

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

2 | 10

Combinazioni. 4

Ferrovia + trasbordo per il traffico interno.

Raccordi. 8

Nuova vita ai vecchi binari.

Trasbordi. 12

Alte valli – traffico intermodale.

In pista. 14

Gran fermento nei terminal per container.





Foto di stagione.

Screen saver: scaricatelo ora.

Una gru che trasborda un container nel terminal di Swissterminal AG a Frenkendorf, vicino a Basilea. «Un terminal è come una pista da ballo. Noi la mettiamo a disposizione e gli altri la usano per ballare», afferma il CEO di Swissterminal, Roman Mayer (vedi pagina 12).

Scoprite il viaggio virtuale dei nostri trasporti attraverso l'universo visuale di questa rivista – sotto forma di screen saver che potete scaricare sul vostro computer. Buon divertimento!





Combinazioni.

Cara lettrice, caro lettore,

chi sbaglia combinazione, mina il successo: vino rosso col pesce, chiave con lucchetto a numeri, scarpe da tennis all'altare... Chi centra le combinazioni, invece, si avvantaggia: come le aziende di trasporto merci.

«Ferrovia, strada e acqua»: una combinazione perfetta e interscambiabile. Nel traffico merci si utilizzano sempre di più vettori diversi per il trasporto. Nel traffico intermodale ognuno di loro dimostra la propria forza. E sulle lunghe distanze con grandi volumi di trasporto la ferrovia risulta la più vantaggiosa. Mittenti e destinatari apprezzano l'affidabilità, la puntualità e l'ecosostenibilità della ferrovia.

SBB Cargo punta con la sua offerta internazionale sul traffico intermodale. Con i suoi treni container diretti da e per i porti del mare del Nord, SBB Cargo fornisce un contributo importante all'economia svizzera.

Vogliamo continuare a scrivere il successo del traffico intermodale. A questo proposito, in Svizzera sono necessari nuovi sforzi per sfruttare il traffico intermodale anche sulle brevi distanze, e un terminal che permetta di trasbordare efficientemente i container dai treni internazionali a quelli per il traffico interno. Per questo SBB Cargo si impegna a favore del progetto Gateway Limmattal: la posizione vicino alla stazione di smistamento è l'ideale per creare una «stazione di cambio per i container».

Noi vediamo grandi opportunità nello sviluppo del traffico intermodale. Cogliamole al volo!

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Indice.

- 4 **I tempi sono maturi.**
L'offerta si chiama ferrovia + trasbordo.
- 6 **Il traffico intermodale cresce.**
Martin Ruesch analizza il mercato.
- 8 **Nuova vita ai binari.**
I vecchi binari tornano di nuovo utili.
- 10 **Trasbordi ad alta quota.**
Combinazioni per le alte valli.
- 12 **SBB Cargo balla.**
Swissterminal prepara la pista.
- 14 **Frammenti.**
Arco del Giura. Soddisfazione. Energethica.
- 16 **Un trofeo in viaggio.**
I tifosi arrivano a frotte.
- 17 **Stölzle fa le combinazioni.**
Il traffico intermodale su tratte brevi o lunghe.
- 18 **Falconnier è contento.**
Non costruisce castelli in aria.



Traffico intermodale in Svizzera – quando i trasportatori prendono il treno.

SBB Cargo lancia l'offerta ferrovia + trasbordo nel traffico combinato interno (traffico intermodale), in collaborazione con i trasportatori su strada. È tempo di saltare in carrozza.

TESTO: VALENTINA RÖSCHLI – FOTO: GIAN VAITL



Oggi la quota di mercato del traffico merci intermodale interno è tanto esigua quanto la Svizzera, e il motivo è semplice: con distanze così brevi, spesso il trasbordo su rotaia non conviene affatto. È quindi difficile mettere a

I vantaggi di strada e rotaia si integrano perfettamente.

Marc Falconnier

punto una soluzione intermodale economica per il trasporto di merci, e non meraviglia che finora siano state solo poche le soluzioni intermodali efficienti interne alla Svizzera. Questo è ciò che SBB Cargo vuole cambiare, lanciando la nuova offerta ferrovia + trasbordo. L'idea di ampliare il traffico combinato interno non è nuova. SBB Cargo offre soluzioni

già combinate per clienti che nella loro catena di trasporto dispongono di un punto di carico o scarico senza binario di raccordo. Finora, le collaborazioni con i trasportatori su strada sono state soprattutto soluzioni speciali, oggi invece l'offerta verrà standardizzata e resa accessibile a tutti i trasportatori. Ad esempio, la società di trasporti e logistica Dreier: il primo cliente a sottoporsi al test di ferrovia + trasbordo.

La Posta.

«Vogliamo lanciare un'offerta che dia al cliente finale tutti i vantaggi del trasporto intermodale, cioè i vantaggi della strada e della ferrovia in un'unica soluzione», spiega Marc Falconnier, responsabile progetti clienti per SBB Cargo. L'offerta ferrovia + trasbordo si rivolge a trasportatori su strada, spedizionieri e società con un proprio parco autocarri, per il trasporto dei loro carichi su rotaia nei tragitti più lunghi.

Di notte, ma anche di giorno, all'insegna della massima qualità e di un orario stabile. Un grande vantaggio e un'importante premessa a un'offerta che funziona: SBB Cargo utilizza la rete Express, che permette, ad esempio, anche il trasporto dei pacchi postali. «Grazie all'integrazione dell'efficiente terminale postale e di altri terminali svizzeri, siamo in grado di garantire la capacità di trasbordo necessaria», spiega Falconnier.

I clienti di SBB Cargo portano le loro casse mobili di 16 tonnellate al massimo al terminale. Qui vengono trasbordate su rotaia e condotte fino al terminale di destinazione, dove il trasportatore le preleverà per distribuirle ai clienti finali. SBB Cargo si fa carico quindi di parte della catena di fornitura; la gestione e il contatto con il cliente finale resta prevalentemente alla società di trasporto.



