

# cargo

**Dalla montagna alla Piazza federale.** La quarzite di Vals è arrivata con Cargo Domino. 6

**Il fast food è più veloce di notte.** E arriva perfettamente fresco a destinazione. 10

**Precedenza al traffico merci.** In Canada le merci viaggiano in treno molto più dei passeggeri. 12

**Una «cassa» alla conquista del mondo.** Il container nasce da un pacchetto di sigarette. 18





**Foto di copertina:**  
dove c'era un parcheggio, dal 1° agosto 2004 si può ammirare una piazza che incornicia degnamente il Palazzo federale: la Piazza federale di Berna è stata rivestita con 400 tonnellate di quarzite di Vals.

**Foto:**  
Hansjörg Egger

## Frammenti. 4

Una raffica di novità – tra calendario, clienti, locomotive, tratte e direttore marketing.

## Dalla valle di montagna alla Piazza federale. 6

La piazza antistante il Palazzo federale rivestita di quarzite proveniente da Vals. Grazie a Cargo Domino.

## Il coraggio viene premiato. 9

Carta bianca per Bernhard Kunz, Managing Director dell'Hupac SA.

## Treni notturni per il fast food. 10

La freschezza dei prodotti di McDonald's viaggia di notte su rotaia.

## Le merci hanno la precedenza. 12

In Canada la ferrovia non ha rivali per il traffico merci a lunga percorrenza.

## Segnali fra binario e asse. 14

SBB Cargo testa una tecnologia per identificare i carri.

## Collegati alla rete. 16

Quasi 2000 ditte svizzere hanno un proprio binario di raccordo.

## Una «cassa» alla conquista del mondo. 18

Senza container non si va da nessuna parte. Un'invenzione sempre attuale.

## Come trasportare una giraffa in quattro e quattr'otto. 20

Nonostante un incendio, il Circo Knie arriva in tempo per lo spettacolo.

## Ecobilancio – detto fatto. 21

Un nuovo strumento Internet calcola le emissioni nocive dei trasporti di merci.

## Chiarezza e apertura. 22

Adrian Bøgli si occupa della gestione di SBB Cargo in Germania.

## Impressum.

**cargo 3|04.** Settembre 2004. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 30 000 copie. **Redazione** Martin Radtke (direzione), Stephan Appenzeller, Christoph Frei, Antje Gessner, Urs (Longo) Hofer, Erwin Rosenast. **Grafica/Composizione** Favo, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Traduzioni** Traductor, Basilea. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)512 29 06 55, fax +41 (0)512 29 06 66. [cargomagazin@sbb.ch](mailto:cargomagazin@sbb.ch), [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

### Desiderate un abbonamento gratuito?

Niente di più semplice: inviate una e-mail a [cargomagazin@sbb.ch](mailto:cargomagazin@sbb.ch) oppure un fax a +41 (0)512 29 01 01 e riceverete *cargo* quattro volte all'anno gratis in ufficio o a casa.



Foto: Gian Vatti

## Cari lettori,

una strategia aziendale porta i suoi frutti, se anche i clienti sono dell'idea che la via intrapresa è quella giusta. Sono quindi particolarmente soddisfatto del notevole successo che abbiamo conseguito in due importanti gare d'appalto. A scegliere SBB Cargo sono state La Posta Svizzera nel traffico nazionale, e la Hupac SA nel traffico internazionale.

A luglio La Posta Svizzera ci ha affidato la conduzione di tutti i treni di PostMail (lettere) e PostaPacchi per i prossimi due anni. La gara d'appalto comprendeva sei lotti e, nonostante la forte concorrenza, abbiamo ottenuto l'intero pacchetto. L'appalto della Posta rientra esattamente nella strategia di SBB Cargo: intendiamo, infatti, offrire una rete nazionale qualitativamente elevata per i clienti in Svizzera (pagina 5).

In occasione del più grande appalto mai indetto per le prestazioni ferroviarie transfrontaliere europee nel settore del traffico intermodale, la Hupac SA, che gestisce più di 12 000 treni all'anno, ha deciso di affidare a SBB Cargo una grossa fetta dei suoi trasporti. Ora effettueremo i trasporti per Hupac non solo da una parte all'altra della Svizzera, ma anche dalla Germania all'Italia.

A nostro favore hanno giocato, oltre all'elevata qualità dei nostri servizi, anche la trazione transfrontaliera, che SBB Cargo può gestire in completa autonomia grazie alle sue due società affiliate (vedi anche pagina 9).

Questi due grandi incarichi ci inducono a sviluppare ulteriormente la strategia già definita,

consolidando il traffico nazionale ad un livello elevato, e ampliando notevolmente in modo sistematico le nostre attività internazionali sull'asse nord-sud.

Il che significa ad esempio adeguare i prodotti già esistenti alle varie esigenze dei clienti e affermarsi sulla concorrenza (traffico su strada). Due compiti che SBB Cargo sta svolgendo con sempre maggior successo. Come con McDonald's, che da svariati anni punta su Cargo Express, il collaudato trasporto veloce in transito anche di notte (pagine 10 e 11). Recentemente, inoltre, abbiamo potuto offrire il nostro sostegno alla ristrutturazione della Piazza federale di Berna, capitale della Confederazione. Le pietre necessarie ai lavori sono state trasportate con Cargo Domino dal piccolo villaggio montano di Vals direttamente nella piazza antistante il Palazzo federale (pagine 6 a 8).

Quando potremo darvi prova della nostra carica innovativa?

Cordiali saluti

**Paul Wittenbrink**

Responsabile Customer Relationship Management

## Una nuova locomotiva e un carico di... festeggiamenti.

**Alla fine di agosto i basilesi hanno celebrato con una grande festa al porto i cento anni di navigazione sul Reno attraverso Basilea. Uno dei punti salienti dei festeggiamenti, durati tre giorni, è stato il battesimo di una locomotiva SBB Cargo.**

Alla presenza del direttore di SBB Cargo Daniel Nordmann, il Consigliere di Stato e direttore del dipartimento dell'economia di Basilea-Città Ralph Lewin, e il Consigliere di Stato e direttore del dipartimento di economia di Basilea-Campagna Erich Straumann hanno tenuto a battesimo una locomotiva Re 482, dandole il nome di «Basler Rheinhäfen» (Porti renani di Basilea). Lo stesso nome che dal 1946 sta ad indicare i quattro settori del porto di Basilea: Kleinhüningen, St. Johann, Birsfelden e Auhafen. I porti renani di Basilea appartengono ai cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna.

Le locomotive del tipo Re 482 possono viaggiare sia in Germania sia in Svizzera. In questo modo, SBB Cargo contribuisce a diffondere la buona immagine dei Porti renani di Basilea anche oltre confine. Circa 100 000 basilesi hanno festeggiato l'anniversario del porto renano con molta musica, spettacoli e prelibatezze culinarie.

## Nuovo calendario SBB Cargo.

**SBB Cargo presenta nel calendario 2005 «Gettare ponti» i più bei ponti dell'asse nord-sud.**

Il fotografo Robert Wälti-Portner ha di nuovo immortalato il mondo del traffico merci internazionale su rotaia. Ha ritratto le stagioni dell'anno con particolare abilità, catturando l'atmosfera unica di albe e tramonti.

Il calendario Cargo 2005 può essere ordinato sin d'ora versando un acconto. La spedizione del calendario avverrà all'inizio di dicembre.

SBB Cargo AG, 4065 Basilea, Svizzera  
Conto postale 17-667220-5,  
riferimento «calendario 2005»

In Svizzera: 35 franchi / Europa: 26 euro  
(IVA e spese di spedizione incluse)



Foto: Patrick Lüthy

**I padrini e la «neonata»:** il Consigliere di Stato Erich Straumann, il direttore di SBB Cargo Daniel Nordmann, il Consigliere di Stato Ralph Lewin (da sinistra).

## Soddisfatti con SBB Cargo.

**La VAP (Associazione svizzera dei proprietari di binari di raccordo e carri privati) ha pubblicato i risultati del sondaggio svolto fra i propri soci nel 2003. La maggior parte degli intervistati si è detta fundamentalmente soddisfatta di SBB Cargo.**

Quasi cento proprietari di binari di raccordo, caricatori, spedizionieri e proprietari di carri hanno preso parte al sondaggio organizzato dall'associazione. Il consenso maggiore è stato espresso nei confronti della fitta rete di servizio per il traffico nazionale. Secondo gli intervistati questa rete rappresenta una delle principali potenzialità della ferrovia. I soci della VAP si sono detti inoltre generalmente soddisfatti del lavoro delle officine del reparto Manutenzione materiale rotabile di SBB Cargo. Mentre auspicherebbero dei miglioramenti per quanto riguarda il prezzo dei trasporti, il rapporto prezzo/prestazioni e le offerte. Gli intervistati giudicano inoltre il treno come un mezzo di trasporto ecologico. Tuttavia, alla domanda «Sarebbe disposto a medio termine, a pagare un sovrapprezzo «ecologico» per trasportare le Sue merci su rotaia?», solo il 9 per cento ha risposto chiaramente di sì. La VAP è stata fondata nel 1912 e conta circa 300 soci che nel 2002 hanno prodotto per il mercato svizzero il 75 per cento del volume dei trasporti di SBB Cargo.





Foto: Bo Brännhage

Con il treno è meglio. In viaggio con La Posta Svizzera.

