggio dalla Colombia alla Svizzera.

Testo: Robert Wildi

Circa 300 chilometri a ovest della capitale Bogotá, nella regione delle Ande colombiane caratterizzata da dolci colline, si trova il regno dei raccoglitori di caffè. «Eje Cafetero» – l'asse del caffè – così gli autoc-toni chiamano questa fertile regione, spesso considerata l'angolo più bello del Paese. Da ottobre ad aprile si lavora a pieno ritmo nelle piantagioni poiché è tempo di raccogliere le ciliegie di caffè rosse e in parte ancora verdi che qui crescono a dismisura. In Colombia si riempiono ogni anno circa 12 milioni di sacchi da 60 chilogrammi l'uno. 566 000 coltivatori e raccoglitori di caffè si guadagnano da vivere nelle innumerevoli fattorie; in tutto sono due milioni e mezzo i colombiani che dipendono dal settore del caffè.

Una tale importanza per l'economia nazionale è possibile solo grazie al fatto che milioni di persone in tutto il mondo si concedono ogni giorno il piacere del caffè e senza badare a spese. Prima di finire in tazza, il chicco estratto dalla ciliegia di caffè deve superare un lungo e complesso percorso di trasporto con tante sfide logistiche. Dal ramo della pianta percorre strade, oceani, binari ferroviari e di nuovo strade prima di giungere sugli scaffali. >



Pronto per la grande traversata: carico a Cartagena, il principale porto per container della Colombia sulla costa caraibica.

Questo lungo viaggio può essere ripercorso sull'esempio di Nescafé. Per la produzione di caffè nella Svizzera occidentale, la maggior parte delle materie prime viene acquistata in Brasile, Vietnam e Colombia per l'appunto. Si tratta per lo più di caffè verde non tostato. La prima tappa del viaggio ci porta a circa 900 chilometri a nord dell'area di coltivazione, precisamente a Cartagena, il principale porto per container colombiano sulla costa caraibica. Il trasporto avviene via camion su strade che non hanno nulla a che fare con le nostre strade asfaltate. Giunti al porto, i sacchi di chicchi vengono caricati su giganteschi container che vengono poi impilati in enormi navi da carico. Oltre al caffè, petrolio e platino sono i principali beni di esportazione colombiani che da Cartagena seguono la loro rotta verso i grandi porti internazionali.

Prove di qualità ad Anversa

I container destinati a Nescafé vengono trasportati direttamente fino ad Anversa attraverso il Mare dei Caraibi e l'Atlantico. La traversata dura da tre a quattro settimane. La città portuale belga dispone di giganteschi depositi intermedi in cui i sacchi di chicchi fanno una breve sosta prima di proseguire il viaggio. E non a caso. Qui

infatti Nescafé esegue un meticoloso controllo della qualità. I campioni per la degustazione vengono spediti da Anversa direttamente allo stabilimento aziendale di Orbe (VD). «Solo dopo che la qualità dei chicchi è stata testata e approvata dai nostri ingegneri alimentari, il caffè viene caricato sui treni ad Anversa», spiega Urs Wagenbach, responsabile trasporti internazionali import/export di Nestlé Suisse. L'azienda gestisce sul posto una propria

↑
**Oltre al caffè, petrolio
 e platino sono i principali
 beni di esportazione
 colombiani.**
 ↓

flotta di 25 carri silo con logo Nestlé. Si tratta di vecchi carri per cereali che sono stati riadattati per il trasporto di caffè. Ogni carro dispone di tre celle con una capacità di carico massima di 22 tonnellate di chicchi di caffè. Queste vengono trasportate da FFS Cargo nell'ambito del classico traffico a carri isolati.