Il veicolo per il trasbordo di SBB Cargo in uso a Renens VD.

Una svolta di pensiero.

Nel terminale postale di Härkingen la logistica è in fermento. Con una gru a portale le casse mobili vengono distribuite dall'autocarro ai vagoni del treno già pronti sui cinque binari. Tra la moltitudine di container gialli della Posta, spiccano subito i due container bianchi della ditta Dreier. Al loro interno si trovano articoli tessili del dettagliante Charles Vögele, commissionati dalle filiali. La prossima fermata è il trasbordo al terminal di Daillens, nel Canton

Vaud. Vögele è il primo cliente acquisito da Dreier grazie all'offerta ferrovia + trasbordo.

«Per la maggior parte dei clienti finali, una soluzione intermodale nel traffico interno ha sempre rappresentato un rischio troppo elevato. I tempi non erano maturi, come si suol dire», spiega il CEO Hans-Peter Dreier. Creare le giuste premesse ha richiesto tanto tempo, e il fatto che si possano utilizzare i treni Express è un fattore importante. «Noi vogliamo prendere questo treno, per così dire», spiega Dre-

ier. Così viene meno anche il rischio di utilizzo per il cliente finale, che non deve dare garanzie di volume.

Un altro punto importante sono i costi: finanziariamente l'offerta è al livello del trasporto su strada. «E il cliente ne guadagnerà in immagine, gratuitamente, grazie a un trasporto rispettoso dell'ambiente», aggiunge Hans-Peter Dreier. L'offerta permette poi di evitare gli ingorghi e di sfruttare il trasporto notturno.

«SBB Cargo ha rivoluzionato il modo di pensare: è stato un passo decisivo», spiega Stefan Fiechter, responsabile del traffico intermo-

I tempi non erano ancora maturi, come si suol dire.

Hans-Peter Dreier

dale per PostLogistics. Resta da chiarire se Hans-Peter Dreier, affezionato alla strada, davvero cederà volentieri le sue merci. «Se una

«Merci triplicate entro il 2030.»

Il traffico intermodale è sempre più importante in Svizzera. Martin Ruesch, capo consulenza traffici e trasporti presso Rapp Trans AG a Zurigo, spiega come, dove e perché.

INTERVISTA: VALENTINA RÖSCHLI
FOTO: GIAN VAITL

Agli inizi del 2010 Rapp Trans ha condotto per conto di SBB Cargo un'analisi di mercato per il traffico intermodale svizzero per il 2015 e il 2030. Quali sviluppi prevede per il traffico intermodale nazionale?

Oggi il traffico intermodale ha un volume scarso e detiene una quota di mercato marginale nel trasporto merci interno. La tendenza però è in rialzo. Lo sfruttamento eccessivo della rete stradale o l'aumento dei costi del carburante favoriranno ancora il traffico intermodale. Per il 2030 prevediamo una triplicazione delle merci trasportate con questo tipo di traffico. Ciò equivarrebbe a un tasso di crescita annuo nettamente superiore al tasso di crescita del mercato.

Come cambieranno le strategie centrali nel corso dei prossimi venti anni?

Oggi il traffico intermodale si concentra sulle lunghe distanze tra i centri economici europei e sui collegamenti tra l'entroterra e importanti porti marittimi. Supponiamo che le parti interessate svilupperanno ancora di più anche il traffico Est-Ovest. Ci aspettiamo inoltre che il traffico intermodale diventi più competitivo anche sulle brevi e medie distanze da 100 a 400 chilometri.

Il traffico intermodale come contribuisce all'economia svizzera?

Il traffico intermodale è un'alternativa efficace alla strada per le imprese senza binari di raccordo propri, tanto più che negli agglomerati maggiori le au-



Quando conviene, il trasportatore su strada Hans-Peter Dreier cede volentieri le sue merci.

soluzione intermodale è intelligente ed economica, allora perché non sfruttarla», spiega.

Verso nuovi clienti.

Hans-Peter Dreier non vede nell'offerta ferrovia + trasbordo solo un'opportunità per far passare gli attuali clienti al traffico intermodale, ma anche per acquisirne di nuovi. Quanto alla crescita, egli stima che con la nuova offerta la

sola Dreier avrà bisogno di un intero convoglio al giorno per tutto l'anno. Anche Marc Falconnier è convinto che l'iniziativa non passerà inosservata tra gli spedizionieri. «I primi test si sono rivelati molto promettenti. L'offerta sembra proprio quello che ci voleva», afferma. Si prevede un costante ampliamento della rete, dei terminali e dei treni disponibili. In altre parole: un treno carico di prospettive per il traffico combinato interno. ■

tostrade sono sempre più intasate. In termini di ecologia, inoltre, il traffico intermodale produce meno sostanze inquinanti del trasporto merci su

A mio avviso il traffico intermodale dovrebbe acquisire **una propria autonomia** anche nel territorio svizzero.

Martin Ruesch

strada, un tema sempre più importante nel contesto della crisi climatica.

Come si può sfruttare il potenziale di trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia?

Fondamentale è rendere il traffico intermodale altrettanto rispetto alla strada. In termini di qualità ciò significa offrire un servizio di trasporto a gestione unica. Ogni giorno occorrono più collegamenti, trasporti ferroviari principali veloci, brevi trasporti iniziali e finali su strada e tempi di preparazione interessanti per il cliente finale. In termini di prezzi, il trasporto principale su rotaia e il trasporto iniziale e finale su strada devono poter competere con il traffico stradale.

Cosa comporta tutto ciò per l'infrastruttura del trasporto merci?