## Due nuovi appalti.

**L'azienda Hupac e La Posta Svizzera hanno pubblicato una gara di appalto per il trasporto ferroviario. Ambedue le aziende punteranno su SBB Cargo anche in futuro.**

Hupac, il leader del traffico intermodale in Europa, ha assegnato a lungo termine a SBB una grossa fetta dei suoi trasporti. In Germania ed in Italia, SBB Cargo rileva nuovi trasporti e gestisce la maggior parte dei treni in veste di cosiddetto trasportatore unico che si occupa completamente dei trasporti sull'intera tratta. Nelle singole sezioni dove SBB Cargo non opera in prima persona, l'azienda affida la trazione a società ferroviarie partner che ricoprono un ruolo di «subtrasportatori». Sul tratto svizzero SBB Cargo perde alcuni treni che passano ad aziende concorrenti. Ma in termini di treni-chilometro il bilancio complessivo risulta positivo per SBB Cargo. All'inizio dell'anno Hupac aveva pubblicato a livello internazionale la gara di appalto per l'intero volume dei trasporti. L'attività interessa oltre 12 000 treni all'anno e rappresenta quindi la più grande gara d'appalto mai indetta finora nel traffico merci su rotaia in Europa.

Nel 2005 e 2006 SBB Cargo farà transitare circa 90 treni blocco per La Posta Svizzera: è l'esito di una gara di appalto pubblicata dalla Posta nella primavera 2004. Tutti i servizi ferroviari – ossia tutti i treni blocco, le trazioni e i servizi di smistamento – sono stati assegnati a SBB Cargo. Secondo la Posta, l'assegnazione dell'appalto a SBB Cargo è stata determinata non solo da un'offerta complessiva più convincente, bensì anche grazie al buon rapporto prezzo/prestazioni, la qualità e la flessibilità, l'ottima collaborazione nonché il grande know-how specifico.



Foto: Hansjörg Egger

Benno Grüter

## Benvenuti su Ferrovia 2000.

**Sabato 23 ottobre 2004, è stata resa accessibile al pubblico la nuova linea ferroviaria di Ferrovia 2000 Mattstetten-Rothrist.**

La nuova linea, lunga 45 chilometri, rappresenta il fulcro di Ferrovia 2000. Per la prima volta, in anticipo sull'apertura ufficiale del 12 dicembre 2004, gli interessati avranno l'opportunità in esclusiva di viaggiare sulla nuova linea a 160 chilometri orari. Il luogo principale dei festeggiamenti è Olten. In quest'area è previsto un grande spettacolo ferroviario cui prenderanno parte tutti i settori delle SBB, fra cui SBB Cargo.

## Benno Grüter nuovo direttore marketing.

**Dalla metà di agosto SBB Cargo ha un nuovo direttore marketing.**

Benno Grüter (41) ha un'ampia esperienza nel settore Marketing e Ricerca di mercato. Prima di passare a SBB, ha lavorato presso la Winterthur Life & Pensions come responsabile del Progetto Monitoring Servizi Qualità. Benno Grüter sostituisce Christoph Frei che passa al settore Vendita di FFS Infrastruttura.



## Domino scende in piazza.

**Quando si tratta di ristrutturare un luogo così prestigioso come la Piazza federale di Berna, per SBB Cargo è motivo d'orgoglio contribuire alla buona riuscita dell'operazione con dei trasporti impeccabili – e con l'aiuto di Cargo Domino non c'è problema.**

Il Rütli del secolo XXI. E un vivace ruscello di montagna tra ripidi pendii. Il primo scenario è una descrizione della Piazza federale a Berna, il secondo si riferisce alla sede di una cava a Vals, nell'Oberland grigionese. Due luoghi apparentemente senza alcuna relazione tra loro. Eppure hanno qualcosa in comune: da questa estate le

pietre provenienti da Vals sono usate per formare un «tappeto» di quasi 2200 metri quadri che ricopre la nuova piazza davanti alle porte del Palazzo federale.

SBB Cargo rappresenta l'anello di congiunzione tra la remota valle di montagna e la sede del governo a Berna. Bisognava tra-

sportare 400 tonnellate di quarzite di Vals, partendo da una località molto distante da qualsiasi collegamento ferroviario, per arrivare nel cuore pulsante di una città. Fino a poco tempo fa era impensabile che la ferrovia potesse effettuare con successo un trasporto così complesso. Oggi è possibile, grazie alla semplice



in alto nella sua cava si prepara a far brillare dell'esplosivo. E aggiunge: «Io userei sempre Cargo Domino – è un sistema eccezionale!»

### Trasporti esemplari.

Il trasporto delle lastre di pietra dalla stretta valle di Vals alle porte del Palazzo federale è un esempio perfetto della genialità del sistema Cargo Domino: la fase iniziale e finale dei trasporti si è potuta effettuare esclusivamente su strada, mentre per il lungo tratto da Landquart a Berna è entrata in gioco la ferrovia.

A Vals in un mese sono state caricate complessivamente 34 casse mobili con telone scorsevole Cargo Domino con una media di 12 tonnellate di lastre di pietra ciascuna. Il viaggio verso la pianura è stato difficile, e per chi non era esperto

« Abbiamo fatto calcoli estremamente precisi, soppesando prezzi e prestazioni. »

Pius Truffer

della zona persino avventuroso: la strada che si snoda per venti chilometri nella valle di Vals in certi punti è talmente stretta che non consente il passaggio contemporaneo di due auto provenienti da direzioni opposte – non parliamo quindi dei camion con rimorchio. Per questo motivo il secondo contenitore Domino doveva ogni volta stazionare all'imbocco della valle a Ilanz ed es-

### Il «Rütli».

Il prato del Rütli, situato nel Canton Uri lungo il lago dei Quattro Cantoni, è considerato la culla della Confederazione svizzera.

sere portato a Vals in una seconda tornata. I 40 chilometri finali tra Ilanz e Landquart si potevano invece affrontare senza problemi con il camion con rimorchio. I contenitori venivano stazionati a Landquart e poi trasferiti in sei tranche alla stazione merci Berna Weyermannshaus. Qui trovavano ad accoglierli un camion che li trasportava per l'ultima tappa fino alla Piazza federale.

### Un team di disposizione ambizioso.

Il team di disposizione Cargo Domino nel Centro Servizi Clienti di Friburgo è responsabile affinché le singole fasi di questo trasporto costituiscano un insieme perfettamente coordinato. In una piccola saletta di lavoro all'interno di un enorme ufficio open space tutte le «tessere» del sistema Domino trovano la giusta collocazione. Qui si coordina ogni fase: dall'ordinazione del cliente all'assegnazione dell'ordine al trasportatore, fino alla disposizione dei contenitori e dei carri pianali. Da un anno il giovane team composto da tre elementi lavora esclusivamente per Cargo Domino. E con grande entusiasmo. La soddisfazione dei clienti ha la priorità assoluta; bisogna essere rapidi e flessibili per tenere il passo con la concorrenza dei trasporti su strada.

tecnologia di trasbordo del sistema Cargo Domino.

E anche grazie a Pius Truffer, proprietario della Truffer AG di Vals, che è riuscito ad imporsi sulla concorrenza aggiudicandosi l'appalto per la fornitura di pietre necessarie alla ristrutturazione della Piazza federale. Truffer ha deciso di collaborare con SBB Cargo non solo in base a considerazioni di tipo ecologico: «Abbiamo fatto calcoli estremamente precisi, soppesando prezzi e prestazioni. SBB Cargo è competitiva», dice il giorno dell'ultima spedizione, mentre lassù



Nella valle di montagna inizia il lavoro che si concluderà splendidamente sulla Piazza federale: carico di lastre di quarzite a Vals, nei Grigioni.



La nuova piazza durante e alla fine dei lavori: le 26 fontane simboleggiano i Cantoni.

Interrogato sulle particolarità che presenta il trasporto di lastre di pietra, il membro del team Philippe Tissot risponde: «Questo tipo di trasporto non è un problema. Cargo Domino è stato creato proprio a questo scopo.» Ma per lui non è solo merito di SBB Cargo se sulla Piazza federale c'era sempre una quantità sufficiente di lastre pronte per essere posate. Il suo plauso va anche alle due imprese di trasporti coinvolte, Casty Transporte di Coira e Krummen Transporte und Logistik di Kerzers: «A loro spettava il difficile compito di arrivare puntualmente alla Piazza federale nonostante il grande peso da trasportare, la strettezza della valle e le precarie condizioni di spazio. Senza questi partner Cargo

Domino non potrebbe essere il sistema flessibile ed affidabile che è a tutti gli effetti.»

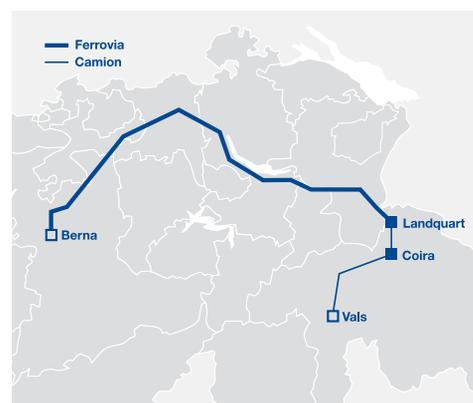
#### Gli autisti hanno tutto sotto controllo.

Strada stretta? L'autista Thomas Müller di Casty Transporte ride. Per lui da tempo la strada della valle di Vals non è più una sfida. Effettua anche trasporti Cargo Domino per l'acqua Valser e spesso percorre questo tragitto più volte al giorno. Ne conosce ogni singola curva. Apprezza il fatto che le pesanti lastre di pietra, che riempiono il contenitore solo fino a mezzo metro d'altezza dal fondo, tengano basso il baricentro del veicolo garantendo una certa stabilità. Ed anche il suo corrispettivo a Berna, Hansjörg

## Da Vals in tutto il mondo.

La quarzite di Vals è stata scelta per la ristrutturazione della Piazza federale a causa delle sue eccellenti caratteristiche geofisiche ma anche per una questione estetica. Questa pietra antica 50 milioni di anni testimonia la grande varietà geologica delle Alpi e simboleggia i tanti aspetti diversi che costituiscono la Svizzera. Per il cliente e il fornitore era importante che una volta uscite dalla cava, le lastre fossero pronte per quanto possibile ad essere posate sulla Piazza federale così com'erano. Per questo motivo venivano tagliate in grande formato e numerate prima del trasporto.