Da chicco a polvere

Nestlé si è chiaramente espressa a favore di un maggiore trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. Nell'ambito del suo impegno per l'ambiente, l'azienda si è prefissata di dimezzare le emissioni di CO₂ dei suoi impianti di produzione in Svizzera dal 2010 al 2020. Anche nel trasporto dei prodotti e delle materie prime, Nestlé sta facendo passi in avanti. Tutte le sere, dal 2015, un treno con almeno un carro Nescafé parte da Anversa in direzione Basilea. Da là il carico di caffè viene deviato verso la stazione di smistamento Denges (VD) dove si prepara la prosecuzione del viaggio fino al terminal per container a Chavornay (VD). Dopodiché FFS Cargo affida i carri Nescafé all'azienda di trasporti locale Travys, che coordina le manovre di smistamento per l'ultimo tratto ferroviario fino alla fabbrica di Nescafé a Orbe.

I chicchi di caffè grezzi hanno percorso a questo punto un viaggio intorno al mondo di circa 10 000 chilometri. «Da un minimo di sette a un massimo di dodici carri carichi di caffè verde raggiungono la nostra fabbrica a Orbe ogni settimana, consegnando da 500 a 800 tonnellate di chicchi che trasformiamo in prodotti a base di caffè consumabili», spiega Wagenbach.

A questo punto inizia la fase cruciale: negli enormi forni di tostatura dello stabilimento Nestlé, dove le temperature vanno da circa 200 a 800 gradi, i chicchi sprigionano i diversi aromi. Durante la tostatura, questi vengono tenuti in continuo movimento e cambiano di colore: da verde a marrone scuro. In questo processo perdono dal 15% al 20% del loro peso, mentre il volume aumenta e può persino raddoppiare. Sempre a Orbe, i chicchi tostati vengono poi macinati e infine confezionati per la vendita in barattoli da 50, 100 e 200 grammi così come in sacchetti.

Pronti per ripartire

A questo punto è tempo di rimettersi in moto, non di rado per un nuovo viaggio intorno al mondo. Dell'intero volume di caffè verde lavorato nello stabilimento Nescafé di Orbe, oltre il 95% viene esportato e dunque lascia nuovamente la Svizzera. «Spediamo il nostro caffè in polvere in quasi tutto il mondo; importantissimi mercati di sbocco sono la Svezia, la Norve-

gia, la Germania, la Francia e il Medio Oriente», dichiara Urs Wagenbach. Il restante 5%, destinato alla vendita ai consumatori finali svizzeri, giunge al deposito centrale di Nestlé a Spreitenbach, nel Cantone Argovia, su carri ferroviari shuttle con una capacità complessiva di 38 palette.

«Da Spreitenbach il caffè arriva poi sugli scaffali dei negozi esclusivamente su strada», spiega Urs Wagenbach. Con un valore di quasi 15 miliardi di franchi svizzeri, Nescafé è il marchio più prezioso della Svizzera. Di conseguenza quasi tutti i dettaglianti vogliono essere riforniti dei suoi prodotti. Uno dei clienti più importanti è il Gruppo Coop. Le diverse varietà Nescafé, da Arabica a Robusta fino a esclusive miscele, vengono trasportate su camion da Spreitenbach dapprima alla centrale di distribuzione Coop a Wangen bei Olten e poi direttamente negli scaffali delle varie filiali.

Da uno a due mesi sono trascorsi da quando il chicco verde è stato raccolto nell'«Eje Cafetero» ed è stato messo in un

sacco di iuta con milioni di suoi simili. Dopo il lungo viaggio e le molteplici metamorfosi, finisce la sua storia sciolto in acqua calda, per deliziare il palato del consumatore di caffè svizzero che inizia così la sua giornata.

«A la bogadera», che in spagnolo significa «pausa colazione», esclamano nelle prime ore del mattino i raccoglitori di caffè che lavorano duramente nelle piantagioni colombiane. —



Arrivo in Svizzera: controllo qualità, carico sui carri e logistica nella fabbrica di Nestlé a Orbe.