La rete ferroviaria e i terminali di trasbordo attuali non sarebbero in grado di gestire l'intero potenziale di trasferimento dei trasporti. Bisognerebbe rendere più efficienti i terminali già esistenti, ad esempio con mezzi di trasbordo più efficaci e con binari di carico più lunghi. In alcune regioni occorrerebbe costruire nuovi terminali. Ma anche la rete ferroviaria sarebbe troppo poco efficiente per i nostri pronostici. Sarebbero necessari dei potenziamenti mirati, soprattutto sull'asse Est-Ovest.

Che sviluppi avrà il traffico intermodale in Svizzera secondo lei?

Spero che le nostre previsioni trovino conferma nei prossimi anni, il che dovrebbe essere possibile se l'infrastruttura e l'offerta si svilupperanno come auspicato. Il traffico intermodale oggi svolge un ruolo secondario nel trasporto merci interno e, a mio avviso, dovrebbe acquisire una propria autonomia anche nel territorio svizzero. ■

Cinque fatti su Martin Ruesch

capo consulenza traffici e trasporti presso Rapp Trans AG, Zurigo

Consulente strategico perché:

il nostro lavoro contribuisce alla sostenibilità del traffico merci e dunque è importante anche per il pubblico.

La prossima iniziativa professionale:

approccio più intenso all'impronta ecologica del CO₂ provocata da intere catene logistiche e di trasporti.

Nella vita privata amo trasportare:

alimenti di prima qualità e buon vino dal negozio alla tavola di casa mia.

Mezzo di trasporto preferito:

il treno, il tram e l'autobus perché l'area di Zurigo è ben collegata e perché non c'è posto migliore per preparare le riunioni.

Intenditore di:

sport e relax come antidoto alla routine.



Riallacciamento in vista per questo binario.

I binari di raccordo stanno al trasporto ferroviario come l'ultimo miglio sta alle telecomunicazioni. Sono un anello importante per fornire merci in tutto il paese. SBB Cargo promuove il mantenimento, il potenziamento, l'utilizzo e la costruzione di nuovi binari di raccordo, oltre a offrire aiuto e consulenza ai proprietari.

TESTO: STEPHAN DIETRICH, WERNER HUBER – FOTO: GEORG ANDERHUB



Il 1° gennaio 2010 l'Ufficio federale dei trasporti ha ridefinito i finanziamenti per i binari di raccordo riconoscendone così l'importanza. Nonostante l'incremento del traffico intermodale o anche a sostegno di questo, i binari di raccordo privati mantengono la loro importanza.

Punto nevralgico per grandi aziende.

La maggior parte dei trasporti ferroviari svizzeri, infatti, inizia o finisce su un binario di raccordo. Nel traffico a carri completi isolati e a treni blocco tali binari rappresentano un punto nevralgico del trasporto interno, di importazione e di esportazione.

La Posta, Holcim, i grandi distributori Migros e Coop e tante altre aziende utilizzano una fitta rete di binari di raccordo per il trasporto iniziale e finale nei numerosi viaggi notturni. Anche il trasporto di olio per riscaldamenti e carburante

è affidato a questi binari, di cui attualmente 1500 sono usati con regolarità.

L'unione fa la forza.

Negli ultimi anni sono, per così dire, usciti di scena quei binari che aspettano che qualcuno si decida a destarli dal loro torpore. Si tratta di

Per rianimare i binari caduti nell'oblio SBB Cargo ha avviato un'offensiva.

binari che non sono usati affatto o solo di rado in attesa che qualcuno si ricordi di loro. Per rianimare questi binari di raccordo, SBB Cargo ha avviato un piano d'azione. L'offensiva della ferrovia merci intende prendere in considera-

zione e attuare nuovi usi molteplici di questi binari lavorando a stretto contatto con i relativi proprietari. In questo modo almeno 4000 carri in più all'anno dovrebbero passare dalla strada alla ferrovia.

SBB Cargo consiglia i clienti.

Gli esperti di logistica si trovano così spesso davanti a complessi rapporti contrattuali dovuti alla scissione tra traffici e infrastruttura. Quando dieci anni fa le FFS crearono i comparti Infrastruttura, Traffico viaggiatori e Traffico merci, si generarono in alcuni casi situazioni complicate per i proprietari privati e i gestori. È pertanto nell'interesse di SBB Cargo chiarire i rapporti contrattuali – in tale ottica la ferrovia merci offre sostegno ai propri clienti.

Le nazioni limitrofe si attivano.

Sforzi simili si stanno facendo anche nei paesi confinanti. In Germania, dall'ottobre 2004 i raccordi ferroviari – e anche le riattivazioni di binari – sono finanziati per il 50% con sovvenzioni federali. Anche in Austria lo Stato interviene per riaprire binari di raccordo temporaneamente inutilizzati. ■

A Landquart i collaboratori della Ferrovia Retica caricano formaggio di un caseificio dell'Engadina.



Intermodale fin nel cuore dei Grigioni.

Da oltre 25 anni i treni merci grigionesi della Ferrovia Retica, partner di SBB Cargo, servono con successo il cantone montano dei Grigioni. I volumi trasportati aumentano ogni anno, grazie a soluzioni di traffico intermodale. Così, fin dal mattino, i giornali internazionali raggiungono gli eleganti ospiti in vacanza a St. Moritz.

TESTO: ALFRED BÄRTSCH, WIRO CAPOL – FOTO: ARCHIVIO RHB

La notte è ancora giovane, ma poco importa agli smistatori e ai verificatori nella Centrale trasbordo merci della Ferrovia Retica (RhB) a Landquart. Le casse mobili della Posta, appena giunte dal Centro di distribuzione di Frauenfeld su un treno SBB Cargo, vengono trasbordate dai professionisti della Centrale trasbordo merci dai carri a scartamento normale delle FFS a quelli a pianale per container della Ferrovia Retica RhB. Il trasbordo serve perché la RhB viaggia a scartamento metrico.