La quarzite di Vals è un prodotto molto apprezzato non solo in Svizzera. Con il 40 per cento della sua produzione la Truffer AG rifornisce i paesi stranieri confinanti, l'Inghilterra e i paesi d'oltremare. Spesso queste pietre sono destinate alla realizzazione di progetti più imponenti di quello della Piazza federale. Il cantiere della cava di Vals è uno dei più moderni della Svizzera e dispone di un elevato grado di automazione; offre tuttavia lavoro a venti collaboratori del villaggio per tutto l'anno.



Benninger di Krummen Transporte und Logistik, è la calma personificata – anche se nel caotico traffico mattutino di Berna riesce a procedere solo a piccoli passi e deve manovrare il suo veicolo sulla Piazza federale invasa da macchinari edili.

Il 1° agosto 2004 la nuova Piazza federale è stata ufficialmente inaugurata dal Presidente della Confederazione Joseph Deiss e denominata il Rütli del secolo XXI. SBB Cargo ha dato il suo contributo alla realizzazione.

Testo: Ursula Hombberger. Foto: Hansjörg Egger

# Il coraggio viene premiato.



**Bernhard Kunz**

è Managing Director dell'Hupac SA, la società holding del gruppo Hupac. Il gruppo Hupac opera in tutta Europa con numerose imprese di logistica e di trasporto. Nel 2003 Hupac ha raggiunto un fatturato di 301,1 milioni di franchi (192,0 milioni di euro). La Hupac SA è stata fondata nel 1967 e ha sede a Chiasso.

## La trazione completa prende il via. Si tratta per noi di una tappa fondamentale nella storia del traffico intermodale.

In base a questo principio di produzione, una ferrovia si assume la responsabilità globale della trazione, dal terminal di partenza a quello di destinazione. Al contrario di quanto accade oggi, dove si lavora in base al principio territoriale e le ferrovie si fermano ai confini nazionali.

## Quali sono i vantaggi per le ferrovie ed i clienti?

a) La produttività della trazione può essere migliorata in modo duraturo. Il cambio di locomotiva al confine diventa superfluo. Questa fase è spesso causa di svariati problemi in quanto ad esempio mancano le risorse necessarie sulle tratte successive.

b) Una sola ferrovia si assume la responsabilità per la trazione e diventa l'unico interlocutore per il collegamento in questione. Un treno impiegato su una tratta di mille chilometri può essere coordinato e controllato da un'unica interfaccia.

c) In collaborazione con i clienti è possibile realizzare dei contratti qualità. La ferrovia si assume la responsabilità globale per i parametri delle sue prestazioni. Si tratta di una grande opportunità, perché il partner che lavora meglio da un punto

di vista qualitativo può posizionarsi meglio sul mercato.

d) Si riduce la mole di lavoro amministrativo. I dati relativi ai treni, alle lettere di vettura e alla dogana che oggi vengono comunicati a diversi uffici doganali e ferrovie (in alcuni casi addirittura cinque), in futuro potranno essere coordinati da un'unica interfaccia, con conseguente risparmio di tempo e denaro per tutti.

## La prima gara d'appalto.

Tutti questi vantaggi hanno indotto Hupac a indire per la prima volta, a 36 anni dalla sua fondazione, una gara d'appalto per le compagnie ferroviarie. I criteri per l'assegnazione dell'appalto erano chiari: la trazione completa, oltre al rapporto prezzo/prestazione. Perché noi dobbiamo affermarci sulla concorrenza e attuare la riduzione dei sussidi per le spese di esercizio richiesta dalla Confederazione. Per raggiungere questi obiettivi servono nuovi processi.

## « Il traffico merci non deve restare un semplice tappabuchi. »

Bernhard Kunz

Siamo rimasti piacevolmente stupiti dalla qualità delle offerte pervenute e soprattutto dall'approccio innovativo che le caratterizzava. È una dimostrazione di come i collaboratori delle ferrovie siano disposti a cogliere questa opportunità. Il nuovo programma sarà attuato in concomitanza con il cambio di orario nel dicembre 2004. Siamo certi che assieme ai nostri partner potremo dare un importante contributo al trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia.

## Il coraggio delle ferrovie.

Tutto ciò è possibile grazie alle ferrovie, o meglio al coraggio con cui hanno accettato di entrare in concorrenza. Già negli anni scorsi le ferrovie private più piccole hanno dimostrato che è possibile ridurre i costi nel traffico intermodale senza per questo rinunciare alla redditività. Ora

anche le ferrovie statali hanno preso l'iniziativa, cogliendo le opportunità offerte dalla trazione completa su tratte internazionali.

Con le sue società affiliate in Germania e in Italia, SBB Cargo ha svolto un lavoro pionieristico. SBB Cargo è la prima impresa in assoluto ad offrire dall'inizio dell'anno un collegamento ferroviario a gestione unica tra Duisburg e Novara. E siamo fieri che si tratti di un treno intermodale per rimorchi di quattro metri che transita per la tratta del Sempione.

Anche Railion ha già fatto molto assieme al partner BLS Lötschbergbahn. Trenitalia non è rimasta a guardare e, tramite il partner TX Logistics in Germania, si è riservata la possibilità di offrire un servizio di treni ininterrotto che attraversa la Svizzera.

La concorrenza, un elemento assolutamente necessario tra le ferrovie, non indebolirà queste ultime, anzi le renderà più forti. Affrontiamo la concorrenza anche come operatori. Oggi, grazie alla politica dei sussidi per le spese di esercizio adottata dalla Confederazione, nel transito attraverso la Svizzera sono attivi oltre quindici operatori. Sull'asse del Brennero sono solo tre. È proprio la concorrenza che ci stimola e ci sfida ogni giorno ad esaminare con attenzione le nostre prestazioni e a migliorarle ove necessario.

Ma anche la politica interna ed estera deve dare delle risposte. Oltre all'ampliamento delle infrastrutture, pensiamo in particolare ad una regolamentazione della precedenza per i treni merci che in molti casi sono subordinati al traffico viaggiatori. Abbiamo bisogno di tracciati rapidi e interessanti per riuscire a guadagnare nuovi trasporti su rotaia. Ma non sarà possibile raggiungere questo obiettivo fino a quando il traffico merci rimarrà un semplice tappabuchi.

# Il Big Mac viaggia di notte.



**Di notte SBB Cargo va a pieno ritmo e ne usufruisce anche McDonald's: ogni giorno i 142 ristoranti ricevono di mattina presto la merce fresca, preparata la sera precedente ad Oensingen.**



16:00 h



21:00 h



00:00 h

Puntualmente, alle 16.00 i container partono dal magazzino centrale di McDonald's di Oensingen. Dopo le operazioni di carico i fari vicino alla rampa si spengono e l'area dello stabilimento piomba di nuovo nel silenzio. A questo punto tocca a SBB Cargo. La ferrovia entra in azione a pieno ritmo con Cargo Express. A differenza del traffico stradale, quello su rotaia non deve sottostare ad alcun divieto

« Per la logistica dei prodotti freschi ogni minuto conta. Per lo smistamento devono bastare due ore. »

di transito notturno. L'opportunità di poter transitare fra le 22.00 e le 4.00 può essere un fattore decisivo rispetto alla concorrenza. Ed è certamente vantaggioso per la clientela. Con la consegna notturna su tutto il territorio svizzero, SBB Cargo assicura un servizio che consente agli esercizi gastronomici come McDonald's, ma anche alle aziende di commercio al dettaglio, di guadagnare tempo e ottimizzare l'offerta. La consegna della merce al magazzino centrale di McDonald's a Renens illustra con un esempio concreto il contributo della ferrovia.

### Ogni giorno dieci container di prodotti freschi.

Ogni giorno nella cosiddetta «Foodtown» il team di McDonald's carica dieci container di prodotti freschi da sette tonnellate ciascuno. Ad Oensingen i container vengono portati in stazione e infine caricati sul treno con il sistema Cargo Domino. Due container per ciascun carro, fra questi anche un carro diretto a Renens.

Le ulteriori fasi di preparazione per la partenza alla volta di Olten si svolgono con precisione e velocità. Ogni minuto conta; bisogna formare i treni, controllare i carri e inserire i dati nel sistema d'informazione Cargo (CIS), testare i freni. Dopo appena 45 minuti il treno con i prodotti di McDonald's parte per Olten.



Freschezza e rapidità – un ristorante viene rifornito all'alba.

Olten è la piattaforma su cui si preparano le consegne con Cargo Express ed è qui che il team di smistamento ricompile i treni. I carichi destinati alla Svizzera romanda vengono fatti transitare per Losanna, quelli destinati alla Svizzera tedesca passano invece per Zurigo. Per lo smistamento devono bastare due ore. Alle 0.45 il trasporto di Cargo Domino destinato a Renens parte in direzione di Losanna via Berna, e arriverà a destinazione alle 3.12. Un quarto d'ora più tardi il treno è pronto per il trasbordo della merce. I carri vengono allineati in base alle altre destinazioni. Infine un dispositivo idraulico, che si trova sul camion, spinge orizzontalmente i container facendoli passare dal carro ferroviario al camion in attesa.

McDonald's ha trasferito l'intera logistica dei suoi trasporti all'azienda HLS Logistik GmbH. HLS è stato il primo cliente di SBB Cargo che, con la catena di trasporti combinata, si è equipaggiato per fornire un servizio completo, dalla partenza alla consegna.