Il futuro avanza

A metà 2017, FFS Cargo avvierà un test che metterà le ali al traffico merci del futuro. 16 innovativi carri merci «5L» lo renderanno più silenzioso, leggero ed efficiente.

Testo: Peter Krebs, illustrazione: Pia Bublies

Il «carro merci del futuro» è in marcia: da metà 2017 FFS Cargo metterà in circolazione 16 innovativi carri merci dapprima in Svizzera e poi in Europa. Il progetto del treno «5L» designa in tedesco gli eccezionali componenti dei carri che si distinguono per: silenziosità, leggerezza, solidità di marcia, ottimizzazione per la logistica e orientamento al costo del ciclo di vita.

Per questo test quadriennale, l'officina di servizio di Muttenz ha integrato componenti innovativi in carri già esistenti migliorandone le caratteristiche su molti fronti. I freni a disco e le sale montate a orientamento radiale dei carrelli rendono i veicoli silenziosi e riducono l'usura. Gli accoppiamenti automatici sono un ulteriore passo verso l'automazione, che viene promossa da FFS Cargo anche con altre tecniche intelligenti, come la tecnica di pesatura e la geolocalizzazione. Il treno «5L» può essere dotato di varie sovrastrutture in base alle esigenze del cliente. Il carro qui raffigurato è un container frigorifero per il trasporto di alimenti.

Il treno merci «5L» è un progetto pionieristico europeo, nato in collaborazione con il Gruppo specialistico innovazioni tecniche traffico merci su rotaia e tanti partner industriali. A trarre vantaggio, oltre ai residenti, saranno anche i clienti dei servizi merci che potranno contare su soluzioni flessibili.

Metà 2017 – 16 carri atti a comporre i «treni 5L» vengono usati dapprima in Svizzera.

Metà 2018 – I carri sono regolarmente in servizio anche a livello internazionale. Durante la fase di test di quattro anni, percorrono circa 400 000 chilometri.

2021 – Fine della fase di test. Questa serve anche a confrontare i componenti di diversi produttori. Ora è tempo di stilare un bilancio e implementare le soluzioni migliori.



1. SILENZIOSITÀ

Il treno merci «5L» aspira a diventare silenzioso quasi quanto un treno viaggiatori. I freni a disco e le sale montate silenziate riducono i rumori, per la gioia dei residenti lungo le tratte dei treni merci.



2. LEGGEREZZA

Il carro merci del futuro è leggero. Con il treno «5L» si testano materiali e componenti. L'accoppiamento automatico è più leggero del sistema classico. Grazie al peso proprio minore, il carico può pesare di più.



3. SOLIDITÀ DI MARCIA

Le innovative sale montate necessitano idealmente di una manutenzione solo dopo circa 1 200 000 chilometri percorsi (oggi normalmente dopo 600 000 km).

Sensori e telecamere aiutano a rilevare eventuali danni più velocemente. I tempi di fermo per guasto si riducono e aumenta il chilometraggio medio annuale.



Video: Head of Rolling Stock Technology Jens-Erik Galdiks parla del carro merci del futuro.

www.tiny.cc/accoppiamento



4. OTTIMIZZAZIONE PER LA LOGISTICA

Nei treni intelligenti, la sottostruttura è separata dalla sovrastruttura. Le sovrastrutture sono adattabili in modo flessibile alle esigenze dei clienti che possono integrarle nelle loro soluzioni di trasporto.



5. ORIENTAMENTO AL COSTO DEL CICLO DI VITA

Parti innovative, come le sale montate a orientamento radiale, generano maggiori costi di acquisto, ma sono più economiche a livello di esercizio e manutenzione. Il treno sperimentale dimostrerà quanto il suo utilizzo ripaghi nella vita reale.