Gli operai movimentano tra i dieci e i sedici container al giorno, dal lunedì al sabato. Viene assemblato un treno merci completo diretto in Engadina. Da Landquart parte subito il primo treno viaggiatori, direzione Klosters e Davos, che trasporta anche i container gialli della Posta. Poi è il turno del primo treno merci, seguito da un secondo. Nel primo convoglio viaggiano i carri postali, nel secondo fino a dieci casse mobili di Coop. Il gigante della vendita al dettaglio invia i generi alimentari su

CHIARO & PRECISO

PARTENZA

Landquart

DESTINAZIONE

Davos e Samedan

DISTANZA

43 e 108 km

MERCE

Posta, alimentari, olio minerale

CARRI

A pianale e scartamento metrico RhB

DESTINATARIO

Vari dettaglianti e partner



Cambio di scartamento al mattino per le casse mobili della Posta

I trasporti ecosostenibili su rotaia **convincano sempre più clienti.**

Erwin Rutishauser

rotaia dalla centrale di distribuzione di Coira nei punti vendita delle montagne grigionesi; in questo caso, via Klosters, lungo il tunnel del Vereina, fino a Zernez in Engadina.

Rifornire l'Engadina.

Alla stazione di Zernez i container vengono smistati in loco, nonché per Mùstair e Scuol-Tarasp, e arrivano a destinazione su strada o con il treno viaggiatori.

Gli altri container dei treni merci proseguono per l'Alta Engadina, diretti alla Centrale trasbordo merci di Samedan (GUZO). Qui, alle 7.30 vengono trasbordati su autocarri che li distribuiranno agli uffici postali regionali.

Anche i container di Coop sono presto scaricati: la breve distribuzione capillare nella regione, verso Celerina o nella stessa Samedan, avviene su autocarri. L'offerta della Ferrovia Retica, in collaborazione con SBB Cargo e i trasportatori, è un successo. Erwin Rutishauser,

direttore di RhB, afferma: «Le proposte su misura convincono sempre più clienti, grazie alla sicurezza, l'affidabilità e l'ecosostenibilità del trasporto su rotaia.»

Meno autocarri.

Con questa strategia logistica, Coop e La Posta contribuiscono a far sì che sui passi dell'Engadina e nelle valli meridionali grigionesi viaggino 8400 autocarri in meno. Che le sinergie di trasporto del traffico intermodale siano sfruttate sia da SBB Cargo che dalla Ferrovia Retica e dai trasportatori, va a vantaggio dei turisti e dei locali, che potranno ancora sfogliare ogni

giorno il «Südoschtweiz» o l'«Herald Tribune» e ammirare, oltre il margine superiore del quotidiano, la magnificenza della natura. ■

Ferrovia merci grigionesa a scartamento metrico.

Il trasporto merci della Ferrovia Retica risparmia al cantone dei Grigioni circa 100 000 viaggi su strada all'anno. Da oltre 25 anni la ferrovia merci grigionesa collabora a soluzioni innovative nel traffico intermodale. Davos, Zernez, Scuol-Tarasp, Campocologno e Arosa dispongono di efficienti impianti a gru per il trasbordo di casse mobili. Il trasporto merci su rotaia nel traffico intermodale si snoda principalmente tra le due grandi centrali di trasbordo merci di Landquart e Samedan.

Accessibilità della Surselva.

A partire dalla metà dell'anno la Surselva (valle del Reno anteriore) amplierà la rete del traffico intermodale. La Ferrovia Retica collocherà ora un reach stacker (gru mobile per container) a Illanz, che permetterà di sviluppare il traffico intermodale con clienti come Valser, La Posta, Migros, Denner, Aldi, Coop e altri. Per poter rispondere ai volumi in crescita, la ferrovia merci acquisterà nel corso dell'anno quindici nuovi carri a pianale.



Al centro del trasporto intermodale.

I terminal per container rappresentano l'accesso al mercato globale per le aziende svizzere. Punto d'incontro tra la strada, la rotaia e la via d'acqua, giocano un ruolo importante per i traffici di import-export d'oltreoceano.

TESTO: URSULA HOMBERGER - FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

«Un terminal è come una pista da ballo che mettiamo a disposizione per far danzare gli altri», afferma Roman Mayer, CEO di Swissterminal AG. La società gestisce i terminal per container di cinque località ed è leader del settore sul mercato svizzero. Perché la serata abbia successo, occorrono anche un'orchestra e un certo numero di ballerini, ad esempio il trazionista SBB Cargo e l'operatore Intercontainer-Interfrigo SA (ICF). Nello specifico, i treni blocco di ICF, provenienti principalmente dai porti del nord, scaricano nei terminal svizzeri

di Niederglatt, Rekingen e Frenkendorf, dove i container proseguono poi su autocarri oppure sono trasportati da SBB Cargo.

Questo servizio di trasbordo ferrovia-ferrovia offerto da Swissterminal AG a Niederglatt e Rekingen si chiama Swiss Split. Dai carri specifici i container vengono spostati su carri pianali comuni e trasportati di notte fino alle varie destinazioni in Svizzera. A prima vista può forse apparire scomodo, ma questo sistema presenta due vantaggi: i treni ICF sono composizioni >

Logistica a impatto zero.

Da gennaio 2010 l'impresa svizzera di commercio di carta all'ingrosso Sihl + Eika sta sviluppando la sua logistica a impatto zero. Il bilancio di CO₂ include il centro logistico Sihl + Eika a Dintikon e tutti i trasporti, oltre il 50% dei quali viene effettuato da SBB Cargo.

www.papier.ch



ICF: nuovo shuttle Ulm–Niederglatt–Melzo.