### Massimi requisiti.

La freschezza è importante anche per il fast food: panini, insalate, yogurt, latte, formaggio, hamburger, Big Mac e simili vengono consegnati ogni giorno e preparati sul momento prima di essere serviti; è questa la filosofia di McDonald's. Nella spedizione della merce McDonald's ha voluto e vuole tuttora svolgere un ruolo modello in materia di ecologia, una posizione che può assumere anche grazie a SBB Cargo e alla sua catena logistica ben congeniata.

Testo: Susanne Perren. Foto: Tobias Sutter



04:00 h



06:30 h



10:00 h



## Un mondo **alla rovescia.**

**In Nord America i treni merci sono più lunghi e pesanti, a volte vengono caricati su due piani e sulla rete ferroviaria godono della precedenza assoluta. Uno sguardo più da vicino al territorio ad ovest del Canada.**

Il treno turistico che collega Jasper nelle Montagne Rocciose a Prince Rupert sulla costa del Pacifico è fermo in mezzo al bosco. E già da un bel po'. Tramite altoparlanti, il personale del treno informa i viaggiatori che il treno deve aspettare ad un incrocio. E che l'attesa dovreb-

be durare circa mezzora, quindi: «Godetevi questo tempo in più a bordo!» In realtà, passa circa un'ora prima che da lontano si senta il sordo brontolio della locomotiva diesel che si avvicina, e che finalmente il treno merci di Canadian National con 114 carri per cereali passi

accanto al treno passeggeri. Una scena tipica e molto consueta in Nord America. Al contrario di quanto avviene in Europa, in Canada e negli USA i treni merci hanno la precedenza assoluta. Non c'è da stupirsi, perché la rete ferroviaria appartiene alle imprese di trasporti merci. Il

traffico viaggiatori a lunga percorrenza ha un ruolo secondario.

**Imprese a carattere statale.**

Due grandi imprese dominano oggi la scena del traffico merci su rotaia in Canada: la Canadian Pacific Railway (CP), fondata nel 1881, e la più grande, ma anche più giovane Canadian National Railway (CN). Entrambe sono nate nei primi anni di vita dello stato canadese. CP è

« Per distanze inferiori agli 800 chilometri, il trasporto via camion è competitivo con quello su rotaia, ma per le distanze più lunghe entrano in gioco solo le due compagnie ferroviarie. »

sorta in seguito alla richiesta delle province canadesi di collegare tramite rotaia i territori della nuova Federazione. CN è nata dalla fusione di varie compagnie ferroviarie più piccole di tutte le regioni canadesi ed è quindi diventata in un certo senso la «ferrovia di stato». Fino al 1977 entrambe le ferrovie gestivano dei rinomati treni a lunga percorrenza che attraversavano tutto il continente; l'attività venne poi sospesa poiché comportava ingenti perdite di denaro. Il segmento del traffico viaggiatori fu quindi concentrato nella società statale appositamente fondata «Via Rail». Oggi CP e CN sono imprese dedite esclusi-

**Ferrovie merci canadesi a confronto.**

	Canadian Pacific Railway (CP)	Canadian National Railway (CN)
Anno di fondazione	1881	1918
Sede centrale	Calgary, Alberta	Montreal, Quebec
Numero di collaboratori	15 645	22 012
Lunghezza tratte	22 160 chilometri	28 500 chilometri
Numero di locomotive	1622	1457
Numero di carri	47 600	58 750
Tonnellate chilometro lorde	351 937,6 milioni	501 748,8 milioni
Nodi principali	Vancouver, Montreal, Chicago, Detroit, Philadelphia, New York City	Prince Rupert, Vancouver, Halifax, Chicago, New Orleans
Internet	www.cpr.ca	www.cn.ca

Stato: fine 2003



sivamente al traffico merci, sono in attivo e quotate nelle borse di New York e Toronto.

**Merci di massa su lunghe distanze.**

Le attività principali di entrambe le compagnie sono rappresentate dai trasporti di legname, carbone, cereali e i trasporti intermodali, effettuati con treni blocco spesso composti da più di cento carri. Il traffico a carri completi, così come è concepito in Europa, non esiste praticamente più.

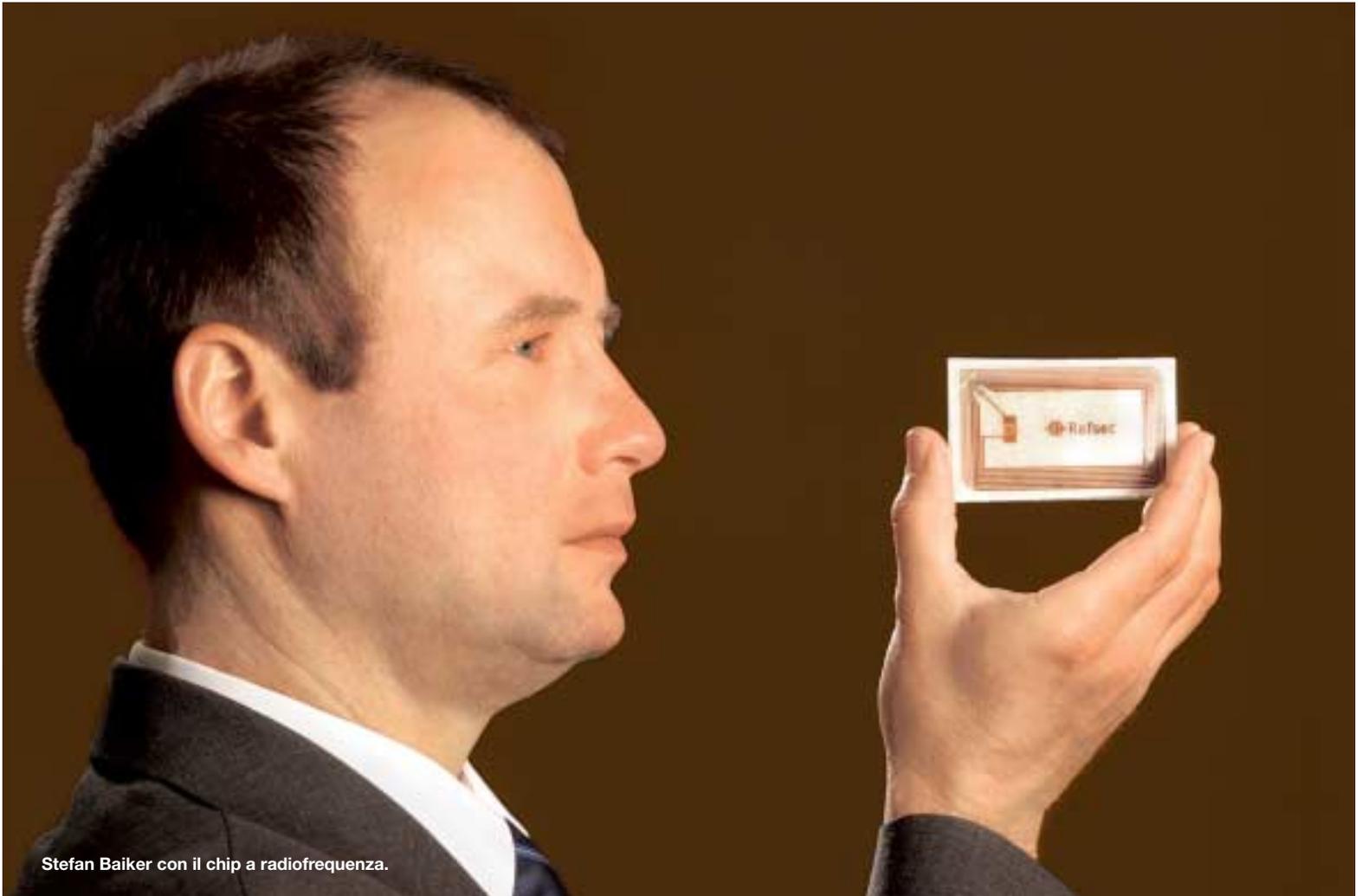
Entrambe le ferrovie operano sia sull'asse est-ovest che attraverso il Canada, sia nel traffico diretto agli USA. Per distanze inferiori agli 800 chilometri, il trasporto via camion è competitivo con quello su rotaia, ma per le distanze più lunghe entrano in gioco solo le due compagnie ferroviarie. La fusione di CP e CN non è mai stata presa in considerazione – le due imprese collaborano in alcuni settori limitati, ad esempio l'uso dei reciproci binari.

Nel traffico transcontinentale di container la ferrovia detiene praticamente il monopolio; i prezzi sono inferiori di circa il 40 per cento rispetto al trasporto su strada. E per i prossimi anni si prevede un cospicuo aumento delle quantità. Solo nel porto di Vancouver, la principale area di trasbordo rotaia-nave all'ovest, i responsabili prevedono che la quantità di merci si triplicherà entro il 2020. CP investe pertanto nell'acquisto di 5500 carri pianali per il traffico intermodale e 75 locomotive intermedie telecomandate per la tratta che attraversa le Montagne Rocciose. Già oggi nella maggior parte dei carri i container vengono caricati su due piani. È difficile immaginare quale sarà lo scenario del traffico ferroviario nel 2020. Probabilmente i treni passeggeri si troveranno ancora più spesso fermi in mezzo al bosco!

Testo: Michael Blum. Foto: Canadian National Railway



Windy Point, Alberta – in viaggio attraverso grandiosi paesaggi.



Stefan Baiker con il chip a radiofrequenza.