La digitalizzazione da FFS Cargo

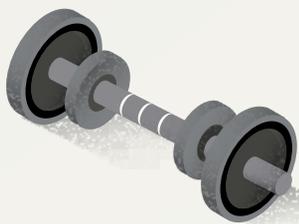
FFS Cargo incrementa l'efficienza dei suoi treni con tecnologie innovative.

Wayside Intelligence: FFS Cargo sta testando delle telecamere per il riconoscimento automatico di danni che consentono un controllo visivo dei veicoli. Per individuare eventuali danni durante il trasporto, in una fase successiva si dovranno installare telecamere anche lungo i percorsi.

Asset Intelligence: materiale rotabile intelligente che si serve già dell'identificazione RFID dei carri, del monitoraggio della temperatura e della geolocalizzazione o dell'alimentazione elettrica per container frigorifero tramite la rete FFS. Oggi sono 150 i carri con monitoraggio della temperatura e geolocalizzazione; l'identificazione RFID verrà estesa gradualmente all'intera flotta.

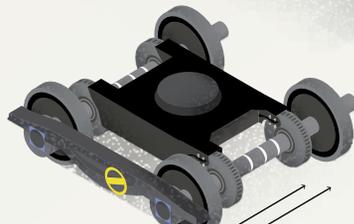
Mobile Devices: on il controllo mobile dei carri è stata di recente messa in funzione un'applicazione che permette ai collaboratori della Produzione di inviare notifiche sull'avvenuta consegna dei carri merci, registrare danni e consultare informazioni importanti.

Più sul tema:
www.sbbcargo.com/innovation



SALA MONTATA

Le innovative sale montate sono un elemento chiave per la riduzione del rumore. Sono a orientamento radiale e dotate di un silenziatore; su queste si montano i dischi per i freni. Tutti questi dispositivi riducono ulteriormente il rumore da cinque a dieci decibel, dunque quasi della metà, anche rispetto ai carri già sottoposti a risanamento fonico.



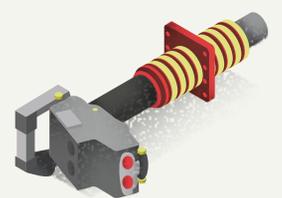
CARRELLO

I due assi nel carrello non sono montati in modo fisso, ma sono a orientamento radiale; dunque si adattano all'andamento dei binari nelle curve. In questo modo, oltre al rumore, si riduce anche l'usura di ruote e rotaie. I maggiori costi di acquisto si ammortizzano così in seguito nell'esercizio e nella manutenzione.



FRENO A DISCO

Finora riservati ai treni viaggiatori, i freni a disco ora trovano impiego anche nei carri merci. Agiscono su un disco montato in aggiunta invece che sulla superficie di rotolamento delle ruote come nei tradizionali freni a ceppo. Risultato: ruote più silenziose, minore usura e prestazione di frenata maggiore e più uniforme.



ACCOPPIAMENTO AUTOMATICO

Gli accoppiamenti automatici semplificano la separazione e la composizione dei treni nelle stazioni di smistamento. Questo esercizio maggiormente automatizzato incrementa l'efficienza del traffico a carri completi, nel quale lo smistamento di carri e treni è un processo imprescindibile.

Frammenti



Partnership strada-ferrovia — FFS Cargo e l'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG) superano antiche divisioni e avviano una partnership strategica. L'obiettivo è di incrementare il vantaggio geografico dell'economia svizzera con un trasporto merci forte. Il documento strategico è stato siglato il 7 aprile 2017 nella stazione merci di Basilea – una novità nella storia dei trasporti svizzera!