Dalla metà di aprile un nuovo treno di ICF viaggia sulla tratta Ulm–Niederglatt (Zurigo)–Melzo (Lombardia). Secondo Enrique Rivas questa offerta dovrebbe integrare i treni in partenza dai porti del nord in direzione Svizzera e Germania meridionale. Grazie al collegamento diretto con i porti italiani, Melzo potrebbe affermarsi nel lungo termine come naturale ingresso a sud per la Svizzera, il che risulterebbe interessante per le spedizioni via mare dall'Estremo Oriente, in quanto i tempi di percorrenza si riducono di alcuni giorni rispetto ai porti del nord. Rivas è convinto che sia possibile svolgere i trasporti mantenendo il consueto livello di qualità elevato. Inizialmente lo shuttle Ulm–Melzo viaggerà due volte alla settimana in entrambe le direzioni. A partire da giugno 2010 è prevista una terza partenza. Queste tre partenze racchiudono un potenziale di trasferimento pari a 6600 viaggi su strada all'anno, ossia 3500 tonnellate di CO₂ in meno.

shuttle fisse che viaggiano tra i porti marittimi e i terminal; in questo modo l'operatore non deve occuparsi della disposizione dei carri porta-container e i trasporti possono essere programmati con affidabilità. Grazie all'impiego di comuni carri pianali, il servizio Swiss Split permette inoltre di movimentare e scaricare i container con l'impilatore dalla rampa ferroviaria del cliente, eliminando un'ulteriore procedura di sollevamento presso il destinatario finale.

Un'offerta unica.

Secondo Roman Mayer il sistema Swiss Split è molto richiesto, e due terzi dei container dei treni shuttle proseguono poi con SBB Cargo. Anche grazie ai tempi di consegna interessanti: giorno A, partenza dal porto a nord; giorno C, sulla rampa del cliente. «L'offerta è praticamente unica nel suo genere in Europa», spiega Enrique Rivas, Director Sales West di ICF.

Il primo treno blocco di ICF ha fatto il suo ingresso nel terminal di Niederglatt nel 2003, e da allora la collaborazione con Swissterminal si è continuamente sviluppata. Oggi 23 treni fanno la spola ogni settimana in tre dei cinque terminal svizzeri. Rivas ritiene determinanti per questa crescita il forte attaccamento delle aziende logistiche svizzere alla ferrovia e l'ottimo servizio di Swissterminal e SBB Cargo. L'alta qualità ha permesso in pratica di compensare il calo del volume di traffico dovuto alla crisi, tanto

Swissterminal: un'azienda di famiglia.

Swissterminal AG gestisce terminal per container nelle cinque località di Basilea, Birsfelden, Rekingen, Frenkendorf e Niederglatt. Basilea e Birsfelden sono destinati principalmente al trasporto sul Reno, gli altri al trasporto su rotaia. Con Roman Mayer la seconda generazione è a capo dell'azienda. Swissterminal AG è puramente un operatore; ogni sede si avvale di una società che si occupa delle infrastrutture e che non fa necessariamente parte del gruppo. L'intera struttura è riunita in una holding familiare. Swissterminal ha 106 dipendenti.

che lo scorso anno ICF ha registrato solo perdite marginali nel traffico svizzero, e quest'anno i volumi potrebbero perfino aumentare.

Ancora a lungo.

Roman Mayer definisce tuttavia la gestione dei terminal un'attività generalmente delicata: «Risentiamo subito delle variazioni a livello di quantità.» E non solo: «La gestione di terminal richiede ingenti investimenti, che però sono a lungo termine, e quindi la congiuntura economica può mandare tutto a monte in breve tempo.» Ciò nonostante, Swissterminal è impegnata nello sviluppo di infrastrutture e tecnologie dell'informazione. Perché per Mayer una cosa è chiara: «Le distanze tra i mercati del

Senza i container il mondo non sarebbe così vicino.

Roland Mayer

mondo si accorciano sempre più e senza i container questa velocità non sarebbe possibile.» Considerato il potenziale di Cina e India, questo processo è ben lontano dal terminare, e proprio in Europa il potenziale di crescita per il traffico di container tra i terminal è grande: «Ancora troppo spesso si sceglie la strada.» ■



Cos'è un Sgns?



In base alla tipologia delle merci trasportate, SBB Cargo utilizza carri diversi, la cui struttura si adatta perfettamente alla merce o al tipo di trasporto. Sgns indica uno di questi carri, più precisamente un carro pianale a quattro assi, ideale per grandi container e casse mobili. Le lettere ne specificano le caratteristiche:

- S:** carro pianale a carrello speciale;
- g:** per container di max. 60 piedi (18,3 metri) di lunghezza;
- n:** portata massima oltre 60 tonnellate;
- s:** velocità massima 100 chilometri/ora.

SBB Cargo dispone anche di altri carri Sgns leggermente modificati, come il Sgns o il Sgs-y.



I 150 anni dell'Arco giurassiano.

A settembre 2010 SBB Cargo festeggerà i 150 anni della tratta Bienne–Neuchâtel, l'asse Est–Ovest finora determinante per l'azienda.

Il 25 e 26 settembre 2010 le FFS celebreranno l'anniversario dell'Arco giurassiano (linea ai piedi meridionali del Giura), nello specifico la tratta ferroviaria Bienne–Neuchâtel. Questa linea ha permesso un regolare traffico ferroviario tra la Svizzera tedesca e quella romanda. L'asse è diventato una delle più importanti linee di trasporto di SBB Cargo.

L'offerta ferroviaria ha consolidato altre due linee inaugurate pure nel 1860: la Neuchâtel–La Chaux-de-Fonds e il collegamento tra Neuchâtel e Pontarlier, nella vicina Francia.

I festeggiamenti culmineranno con l'inaugurazione ufficiale della stazione di Bienne, interamente modernizzata.

Calo stabilizzato.

Varie misure hanno permesso a SBB Cargo di far fronte alla crisi economica.