## Segnali fra binario e asse.

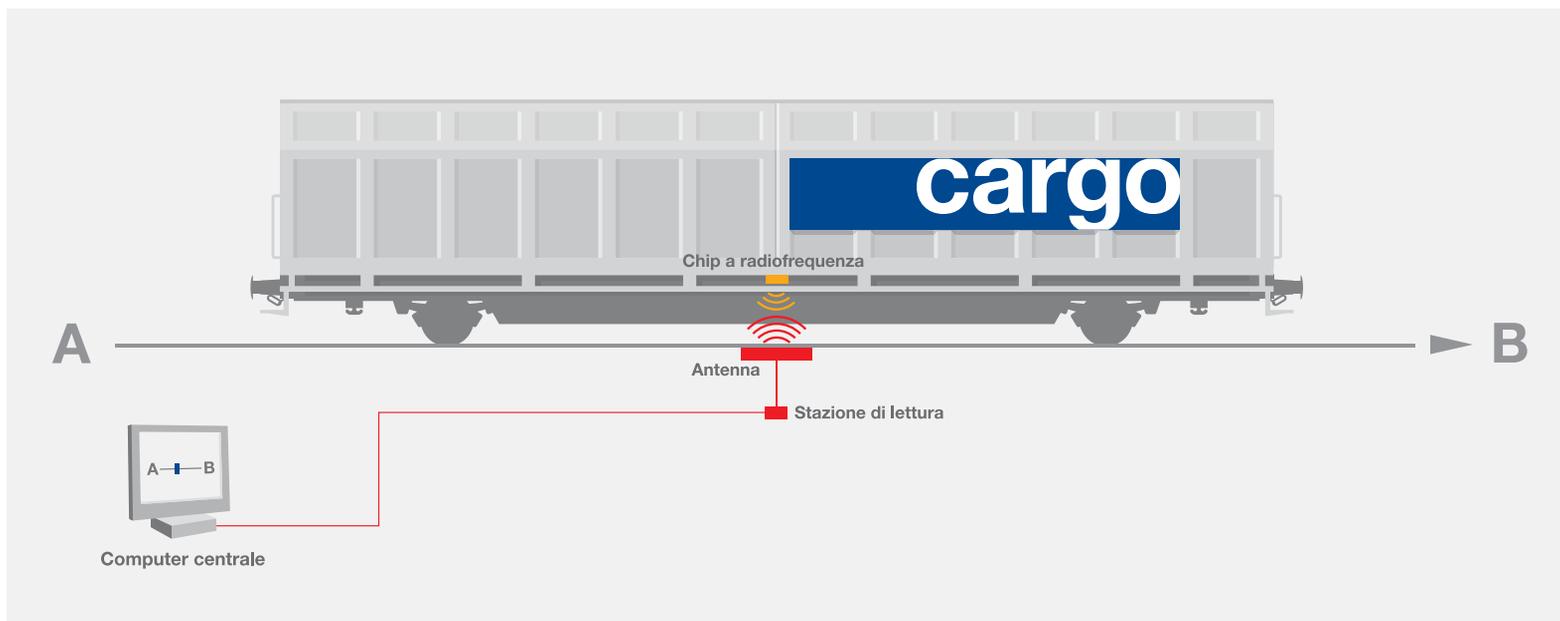
**SBB Cargo sta studiando una tecnologia a basso costo che potrebbe registrare i carri automaticamente e in modo efficace. In questo modo i clienti usufruirebbero di dati di trasporto sempre attuali per pianificare meglio la propria logistica.**

Ad una prima occhiata il procedimento sembra semplice: basta prendere una serie di chip a radiofrequenza del formato di una carta di credito chiamati «transponder» e una stazione di lettura con un'antenna, ed ecco fatto un sistema di registrazione per oggetti di qualsiasi genere. La Biblioteca centrale di Vienna, ad esempio, lo scorso

anno ha dotato oltre 300 000 libri e CD di chip che memorizzano sui terminali della biblioteca la data di prestito e altri dati identificativi. Da quel momento non ci sono più state code d'attesa.

SBB Cargo sta verificando se questa tecnologia si presti anche per i trasporti ferroviari. I vantaggi di una tale soluzione sono evidenti: i

carri merci verrebbero registrati automaticamente e in modo veloce, e i clienti potrebbero seguire il tragitto delle loro consegne in base a dati sempre aggiornati. Dalla fine del 2003, pertanto, gli esperti della ferrovia stanno elaborando, assieme agli specialisti della Scuola Superiore Joanneum di Graz, una soluzione che consenta



La Biblioteca centrale di Vienna ha dotato i propri libri di chip a radiofrequenza; SBB Cargo sperimenta la stessa soluzione per i propri carri.

di impiegare a tale scopo il sistema di Radio Frequency Identification (RFID). E più precisamente con l'uso di transponder passivi in funzione su una frequenza d'emissione di 13,56 megahertz.

#### Un'antenna fra pietrisco e acciaio.

Finora questo tipo di chip veniva utilizzato solo a basse velocità. A differenza dei transponder attivi già in uso per il traffico viaggiatori delle FFS, quelli negativi non necessitano di batterie. L'antenna trasmette energia al chip non appena quest'ultimo compare nel suo campo magnetico. Nel frattempo inoltre i transponder da 13,56 megahertz sono diventati facilmente reperibili e costano meno di un franco l'uno.

L'idea sarebbe quella di posizionare il chip a radiofrequenza sotto il carro, mentre l'antenna andrebbe fissata lungo i binari, dove sarebbe esposta a sporco, acqua, ghiaccio o polvere di metallo proveniente dalle rotaie. Per appurare se questi elementi – soprattutto il metallo – possano essere fattore di disturbo, Wolfgang Steinbauer della Scuola Superiore Joanneum ha creato un box di prova con un transponder sotto la copertura e l'antenna sul pavimento del carro. Poi, assieme agli studenti, ha immesso le diverse sostanze all'interno del raggio di trasmissione. Le misurazioni hanno dimostrato che in effetti solo le polveri di metallo ostacolano notevolmente la comunicazione. «L'antenna in qualche modo non è più sintonizzata», spiega Steinbauer.

#### Esperimenti per casi di emergenza.

I primi viaggi di prova hanno avuto luogo lo scorso aprile, vicino a Basilea, con una locomotiva Re 482 sul cui fondo gli ingegneri hanno fissato tre apparecchi: un chip che comunica con un'antenna lungo i binari; uno strumento di

misurazione che verifica se l'antenna trasmette sufficiente energia al chip a radiofrequenza; ed infine un box con un sistema completo RFID per registrare eventuali fattori di disturbo dovuti a campi magnetici provocati ad esempio dall'accensione del motore.

Per analizzare quest'ultima eventualità, i ricercatori hanno manovrato la Re 482 davanti ad una seconda locomotiva con il motore avviato e i freni inseriti. Gli strumenti di misurazione non hanno rilevato alcun tipo di disturbo nella fre-

« I risultati dei nostri test sono rassicuranti. La tecnologia RFID è a basso costo e praticamente non necessita di manutenzione. »

Stefan Baiker

quenza dei 13,56 megahertz. Non sono stati riscontrati problemi neppure durante il viaggio, ad una velocità massima di 80 chilometri all'ora. L'antenna è stata in grado di trasmettere sufficiente energia e anche in questo «caso di emergenza» il chip è riuscito ad inviare i segnali necessari all'antenna posizionata sui binari. «Possiamo concludere che, in via di massima, dal punto di vista tecnico, questo sistema è fattibile», afferma Wolfgang Steinbauer.

#### Prossimo obiettivo: 140 chilometri orari.

Steinbauer e l'ingegnere elettrico Stefan Baiker di SBB Cargo stanno pianificando altri

esperimenti del genere. Il loro intento è quello di verificare l'affidabilità del sistema e sperimentare un'antenna che possa registrare un campo di radiofrequenza più ampio e permetta quindi di prolungare i tempi fra invio e ricezione. In autunno doteranno di RFID un treno regolarmente in transito su una nuova linea ferroviaria, allo scopo di effettuare l'esperimento a velocità superiori fino ad un massimo di 140 chilometri orari.

#### Trasporti più veloci in tutta la Svizzera.

Attualmente i carri vengono registrati a mano con un apparecchio mobile; i controlli automatici potrebbero accelerare lo svolgimento dei trasporti. Un servizio dati per i commercianti al dettaglio o altri grandi clienti potrebbe risultare conveniente in quanto permetterebbe loro di ottimizzare la logistica delle consegne, per lo meno in Svizzera; mentre resta ancora da stabilire cosa accadrà al confine. E questo perché in Europa non esiste ancora una procedura unitaria. La Deutsche Bahn ad esempio ha dotato numerosi carri merci di trasmettitori collegati ai satelliti del Global Positioning System (GPS), rendendoli facilmente individuabili.

Come spiega Stefan Baiker, SBB Cargo non punta al momento verso una soluzione GPS. «I risultati dei nostri test sono rassicuranti», afferma e aggiunge: «Credo che la tecnologia RFID sia più vantaggiosa e richieda minor manutenzione rispetto ad una soluzione con transponder attivi sui carri.»

Testo: Norbert Raabe. Foto: Erwin Zbinden. Grafica: Favo

# Collegati alla rete.



**In Svizzera esistono quasi 2000 binari di raccordo, pari in tutto a oltre 1000 chilometri di lunghezza. A questi se ne aggiungono sempre di nuovi, perché un binario di raccordo è un investimento per il futuro.**

«È importante costruire nuovi binari di raccordo e mantenere quelli esistenti.» Ad esprimere questo concetto è Hans-Ueli Gubler, direttore commerciale della «fbb-Unternehmungen», con sede a Bauma, nell'Oberland zurighese. La fbb opera soprattutto nel settore della distribuzione e della produzione di ghiaia, calcestruzzo, fondo stradale e arenaria calcarea. Avendo cinque succursali, possiede svariati chilometri di binario di raccordo su cui viene smistato ogni anno mezzo milione di tonnellate di materiale. La nascita di alcuni di questi binari potrebbe già riempire pagine e pagine di storia.