TCC 2017

Su un nuovo binario

L'11 dicembre 2016 è stata una giornata storica per FFS Cargo: da una parte la galleria di base del San Gottardo è entrata ufficialmente in funzione, dall'altra è iniziato un grande cambiamento per FFS Cargo e i suoi clienti con la nuova offerta «TCC 2017». Nel traffico a carri isolati, i grandi centri non saranno più serviti una sola volta bensì tre volte al giorno. «Questo cambiamento non sarebbe stato possibile senza l'enorme impegno di tutti i collaboratori», sottolinea

Jon Bisaz, responsabile Produzione presso FFS Cargo, «il nuovo sistema funziona sostanzialmente in modo stabile, ma i processi inerenti alla pianificazione e all'esecuzione dei trasporti devono ancora in parte essere regolarizzati.» Per garantire un processo più efficiente, nel 2017 è stata anche inaugurata l'organizzazione «Stabilizzazione TCC» con esperti della produzione e delle vendite.

PAROLA CHIAVE

Sapevate che...

... ChemOil Logistics AG, affiliata di FFS Cargo al 100%, trasporta ogni giorno circa 4 milioni di litri di cherosene all'aeroporto di Zurigo? La merce proviene da diversi produttori tedeschi e viene trasportata su rotaia passando per Basilea direttamente fino a Glattbrugg. A Rümliang il cherosene viene depositato in apposite cisterne finché non verrà usato per i circa 350 voli giornalieri in partenza da Zurigo. Il racconto integrale è disponibile sul blog Cargo:

 www.tiny.cc/cherosene



transport logistic a Monaco

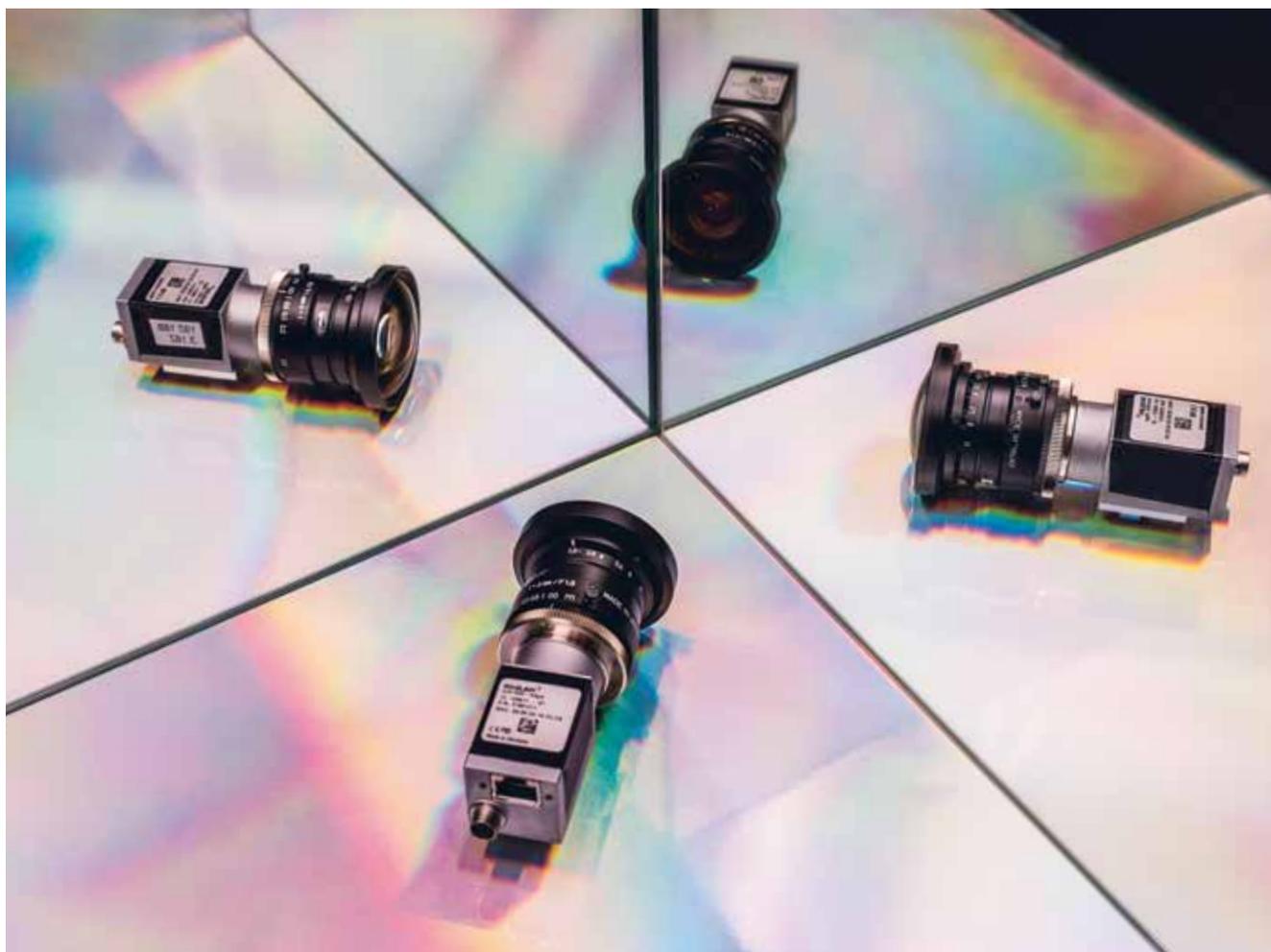
FFS Cargo partecipa alla fiera più importante del settore. Su un binario lungo 105 metri potrete scoprire dal vivo l'innovativo treno «5L» Demonstrator (v. articolo a pag. 26).
Da non perdere!