Nel 2009 la domanda di trasporti è calata in tutto il mondo. SBB Cargo è riuscita a contenere in parte gli effetti della crisi. Per contrastare il calo dei trasporti la ferrovia merci ha adottato per tempo varie misure complete per una portata di 115 milioni di CHF. Nel 2° semestre è riuscita a mantenere a un livello stabile le basse quantità trasportate. SBB Cargo ha subito una perdita di 62,5 milioni di CHF (2008: 29,9 milioni di CHF). Il reddito da traffico è sceso a causa della crisi a 915,6 milioni di CHF (2008: 1044,2 milioni di CHF).

SBB Cargo ha ridotto nel 2009 le prestazioni di trasporto del 7,0% (11 674 milioni di tonnellate-chilometro nette contro i 12 531 milioni del 2008). Il calo è dovuto ai crolli congiunturali subiti da molti settori per cui SBB Cargo opera. L'adozione tempestiva di misure ha aiutato l'azienda a fronteggiare gli effetti della crisi e quindi le conseguenti riduzioni dei volumi e le perdite di fatturato nel traffico ferroviario.

I primi sondaggi di EcoTransIT mostrano il contributo ambientale della ferrovia merci. Nel 2009 SBB Cargo è riuscita a evitare l'emissione di quasi un milione di tonnellate di CO₂. In generale, a confronto con auto e aereo, chi viaggia in treno consuma un quarto dell'energia, con emissioni di CO₂ venti volte inferiori.

La qualità vince.

Nonostante la crisi, nel 2009 i clienti sono rimasti fedeli a SBB Cargo.

Tra i clienti svizzeri, SBB Cargo ha raggiunto un grado di soddisfazione di 7,69 su 10 punti massimi, quindi maggiore rispetto agli anni precedenti. Essi si sono detti molto soddisfatti dei referenti commerciali, della qualità dei trasporti e della comunicazione. I valori sono tratti da un sondaggio rappresentativo sulla soddisfazione della clientela.

Con un punteggio di 7,88, in ambito internazionale (inclusa la società affiliata ChemOil) il grado di soddisfazione è il migliore dall'inizio dei sondaggi nel 2007, e tra tutti i settori. In generale i clienti di SBB Cargo sono meno soddisfatti della gestione dei reclami e della fatturazione.

SBB Cargo sponsor del Premio Energethica.

Il 4 marzo 2010 SBB Cargo ha assegnato a Genova il «Premio Energethica»: 4000 euro per il progetto migliore nell'ambito dell'ecosostenibilità nel trasporto merci.

L'assegnazione del premio ha concluso il convegno internazionale di Genova sul tema «Trasporti ed ecosostenibilità». Vincitore del premio è stato l'ingegnere civile Fabio Tarantino che, con la sua tesi di laurea, ha trasformato il trasporto merci su rotaia, progettando casse mobili più piccole. Allo stesso tempo ha ripensato la distribuzione: con centri di carico ubicati fuori dai cen-

tri cittadini si può ridurre il numero di veicoli e di chilometri percorsi. In città sarebbero ammessi solo piccoli treni e, per la distribuzione della merce, le casse verrebbero trasbordate direttamente su veicoli elettrici. Il sistema è stato concepito per Savona, la città sulla costa ligure in cui Tarantino vive.

Nuove dimensioni per EcoTransIT.

EcoTransIT World calcola le emissioni dei trasporti con precisione ancora maggiore, a livello mondiale.

Il calcolatore ambientale, al cui sviluppo ha partecipato anche SBB Cargo, quantifica il consumo energetico e le emissioni inquinanti dei vari tipi di trasporto. Inoltre, confronta i dati sul mercato dei calcolatori ambientali gratuiti e verifica l'esattezza di questi calcoli. Questo rilevamento è il primo nel suo genere – ora viene esteso a livello mondiale grazie a EcoTransIT World.

La nuova maschera di immissione dati, più intuitiva, permette ai clienti

ferroviari di comporre la propria catena di trasporto intermodale: da Hong Kong, passando per Basilea, fino a Boston. Inoltre, il routing delle tratte di trasporto è stato migliorato e diversi dati base modificati.

EcoTransIT World riscopre le destinazioni di trasporto più importanti. Il sistema è stato lanciato a fine maggio in occasione dell'International Transport Forum 2010 di Lipsia.

www.ecotransit.org/sbb



Mobitool: per una migliore mobilità.

La piattaforma online Mobitool sensibilizza le aziende sul traffico cui danno origine e offre esempi di mobilità ecosostenibile, applicabili al trasporto sia di merci che di passeggeri.

Circa il 60% dei consumi di carburante e delle relative emissioni proviene direttamente dalle aziende. Molte società non includono però nel proprio bilancio ambientale né la mobilità, né la logistica. Qui entra in gioco la piattaforma Mobitool, al cui sviluppo ha partecipato anche SBB: essa mostra come e quanto un'azienda possa aumentare le proprie prestazioni ambientali in relazione alla mobilità.

Pochi clic e una rapida verifica determinerà l'impatto ambientale del traffico aziendale, confrontato con altri effetti prodotti dall'azienda sull'ambiente. Questo vale per il trasporto merci ma anche per quello passeggeri, ad esempio i pendolari o il traffico commerciale. Infine, consigli e suggerimenti su come ridurre le emissioni di CO₂ nella mobilità.

www.mobitool.ch





La coppa del mondo (quasi) per tutti.

Prima che le 32 squadre si affrontino in Sudafrica per conquistare l'ambito trofeo, quest'ultimo farà visita ai tifosi di tutto il mondo.

TESTO: MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

Come si può trasportare una coppa di 37 centimetri e di 5,5 chilogrammi da Zurigo a Johannesburg? Nessun problema: se si hanno sei mesi a disposizione la si potrebbe legare sul portapacchi di una bicicletta e partire. Se la coppa è per due terzi in oro ed è decorata con pietre in malachite semipreziosa, bisognerà avere maggiore accortezza, ma per il momento non sembra esserci nulla di problematico. Se questa però rappresenta un oggetto di culto venerato in tutto il mondo – seppur di dubbio gusto artistico – che lungo il suo percorso decine di migliaia di persone vorranno vedere con i propri occhi e farsi fotografare vicino a questa, e se

come committente del trasporto siete in continua competizione con l'organizzatore dei giochi olimpici e la relativa simbolica fiaccolata, non potrete di certo affidare questo bene prezioso al primo corriere che vi capita.