Una storia che oggi non esisterebbe senza l'intuizione di Gubler e la caparbietà con cui si è prodigato a favore del trasporto di merce sciol-

ta su rotaia. Gubler continua ad essere talmente convinto della validità della ferrovia – «sono certo di non sbagliarmi» – che la fbb ha in programma di ristrutturare i suoi due binari presso la sede di Hinwil e di estenderli di un terzo, nonostante i tempi per l'edilizia siano tutt'altro che rosei: prossimamente nel cementificio sarà possibile eseguire le operazioni di scarico laterale di ghiaia in un apposito canale (Euronorma) che riesce ad inghiottire fino a 400 tonnellate di materiale per volta.

#### **Vantaggio sulla concorrenza.**

Anche la Hastag Kies AG di Wil ZH, uno dei fornitori della fbb, intende ampliare i propri binari di raccordo in occasione dei lavori di rinnovo. La

ditta per l'estrazione della ghiaia di Rafzerfeld ristrutturerà nei prossimi tre anni le sue rotaie, che compiono quasi quarant'anni, e creerà con l'occasione un secondo binario morto. In questo modo i tre treni della Hastag possono restare parcheggiati sulla stessa area prima e dopo le operazioni di carico. Da questa soluzione scaturiscono vantaggi molteplici: l'azienda potrà da una parte incrementare la propria flessibilità e rispondere più velocemente alle ordinazioni dei clienti e dall'altra risparmiare sui costi relativi al parcheggio dei carri presso ditte esterne. Nel complesso la Hastag Kies AG intende investire circa 3,3 milioni di franchi (2,2 milioni di euro) in questo progetto. Kurt Fehr, responsabile aziendale presso la Hastag Kies AG, aggiunge a ri-

guardo: «Ovviamente questa somma è ancora molto elevata, ma se tutte le ditte di estrazione della ghiaia di Rafzerfeld trasportassero il proprio materiale su strada, il traffico in direzione di Zurigo si intaserebbe subito. Sono convinto che in un prossimo futuro saremo contenti di aver fatto questo investimento.» Occorre tener presente, inoltre, che un raccordo ferroviario costituisce un vantaggio rispetto alla concorrenza: proprio per i grossi appalti da parte della Confederazione o dei Cantoni vale spesso come condizione che il trasporto di ghiaia avvenga su rotaia.

### Guadagno d'immagine.

Al momento tuttavia non si pensa solo ad ottimizzare gli impianti già esistenti, bensì anche a realizzare nuovi progetti. A settembre pertanto la Gebrüder Schneider AG – ditta specializzata in riciclaggio, sterro e trasporti – ha aperto nella regione industriale di Volketswil ZH un nuovo centro di riciclaggio di materiale da costruzione su un'area di 15 000 metri quadrati dotata di un

## « Il futuro sta nel nuovo binario di raccordo. »

René Schneider

raccordo ferroviario. Schneider ha speso circa mezzo milione di franchi (330 000 euro) solo per la posa delle rotaie che si diramano da un binario principale, poco utilizzato, collegato con la regione industriale di Volketswil. «Il neofita della ferrovia» René Schneider, direttore commerciale della Gebrüder Schneider AG, ripone grande fiducia in questo collegamento: «Il futuro sta in questo binario. Ogni giorno, data la nostra attività, ci confrontiamo con il tema dell'ecologia. È evidente che per quanto riguarda le grosse distanze passiamo alla ferrovia; una parte della nostra clientela apprezza e sostiene la nostra filosofia e quindi ultimamente i trasporti su rotaia sono diventati anche una questione d'immagine.» L'obiettivo del nuovo impianto è quello di



Entusiasta neofita della ferrovia: René Schneider della Gebrüder Schneider AG.

assicurare il riciclaggio di 50 000 metri cubi all'anno di calcinacci, provenienti dai cantieri della regione; circa 20 000 tonnellate di materiale sono destinate al trasporto su ferrovia. Per quasi un terzo del volume si tratta di soprassuolo frantumato, destinato fra l'altro ad alcuni produttori di pannelli di masonite in Italia.

### Binari di raccordo: una soluzione da incentivare

Questi tre progetti sono un'eccezione? – «No», afferma Hans Brändle, del reparto Pianificazione strategica presso SBB Cargo. «Si continuano a costruire binari di raccordo anche se non in misura esponenziale come è accaduto negli anni 80.» Brändle ridimensiona l'affermazione di Gubler sostenendo che per SBB Cargo deve essere rispettato un presupposto: «Per creare un binario di raccordo, deve esserci un notevole volume di merci da trasportare.» Inoltre il raccordo deve essere realizzabile dal punto di vista topografico e tecnico.

In base alla bozza del progetto presentata dal cliente, FFS Infrastruttura decide se è possibile creare il binario di raccordo desiderato. Se il cliente si impegna ad effettuare in futuro i propri trasporti con SBB Cargo, quest'ultimo offre il proprio supporto gratuito alla realizzazione del progetto: vale a dire crea un programma operativo e stabilisce le premesse in base alle quali il cliente può affidare l'incarico della pianificazione dei dettagli ad un ufficio specializzato, oppure rivolgersi direttamente a FFS Infrastruttura. Quest'ultima opzione risulta più indicata se il nuovo impianto si collega direttamente alla rete FFS.

La responsabilità del finanziamento di un binario di raccordo ricade fondamentalmente sul suo proprietario. La Confederazione versa aiuti finanziari per un massimo del 50 per cento dei costi di costruzione conteggiabili, se viene garantita una quantità minima di 7500 tonnellate all'anno o il transito di 450 carri. La maggior parte dei Cantoni invece non offre più alcun sussidio per i binari di raccordo.

### Contatti.

Chiunque sia interessato alla costruzione di un binario di raccordo ed è già cliente di SBB Cargo, si può rivolgere al consulente alla clientela. Qualsiasi altra persona può contattare il Centro Servizi Clienti.

Telefono Svizzera: 0800 707 100  
Telefono Europa: 00800 7227 2224

Testo: Ursula Homberger. Foto: Hansjörg Egger

## Effetti del traffico sull'asse nord-sud sul risultato semestrale.

**Il risultato ottenuto da SBB Cargo nel primo semestre è contraddistinto dall'ingresso sul mercato del Gruppo DB sull'asse del Gottardo. SBB Cargo ha perso il monopolio sull'importante asse nord-sud per il traffico merci. Il traffico nazionale invece si sta sviluppando in modo straordinario.**

Nel traffico di transito attraverso il Gottardo, SBB Cargo ha registrato nei primi sei mesi un 8,1 per cento di tonnellate chilometro in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. SBB Cargo non ha ancora potuto compensare completamente questa perdita con l'incremento del traffico su rotaia in Germania e in Italia. Eppure l'azienda ha potuto aumentare il volume dei trasporti all'estero di un ulteriore 30 per cento.

### Traffico nazionale in forte espansione.

Rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, il traffico d'esportazione dalla Svizzera è cresciuto dello 0,3 per cento. È aumentato soprattutto il trasporto di acciaio verso l'Italia. Il traffico d'importazione invece è diminuito di un 8,1 per cento. Alla base di questa perdita ci sono principalmente le importazioni ridotte di olio minerale dovute ad un incremento del prezzo del greggio. Il forte incremento del volume dei trasporti nel traffico nazionale svizzero è soddisfacente: nel primo semestre è stato registrato un aumento pari al 13,7 per cento. La crescita ha interessato soprattutto i trasporti per i grandi cantieri.

### In piena autonomia.

SBB Cargo ha raggiunto una tappa importante: dal mese di gennaio l'azienda gestisce in piena autonomia il transito dei treni dalla Germania all'Italia. SBB Cargo è la prima azienda ferroviaria d'Europa che, sotto la propria ed unica responsabilità, può offrire ai clienti soluzioni di trasporto sull'asse nord-sud, attraverso la Svizzera.



# Una «cassa» alla conquista del mondo.

**Senza i container al giorno d'oggi il trasporto delle merci sarebbe impensabile. I container in acciaio standardizzati a livello internazionale hanno rivoluzionato negli ultimi decenni il mondo dei trasporti, riscuotendo un enorme successo.**

Al momento circa 15 milioni di container sono in transito giorno per giorno in qualsiasi parte del globo terrestre – in treno, in aereo, per nave o su strada. La parola «container» viene dall'inglese «to contain» che significa «contenere», «racchiudere», ma anche «comprendere» e «quantificare». Il container è uno dei simboli del commercio mondiale industrializzato. Viene da

chiedersi come sia stato possibile trasportare merce prima della sua invenzione. In effetti in ogni epoca l'uomo si è ingegnato per trasportare i beni da un luogo ad un altro. Per secoli sono stati cavalli e asini a trasportare sul proprio dorso pesanti merci attraverso le Alpi. Con il progresso della tecnica è stata poi la volta delle diligence, dei treni merci e dei camion. A seconda delle

loro caratteristiche, le merci viaggiano sfuse su piattaforme oppure in sacchi o casse.

## **Uno spedizioniere ingegnoso.**

Già da circa un secolo le aziende di trasporto utilizzano contenitori a norma di legge. Durante la Seconda Guerra mondiale e la guerra in Vietnam gli americani usavano giganteschi container.

L'inventore del container come lo conosciamo oggi è Malcom McLean: negli anni 50 lavorava lungo la costa orientale americana come spedizioniere e doveva fare i conti, non senza difficoltà, con le differenti disposizioni vigenti nei vari stati federali americani. Iniziò quindi a caricare i suoi camion sulle navi e a trasportarli lungo la costa fino ai luoghi di destinazione. Per essere più efficiente, McLean passò ben presto a caricare solo

« Lo spedizioniere Malcom McLean ha avuto l'idea di un contenitore modulare prendendo un pacchetto di sigarette da un distributore automatico. »



le casse mobili anziché i camion interi: ed ecco che sono nati i container. L'idea di un container modulare ed impilabile è venuta in mente all'americano prendendo un pacchetto di sigarette da un distributore automatico.

«American box».