FFS CARGO

Bilancio in attivo

Nonostante un contesto economico tuttora difficile, FFS Cargo torna a essere redditizia. L'utile di 1 milione di CHF è stato raggiunto grazie a una nuova crescita di SBB Cargo International, all'ulteriore aumento dell'efficienza nella produzione e alla riduzione dei costi strutturali da FFS Cargo Svizzera. «La situazione resta però estremamente impegnativa», sottolinea il CEO Nicolas Perrin.

Tutto sotto controllo



Un carro merci è in arrivo. Nell'anonima cassa di lamiera accanto ai binari, dei pannelli LED lampeggiano all'improvviso. Un controllo radar? No, questo strumento serve a FFS Cargo non per verificare i limiti di velocità, ma per controllare i carri merci tramite una fotocamera. In questo test eseguito nell'impianto di servizio di Muttenz si sono messi a fuoco eventuali problemi tecnici nella sottostruttura dei carri in transito. Le immagini registrate dall'obiettivo sono state analizzate da un'azienda di software al fine di rilevare automaticamente determinati danni in futuro e supportare il processo di lavoro. Altri esperimenti pratici sono previsti da aprile 2017 nella stazione di smistamento Limmattal.

Caroline Rouine, gerente del bar del porto Marina Basel

Un posto al sole

Testo: Susanne Wagner
Fotografia: Peter Hauser

La vecchia casa mobile risplende nell'estivo colore blu marino. Sulla tettoia è montata un'ancora di metallo alta un metro. La casa mobile con il bancone abbassabile è il cuore del Marina Basel, il bar stagionale open air del porto. Il complesso sulla riva basilese del Reno, nelle tranquille serate d'estate, attira da 300 a 500 ospiti.

«La posizione sull'acqua e il romanticismo industriale mi hanno spinto a iniziare qui la mia avventura», dice Caroline Rouine. La sponda opposta è già territorio francese, il porto internazionale Basilea-Kleinmünchen e il famoso Dreiländereck sono a pochi passi di distanza.

Fino al 2011 il Klybeckquai di Basilea era animato da un'intensa attività di trasbordo di merci pesanti dalle navi. Oggi si trasbordano ancora solo piccole quantità di merci. I battelli della Basler Personenschiffahrt fanno salire e scendere gli ospiti. Oltre alle navi cisterna e per il trasporto merci qui attraccano anche le navi-albergo.