L'11 giugno 2010 a Johannesburg inizierà il girone finale del campionato mondiale di calcio. Il trofeo che le 32 nazionali cercheranno di conquistare è stato progettato dall'italiano Silvio Gazzaniga nel 1973 e rappresenta due figure che sorreggono il globo. Il suo predecessore aveva la forma di una coppa da cui deriva il nome inglese «World Cup». Per la

precisione le nazionali si sfideranno per conquistare una copia della coppa: l'originale infatti si trova nella sede centrale della Fifa, la federazione internazionale delle associazioni calcistiche, a Zurigo. Dopo l'ultima edizione del campionato in Germania nel 2006, conclusasi con la drammatica partita Italia-Francia e con il fallo di Zidane su Materazzi, la copia della coppa è partita per l'Italia.

Per la prima volta la fase finale della Coppa del Mondo si svolgerà in Africa, una terra appassionata di calcio. Sarà un evento che coinvolgerà tutto il continente. La Fifa e un produttore >

mondiale di bevande analcoliche hanno colto l'occasione per far girare l'ambito trofeo in tutto il mondo, in particolare però in Africa. Il 21 settembre la coppa è partita per il suo tour da Zurigo.

Invece di scegliere la via più breve, la coppa del mondo ha percorso ben 134 017 chilometri e ha visitato 88 paesi sparsi nei cinque continenti. Oltre la metà di questi viaggi si è svolta in Africa. 50 dei 54 stati africani riconosciuti a livello internazionale sono stati onorati di questa visita e non meno di 37 capi di stato africani hanno a loro volta onorato il premio con la loro presenza. La presidentessa liberiana Ellen Johnson Sirleaf è stata il primo capo di stato donna a tenere in mano il principale trofeo di uno sport prettamente maschile. Secondo i dati della Fifa, solo in Africa sono stati 200 000 i tifosi che hanno partecipato al «Fifa World Cup Trophy Tour».

Il viaggio è proseguito in Sud Asia, per il Pacifico e in Sudamerica per poi tornare nella patria dei difensori del titolo. La statuetta è partita

Sulla Piazza Rossa le persone sono state in coda fino a mezzanotte.

non senza ricevere un bacio dal portiere della nazionale italiana Gianluigi Buffon che già aveva salutato il premio quattro anni fa con la certezza che sarebbe tornato presto a Fiumicino.

Secondo la Fifa, a Parigi erano presenti 20 000 tifosi. Sulla Piazza Rossa di Mosca le persone sono state in coda fino a mezzanotte per farsi fotografare con la coppa. Persino in una piccola città come Žilina in Slovacchia erano presenti 10 000 tifosi.

Dopo l'ultima tappa negli USA la statuetta raggiungerà il Sudafrica. Quale nazionale avrà il privilegio di farsi fotografare con la coppa si deciderà l'11 luglio nello stadio Soccer City di Johannesburg. ■

CHIARO & PRECISO

PARTENZA

Sede centrale della Fifa, Zurigo

DESTINAZIONE

Stadio Soccer City, Johannesburg

DISTANZA

134 017 km

MERCE

Oggetto d'arte e di culto di 5,5 kg

DESTINATARIO

La migliore squadra di calcio del mondo



Traffico intermodale – non solo una questione di distanza.

Cari responsabili di logistica,

il traffico merci in Svizzera non ha vita facile: contrastato già da tempo sulla strada, ridotto a essere stipato sui voli passeggeri (disponibilità di spazi belly), gestibile via acqua solo fino a Basilea – e su rotaia? Nel traffico merci transalpino, la ferrovia occupa una posizione leader nel mercato grazie al traffico intermodale accompagnato e non accompagnato. Molti esperti prevedono un netto aumento della quota su rotaia anche nel traffico interno. Gran parte dei mittenti e destinatari delle merci non dispone di un binario di raccordo; le speranze sono riposte quindi nel traffico intermodale. Ma è veramente questa la soluzione più giusta?

In Svizzera, le distanze sono nell'ordine dei 400 chilometri, anche se spesso sono nettamente più brevi (come nella pianura da San Gallo a Ginevra o Basilea via Zurigo e Berna). All'estero, gli specialisti attestano la soglia di redditività del traffico intermodale attorno ai 500 chilometri. In Svizzera, le condizioni della politica dei trasporti – come il divieto di transito per mezzi pesanti di notte e nei fine settimana, la TTPCP o anche i rimborsi per gli operatori del traffico intermodale – sono concepite in modo da rendere vantaggiosa questa modalità di trasporto anche su distanze decisamente più brevi.

C'è da chiedersi se con queste misure sia possibile abbassare la soglia critica di redditività del traffico intermodale in termini di costi anche per distanze nell'ordine di 20 a 100 chilometri. I costi supplementari per il trasbordo (almeno due, prima e dopo il trasporto ferroviario) andrebbero a compensare i vantaggi in termini di costi della tratta ferroviaria.

Inoltre, la riduzione della cadenza nel traffico passeggeri crea di giorno delle difficoltà di transito sui tracciati, accentuate inoltre dai diversi profili di velocità dei treni merci e treni passeggeri. Fino a che punto sono sostenibili dei tempi di percorrenza complessivi più lunghi per i piani di supply chain dei caricatori?

In un primo momento, nel traffico intermodale dovrebbero transitare solo treni blocco destinati a percorrere lunghe distanze di notte senza interruzioni con merci difficilmente deteriorabili. Il traffico intermodale nel trasporto interno deve rispettare le esigenze della razionalità economica in termini di costi e prestazioni.