Quando dieci anni più tardi, McLean volle impiegare i container anche per il traffico transatlantico, si mise alla ricerca di porti europei idonei allo scopo. Ma la sua idea si scontrò con un diffuso scetticismo. A quei tempi gli specialisti del settore non capivano ancora il potenziale dell'«American box» o «cassa americana», come veniva chiamato ironicamente il container. Solo Brema e Rotterdam accolsero la richiesta di McLean diventando così i primi porti per contai-

ner in Europa. Nel 1966 la prima nave container attraccò a Brema. L'idea prese piede rapidamente: all'inizio degli anni 70 i container furono impiegati per il traffico navale transoceanico fra gli Stati Uniti e l'Asia; verso la metà del decennio fu poi la volta del Nord Africa e del Medio Oriente e, all'inizio degli anni 80, seguì anche l'America eridionale. I vantaggi di questo sistema sono evidenti: con un solo movimento di gru si può spostare l'intero carico di un camion e trasportarlo direttamente fino a destinazione. E poi i container sono impilabili, proteggono la merce e possono essere trasportati su strada, rotaia e via mare o fiume.

Misure standard.

La misura standard dei container moderni è di 2,44 x 2,59 x 6 metri ed è rimasta invariata fino ad oggi. Questa misura è stata fissata nel 1964 come norma ISO ed è uno dei pochi standard che si è potuto imporre a livello internazionale. L'altezza di 2,59 metri (8,5 piedi) corrisponde

all'altezza di passaggio massima dei tunnel di accesso al porto di New York.

Oltre a queste misure standard, che possono contenere dalle 15 alle 20 tonnellate di merce, esistono container lunghi il doppio, in grado di caricare fino ad un massimo di 30 tonnellate di merce. Inoltre, i container si differenziano da un punto di vista tecnico, a seconda della tipologia della merce a cui sono destinati: merce a collettame, merce sciolta, carichi pesanti, auto o merci deperibili. Negli ultimi anni il trasbordo dei container è cresciuto in maniera esponenziale. Nel 2001 in tutto il mondo sono stati trasportati via nave 72 milioni di container carichi. Il commercio intercontinentale si svolge oggi per oltre il 95 per cento via mare. Il container è tuttora sulla rotta del successo.

Testo: Susanne Wagner. Foto: Gettyimages, Bo Brännhage. Illustrazione: Max Grüter

Il container e la ferrovia.

Già nel secolo XIX, ai tempi del motore a vapore, si usava trasferire dalla rotaia alla nave e viceversa i container piombati che attraversavano a bordo dei traghetti il canale della Manica da Londra verso la Francia. Dagli anni 60 e 70 i requisiti per il traffico merci sono cambiati: le materie prime e le merci sciolte sono state via via sostituite da piccole quantità di semilavorati e lavorati che dovevano giungere a destinazione in tempi stretti. Il traffico merci iniziò ad essere trasferito sempre più spesso su strada. Con il traffico intermodale la ferrovia si è adeguata a questi nuovi sviluppi.

Oggi il container svolge pertanto un ruolo decisivo, in particolare come elemento di raccordo fra traffico ferroviario e traffico stradale. Grazie a contenitori adatti alla strada – come container, casse mobili e rimorchi – è possibile percorrere su rotaia le distanze più lunghe e trasferire la merce successivamente su un veicolo stradale per la distribuzione capillare.



Il container: dalla rotaia alla strada, su nave e di nuovo su rotaia.



## Come trasportare una giraffa in quattro e quattr'otto.

**Gli elefanti prendono il treno, mentre la giraffa viaggia su strada. A meno che un incendio non metta tutto sottosopra.**

Al cinema, quando si sente il ticchettio della bomba ad orologeria, in genere si sa come andrà a finire: arriva l'eroe che mette fuori combattimento il nemico, quindi disinnesca la bomba e salva l'intera umanità, naturalmente all'ultimissimo minuto.

Ralph Schmid non si considera un eroe. Ma è responsabile del parco carri e della logistica presso il Circo Knie; spetta a lui quindi il compito di assicurare che tutto fili liscio durante gli spostamenti e che l'intero circo – tendone, attrezzi, roulotte, animali e persone – arrivi a destinazione in perfetto orario. Nel suo mestiere le bombe da disinnescare non ci sono, ma non c'è neppure lo sceneggiatore che pensa a tutta la trama, distribuisce con criterio i colpi di scena e prevede l'arrivo del super eroe che salva alla fine teatro e burattini!

### **Tra fuoco e neve.**

Novembre 2001. Il Circo Knie si trova a Brunnen. Prossima tappa Bellinzona. Un tragitto

di routine, in genere. Ma questa volta la galleria del San Gottardo è chiusa a causa dell'incendio verificatosi alla fine di ottobre. E il passo è ricoperto di neve.

« Ma in questi casi bisogna rimanere ottimisti. »

Ralph Schmid

Normalmente quattro quinti del materiale del circo viaggiano su rotaia e solo il resto viene trasportato su strada. E con questo resto viaggia appunto anche la giraffa, sul camion speciale, il cui pianale è più basso e le permette di allungare il collo. Ma sul Gottardo non vi sono strade scoperte. Schmid si mette allora in contatto con le FFS per trovare una soluzione alternativa. La ferrovia organizza un treno Hupac e a Brunnen

viene allestito un terminal provvisorio. Quando arriva il Circo Knie, l'8 novembre, a Brunnen stanno giusto montando il binario. Benissimo, pensa Schmid, possiamo farcela: dopo lo spettacolo serale del 9 novembre bisogna iniziare subito a caricare.

Ma la mattina dopo Schmid scopre che il binario appena allestito non è destinato a loro. Il binario giusto deve essere ancora costruito, il giorno stesso, proprio lì accanto. Poi bisogna posare l'asfalto e aspettare che si raffreddi, altrimenti gli elefanti si bruciano le zampe! Schmid non ci crede più...

Alle 22.30 finisce lo spettacolo del circo. Verso mezzanotte si conclude la posa dell'asfalto. Alle 3 del mattino il fondo si è raffreddato. Restano 17 ore e mezza, dalle 22.30 alle 16.00 del giorno dopo, e in questo lasso di tempo occorre smontare il circo, trasportare tutto a Bellinzona e rimontare. Quando a Brunnen iniziano a caricare i carri straordinari, il materiale che viaggia normalmente su rotaia è già arrivato in

Ticino e potrebbe proseguire su strada verso la località di destinazione. Ma gli autisti dei camion sono ancora tutti al nord delle Alpi. Per guadagnare tempo, i responsabili chiamano all'appello in fretta e furia tutti i potenziali autisti di camion della regione.

«Sapevamo che i tempi erano ormai davvero molto stretti», dice Schmid. Bisognava assolutamente mettercela tutta, altrimenti lo spettacolo sarebbe saltato. Proporre un programma incompleto, con la metà del materiale, sarebbe stato impensabile. «Ma in questi casi, bisogna rimanere ottimisti. È importante non lasciarsi abbattere e decidere al momento ciò che è fattibile.»

### Elefanti in autostrada.

A Brunnen si fanno le 5 del mattino prima che il treno speciale possa partire; arriverà a Lugano alle 7. Da qui il viaggio prosegue su camion attraverso il Monte Ceneri.

«Lavorare per il circo», dice Schmid, «è una cosa speciale: agire sempre sotto pressione e in circostanze sempre diverse, è una vera sfida. Però non riesco ad immaginare come potrei lavorare in un normale ufficio di logistica.» Per Schmid nella logistica dei trasporti per il circo le circostanze possono essere davvero svariate: un incendio, il cattivo tempo oppure i capricci degli animali. E ripensando agli spostamenti del Circo Knie, gli aneddoti non mancano. Come quella volta in cui il convoglio passò davanti a degli asini che, incuriositi, si avvicinarono agli elefanti. I grossi pachidermi non ricambiarono però l'attenzione e, presi della paura, scapparono verso la vicina autostrada. Per fortuna passarono davanti alle roulotte degli uffici e qualcuno allarmò subito la polizia!

Ma torniamo a Brunnen: il tempo scorre inesorabile, ma alla fine l'ottimismo avrà la meglio. Va a finire come nel film, o come dice Schmid: «Succede un piccolo miracolo»: tutto si risolve per il meglio. Alcuni minuti in più e invece del tendone del circo pronto per lo spettacolo, il pubblico avrebbe trovato un cantiere in allestimento!



**Ralph Schmid**, 32 anni, ha svolto l'apprendistato di falegname in un piccolo circo; nel 1995 ha iniziato a lavorare per il Circo Knie come autista. Dal 2000 è responsabile della logistica e del parco carri. Il Circo Knie è il circo più grande della Svizzera. La tournée 2004 prevede 375 rappresentazioni in 46 città dislocate in tutta la Svizzera, per un percorso totale di circa 2800 chilometri su rotaia. Durante la stagione circense il Circo Knie conta circa 180 collaboratori, fra cui 40 artisti provenienti da dodici nazioni.

Testo: Marcel Hänggi. Illustrazione: Michael Meister

## Ecobilancio – detto fatto.



Foto: Photonica

### Un nuovo strumento Internet di SBB Cargo calcola l'ecobilancio dei trasporti di merci.

In ogni bottiglia d'acqua minerale si nasconde un decilitro di petrolio: con questa formulazione poco «appetitosa» le organizzazioni ecologiste intendono sottolineare il fatto che nei nostri prodotti si cela dell'energia «grigia» – ovvero quella utilizzata per il trasporto di tali prodotti.

Oggi SBB Cargo, assieme ad altre quattro compagnie ferroviarie europee, offre uno strumento Internet che permette di calcolare il consumo energetico ed altri indici ecologicamente rilevanti (emissioni di CO<sub>2</sub> e di altre cinque sostanze nocive) per quanto riguarda i trasporti in diciassette paesi dell'Europa centrale ed occidentale. Basta un clic dal sito [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com) per accedere al portale EcoTransIT.