7788 litri di birra

«Il Marina Basel è uno degli ultimi angoli incontaminati di Basilea», racconta Caroline, «non mi ha sorpreso il fatto che sia diventato un hot spot.» Originariamente, spiega Caroline, erano poche le persone che venivano a bersi una birra in riva al Reno. A fine estate 2011, Caroline ha aperto il Marina Basel nell'ex piazzale Esso – dapprima per due mesi. È stata una pioniera e la prima a riutilizzare quest'area industriale.

Da allora l'ex area dei Porti Renani Svizzeri, che ora appartiene al Comune, è cambiata radicalmente. Oggi, oltre al Marina Basel, qui ci sono uno skatepark

e altri bar e ristoranti. Anche tanti passanti casuali sono affascinati dal pittoresco bar del porto.

Nella stagione calda l'arido piazzale di ghiaia, dove prima si depositavano enormi cisterne di petrolio, si trasforma in un sogno di una notte di mezza estate con piante lussureggianti, sdraio e lampioncini. Dal 2016 nel grigio foodtruck si servono anche grigliate, oltre a caffè, dolci e drink, mentre i clienti si godono concerti di musica punk, rock o pop.

↑
**Dove si depositavano
enormi cisterne di petrolio,
oggi si vive un sogno di
una notte di mezza estate.**
↓

L'infaticabile padrona di casa Caroline Rouine lavora con passione e senza sosta dalle undici del mattino alle due di notte. La 49enne è particolarmente orgogliosa del lungo tavolo dei clienti abituali dove tutti, «da giovani ad anziani, di tutti gli strati sociali», si ritrovano a parlare piacevolmente.

Nell'estate 2016 c'è stata un'affluenza talmente grande che il piccolo team ha raggiunto il limite delle sue capacità. 7788 litri di birra alla spina sono stati serviti al banco. Per la prossima estate è prevista l'aggiunta di una terrazza e di un nuovo bar al porto, innanzitutto per alleggerire il

lavoro dello spillatore. I prodotti giungono direttamente dal fornitore di bevande tramite camion e vengono depositati in due container dismessi insieme ad altri alimenti e alle attrezzature tecniche per l'organizzazione di eventi.

Indipendenza e libertà

Questa donna self made, con un figlio ormai grande, è molto soddisfatta dello sviluppo del suo ultimo progetto. Nella sua vita Caroline Rouine ha già fatto tante esperienze diverse: è stata guardarobiera, fotomodella, commessa di articoli sportivi e ha lavorato in una fabbrica di salsicce. È contenta di aver raggiunto il suo più grande obiettivo: lavorare in autonomia e libertà. Il Marina Basel ha riscosso così tanto successo che all'inizio del 2017 Caroline è riuscita a fondare una sua società a responsabilità limitata.

Sebbene il contratto di utilizzo temporaneo scada nel 2019, la donna guarda con ottimismo al suo futuro professionale. Già ora si sta attivando per inaugurare presto un punto di ristorazione aperto tutto l'anno, ovviamente nella città sul Reno, l'unico luogo che questa basilese DOC potrebbe prendere in considerazione. →



«Il Marina Basel è uno degli ultimi angoli incontaminati di Basilea», racconta la padrona di casa Caroline Rouine.



SOTTO LO STESSO TETTO: SWISSMOVER METTONO LA SVIZZERA IN MOVIMENTO

Diversi partner del settore svizzero della logistica hanno unito le forze incarnando la «swissness» e il know-how in fatto di mobilità integrata e trasporti del «Paese della ferrovia».

Sono della partita FFS Cargo, l'Università di San Gallo (HSG), il Logistikcluster Basel, le aziende Innofreight e ACTS e Gateway Basel Nord.

**transport logistic 2017 a Monaco:
Venite a trovarci nell'area es-
terna, stand FGL 804/1.**

www.swissmovers.org

SWISSMOVERS
Bewegen die Schweiz