Prof. Dott. Wolfgang Stölze,
Ordinario, Cattedra di gestione della logistica,
Università di San Gallo



Concretezza e praticità.

Porta sulle rotaie le soluzioni di trasporto più inconsuete e non ha pace finché tutto non è perfetto in ogni dettaglio: Marc Falconnier, analizzatore acuto sul lavoro e uomo instancabile nel privato.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD

Ha ristrutturato tutta la sua casa, con le proprie forze e in soli due anni, anziché nei cinque preventivati. Eppure Marc Falconnier non è un artigiano: è il responsabile del settore progetti per i clienti di SBB Cargo. Ama cercare le soluzioni migliori e metterle in pratica, perfezionandole finché ogni desiderio è soddisfatto. Questo perseverare gli torna utile, sia quando ristruttura una casa che quando porta su rotaia trasporti per i quali non esistono prodotti standard. La sua costanza è dettata dall'entusiasmo: nei suoi racconti non manca mai la parola «gioia», non solo riferita al lavoro, ma anche ai tre colleghi del suo team: «Vengo volentieri in ufficio.» Al momento si occupa del progetto ferrovia + trasbordo (a pagina 4), un'offerta di traffico intermodale che, così sostiene, coniuga l'affidabilità della rotaia con la flessibilità della strada.

Trascorre sempre la pausa pranzo allo zoo. Gli basta mezz'ora. A volte Marc Falconnier ha bisogno di immergersi in un altro mondo per liberare la mente. Gli dà la giusta carica per far valere in azienda soluzioni non convenzionali

Niente **castelli in aria**,
ma solo progetti concreti.

Marc Falconnier

per le quali non esistono ancora sistemi comprovati da SBB Cargo. Non sempre è facile, ma il più delle volte riesce in quello che sembrava impossibile. La puntatina di mezzogiorno dagli animali esotici lo aiuta anche a trovare risposte a domande elementari, ad esempio. quali prodotti e servizi di trasporto merci possono soddisfare le sempre maggiori richieste di flessibilità degli spedizionieri. Una delle possibilità, secondo Marc Falconnier, è il traffico intermodale, dove strada e rotaia collaborano invece di farsi concorrenza.

Lui viaggia in treno, e per un lungo tragitto. A volte scrive mentre è in viaggio. A volte invece lavora, lontano dalle tante piccole distrazioni quotidiane. E per alcune ore scambia la sua

Marc Falconnier, 38 anni, vive con la moglie e le due bambine a Pratteln, nei pressi di Basilea. Dopo gli studi come ingegnere meccanico alla STS, indirizzo Economia aziendale, lavora prima per tre aziende minori. Il passaggio a Panalpina AG, dove è stato manager di processo Air/Sea, lo introduce al mondo della logistica. Nel 2003 arriva in SBB Cargo; dalla fine del 2005 è a capo del settore Progetti per i clienti.

3 domande.

Alla parola caos, cosa risponde?

Un po' di caos nasce quando si vuole percorrere una strada nuova. Non bisogna spaventarsi, ma mantenere il controllo.

Qual è stato il suo primo servizio logistico?

Ho imparato subito da mio padre che bisogna organizzare in modo efficiente un cantiere. E questo mi aiuta non solo nella mia passione artigiana, ma anche nella vita di tutti i giorni al lavoro.

Quale talento avrebbe voluto avere?

Vorrei allenarmi nello sport con più disciplina, e tornare di nuovo in forma come una volta.

postazione di lavoro nell'ufficio open-space con lo scompartimento di un treno. Riesce sempre a immergersi nei suoi progetti, ed è questa la ricetta del suo successo: analizzare e capire il più a fondo possibile l'attività e le esigenze del cliente, per riuscire ad argomentare non solo dalla prospettiva del venditore, ma anche da quella dell'acquirente. Così la collaborazione con il cliente si rivela molto costruttiva. Tuttavia, per proporre soluzioni valide gli serve conoscere più che bene i processi logistici del cliente, e ha bisogno anche di una buona dose di pragmatismo: «Niente castelli in aria», dice Marc Falconnier «ma progetti concreti da realizzare con cura.» ■



Impressum.

cargo 2|10. Maggio 2010. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Susanne Perren (direzione), Sandra Lüscher, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schächli. **Grafica/composizione** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)41 210 33 49, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com/cargomagazin

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

Desiderate un abbonamento gratuito?

Trovate il modulo online su: www.sbbcargo.com/magazin. In questo modo riceverete gratuitamente cargo quattro volte l'anno, a casa o in ufficio.

Cambio di indirizzo o abbonamento

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 01 02, per e-mail a cargomagazin@sbbcargo.com o per posta a: SBB Cargo, cargo magazin, G-CH-MS-M, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basilea, Svizzera

Servizio clienti:

SBB Cargo AG
Servizio clienti
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

Marketing & Sales:

Vendita Svizzera
Casella postale
4065 Basilea
Svizzera
Tel. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbbcargo.com

Distribuzione Italia
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani, 7
20124 Milano
Italia
Tel. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbmilano@sbbcargo.com

Agenzia di vendita Germania/Benelux
SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 166
47059 Duisburg
Germania
Tel. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.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



Una relazione di interscambio.

FFS Cargo presenta: la soluzione neutrale per il trasporto ferroviario e il trasbordo nel traffico combinato in Svizzera.

Per superare di notte con il treno le lunghe tratte di trasporto in modo rispettoso dell'ambiente e senza ingorghi nonché sfruttare gli ultimi orari di ritiro e i primi orari di con-

segna per il trasporto iniziale e finale del vostro autocarro. Puntate su FFS Cargo, come trasportatore ferroviario, e sull'offerta rapida e puntuale treno e trasbordo, come complemento ideale all'attuale catena di trasporto, con casse mobili standard oppure casse mobili. Per i dettagli: www.sbbcargo.com/it/combi