### Con 90 gigajoule attraverso l'Europa.

Un esempio: una ditta di trasporti spedisce 100 tonnellate di una certa merce da Karlstad (Svezia) a Brescia (Italia), con una tratta di apporto in camion di 20 km fino a Karlstad ed una di distribuzione fino a Brescia, sempre di 20 km. Il trasporto ferroviario consuma 90 gigajoule di energia, di cui circa un sesto per i 40 km in camion e cinque sestimi per i 2370 km percorsi su rotaia. Volendo compiere l'intero percorso in camion si consumerebbero 250 gigajoule.

Sulla maschera EcoTransIT è anche possibile inserire dettagliatamente i percorsi e il tipo di vettore utilizzato. Ad esempio: Karlstad–Göteborg su rotaia, Göteborg–Rotterdam e Rotterdam–Basilea via nave, Basilea–Brescia su rotaia; le tratte di apporto e distribuzione via camion. Il consumo

energetico si attesta con 92 gigajoule leggermente al di sopra di quello necessario per un trasporto esclusivamente ferroviario (la differenza dovrebbe essere al di sotto del limite di tolleranza). Per quanto riguarda le sostanze nocive, la ferrovia si posiziona meglio: 5 tonnellate di CO<sub>2</sub> (ferrovia) contro 6 tonnellate (intermodale); 12 chili di ossidi di azoto (ferrovia) contro 92 chili (intermodale).

È ovvio – si potrebbe pensare – che la ferrovia faccia una figura migliore, dal momento che il portale è offerto da compagnie ferroviarie. Ma la cosa non è così semplice come sembra. Quando in Svezia è nata l'idea EcoTransIT i dati necessari non erano disponibili. L'istituto indipendente per la ricerca energetica e ambientale di Heidelberg (Ifeu) è stato incaricato di raccogliere questi dati da fonti indipendenti. Secondo Helmut Kuppelwieser del «Centro ferroviario per l'ambiente» la realizzazione della banca dati è costata circa 130 000 euro (200 000 franchi). Il costo era dovuto al fatto che un chilometro ferroviario in Ungheria non è uguale ad un chilometro ferroviario in Svezia, dove si viaggia prevalentemente con elettricità ricavata da centrali idroelettriche (mentre in Ungheria si registra un'emissione di 0,3 tonnellate di CO<sub>2</sub> per ogni 100 tonnellate di merce e 100 km ferroviari).

### Dati sempre aggiornati.

Per mantenere i dati sempre aggiornati, i responsabili delle compagnie coinvolte si incontrano una volta l'anno, dice Kuppelwieser. E aggiunge che quest'anno è previsto un adeguamento dei valori delle emissioni per i camion a causa di nuove norme sui gas di scarico.

► [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

# Chiarezza e apertura.



**Adrian Bögli è il direttore commerciale della SBB Cargo Deutschland GmbH di Colonia. Le redini passano così nelle mani di un «ferroviere» esperto e dallo stile pragmatico.**

Adrian Bögli ama andare subito al dunque. Non è uno di quelli che girano attorno alle cose. Nel colloquio personale è aperto e diretto; formula i suoi obiettivi con la massima precisione e trasparenza: sull'asse nord-sud, SBB Cargo intende assumere la posizione di leader di mercato. Vuole instaurare con la clientela una cooperazione aperta e trasparente, per trasmettere quali sono le prestazioni della ferrovia e ciò che invece esula dalle sue responsabilità. «Vendere soluzioni di logistica ferroviaria significa trasmettere al cliente l'idea che anche i processi interni della sua azienda si possono in qualche modo cambiare», sostiene Bögli. Sono le parole di un pragmatico, che sa di cosa sta parlando e a cui la realtà ha dato spesso ragione.

Bögli è tutt'altro che un neofita della ferrovia merci: lavora infatti nel settore sin dall'inizio della sua carriera professionale, vale a dire da trenta anni, la metà dei quali trascorsi proprio in Germania, in veste di venditore per SBB Cargo. È originario di Berna, ma conosce profondamente il mercato tedesco, le sue caratteristiche e le sue esigenze. «Ponendosi come unico interlocutore per soluzioni di trasporto globali dalla Germania all'Italia, SBB Cargo offre un'alternativa con cui si può battere la concorrenza», spiega Bögli convinto.

#### **Creatività e realismo.**

In veste di responsabile di SBB Cargo Deutschland GmbH, Bögli deve far fronte ad

una vasta gamma di mansioni, come la gestione di circa dodici collaboratori nella sede di Colonia; si è prefisso tuttavia di andare spesso a trovare i clienti anche in futuro; il suo scopo è quello di elaborare «soluzioni intelligenti e appropriate», avvalendosi proprio dell'apporto dei clienti oltre che degli specialisti. Naturalmente grazie all'appoggio del suo team. «Preferisco parlare al plurale piuttosto che in prima persona», dice Bögli. Predilige uno stile di gestione cooperativo, così come ha imparato dalle FFS sin dall'inizio della sua carriera. Negli uffici di Colonia regna la creatività, ma non solo: gli obiettivi dovranno infatti restare sempre concreti e realistici. Lo spirito pragmatico è un vero filo conduttore.

L'apertura è un tratto del carattere di Bögli, anche nella vita privata. Secondo lui, una delle sue principali qualità umane è proprio la sua facilità nel rapportarsi con gli altri, con spontaneità ed apertura. Queste caratteristiche sono state determinanti anche per la scelta dei suoi hobby. In lui lo spirito di squadra è innato; gioca infatti a calcio a Francoforte sul Meno, la città dove risiede. Durante il colloquio ci rivela un altro aspetto sorprendente della sua vita: è un profondo conoscitore e amante della musica rock. «È importan-

«**Ponendosi come unico interlocutore per soluzioni di trasporto globali dalla Germania all'Italia, SBB Cargo offre un'alternativa con cui battere la concorrenza.**»

Adrian Bögli

te», afferma Bögli, «vivere la vita intensamente in tutti i suoi aspetti, e non solo nel campo privato, ma anche in quello professionale.» Possiamo dire che il suo nuovo incarico presso SBB Cargo Deutschland rispecchia questo atteggiamento fino in fondo.

**Adrian Bögli** (47) diede inizio alla sua carriera professionale con un apprendistato in qualità di dirigente d'esercizio presso le FFS a Berna. Dopo l'apprendistato ha lavorato al servizio merci della stazione merci di Berna. In seguito è passato alla centrale del traffico merci di Berna, dove si è occupato, tra l'altro, dell'assistenza di grandi clienti dell'industria meccanica e tecnica. Nel 1989 ha lasciato Berna e si è trasferito a Francoforte per assumere la funzione di assistente alla clientela presso la locale sede di SBB Cargo. Dopo la formazione di capospedizioniere, nel 1999 è diventato responsabile di questa sede. Nel 2001 la direzione di Cargo gli ha assegnato l'incarico di preparare l'insediamento di SBB Cargo in Germania. Dal 2002 ha ricoperto varie funzioni in seno a Swiss Rail Cargo Köln, il precursore dell'attuale SBB Cargo Deutschland. Oggi Adrian Bögli è direttore commerciale di SBB Cargo Deutschland.

Testo: Ursula Homberger. Foto: Erwin Zbinden



## Centro Servizi Clienti

### Centro Servizi Clienti

Rue de la Carrière 2A  
1700 Friburgo  
Svizzera  
Tel. Svizzera 0800 707 100  
Fax Svizzera 0800 707 010  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
Fax Europa 00800 7222 4329  
cargo@sbb.ch  
www.sbbcargo.com

## Customer Relationship Management (CRM)

### Vendita Svizzera (senza il Ticino)

Casella postale  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. +41 (0)512 29 00 04  
Fax +41 (0)512 29 01 01  
cargo.verkauf@sbb.ch

### Vendita Svizzera Regione Ticino/Italia

SBB Cargo Italia  
Via Vittor Pisani 7  
20124 Milano  
Italia  
Ticino:  
Tel. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361  
Italia:  
Tel. +39 02 6749 0097  
Fax +39 02 6710 1183  
sales.italy@sbb.ch

### Telesales

Centro Servizi Clienti  
Rue de la Carrière 2A  
1700 Friburgo  
Svizzera  
Tel. +41 (0)512 21 64 03  
Fax +41 (0)512 21 64 83  
frachtauskunft@sbb.ch

### Vendita Germania/Benelux

SBB Cargo Deutschland GmbH  
Bayenstrasse 2  
50678 Colonia  
Deutschland  
Tel. +49 (0)221 390 18 00  
Fax +49 (0)221 390 18 18  
deutschland@sbbcargo.com

### Vendita Francia

CFF Cargo  
23, rue d'Alsace  
75010 Parigi  
France  
Tel. +33 (0)1 46 07 41 45  
Fax +33 (0)1 46 07 48 33  
gvp@sbb.ch

### Traffico intermodale

Casella postale  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. +41 (0)512 29 00 04  
Fax +41 (0)512 29 01 01  
cargo.verkauf@sbb.ch

### 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

# Cristallina.

**Cargo Domino: è il nome della miglior soluzione di trasporto in assoluto per la realizzazione della Piazza federale.**

Di recente è stata inaugurata la nuova Piazza federale. Per la superficie di 2200 metri quadri si è reso necessario il trasporto di lastre di quarzite dalla cava grigionese della valle di Vals a Berna. Nessun problema: grazie a Cargo Domino, la soluzione di trasporto completa che permette di trasportare ogni genere di merci dalla strada alla rotaia in modo economico ed ecologico. Ad ogni ora del giorno e della notte. A tutti gli indirizzi in Svizzera. In modo sicuro, affidabile e puntuale.