

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

3 | 09



Semplice. 4

La rampa, umile serva del quotidiano.

Mobile. 8

Carico aereo sui camion in treno.

Fresca. 10

Acqua minerale dall'Italia.

Geniale. 16

Un bus senza ruote né telaio.



Foto di stagione.

Screen saver: scaricatelo ora.

Il numero di un carro di tipo Habils. L'85 è il codice nazionale della Svizzera, il 275 è il tipo di carro, lo 0184-1 è il numero individuale del carro. L'italiana Spumador S.p.a. consegna acqua minerale in Svizzera con questo tipo di carro (vedi pagina 10).

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!





Da rampa a rampa.

Cara lettrice, caro lettore,

«Sono sempre le idee più semplici ad avere più successo», ha scritto il poeta russo Leo Tolstoj. Oggi, nel nostro mondo così complesso il desiderio di semplicità è sempre più di tendenza. Proprio nei tempi di crisi servono processi semplici, perché di norma sono più efficienti, economici e facilmente gestibili. Spesso le soluzioni semplici sono anche le più collaudate – un aspetto che non è mai fuori moda.

Per questo motivo abbiamo dedicato l'attuale numero della Rivista *cargo* ad un elemento centrale, seppur estremamente semplice e collaudato, della catena logistica: la rampa. In molti settori la rampa consente un trasbordo altamente efficiente. Quando le merci non possono essere pompate, aspirate o versate, ecco che entra in gioco la rampa. Scoprite in questo numero la grande varietà di merci che SBB Cargo trasporta da rampa a rampa.

La rampa è strettamente collegata al nostro traffico a carri completi. Vogliamo assicurare un futuro duraturo alla rampa e alla ferrovia e pertanto ci impegniamo a fondo garantendo continuità e determinabilità alle condizioni quadro per questa offerta, inclusi i rispettivi binari di raccordo. Con prestazioni di trasporto affidabili i nostri collaboratori contribuiscono ogni giorno al raggiungimento di questo obiettivo.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Indice.

- 4 **Occhi puntati sulla rampa.**
Un dispositivo semplice ma versatile.
- 6 **Il futuro dell'infrastruttura.**
Intervista a Hans Werder.
- 8 **L'autostrada viaggia di notte.**
Carico aereo in treno sui camion.
- 10 **Dalla piattaforma alla rampa.**
Acqua minerale Spumador su rotaia.
- 12 **I più grandi vanno avanti.**
SBB Cargo amplia il traffico intermodale.
- 14 **Frammenti.**
Campagna bieticola. Direttive di sicurezza.
- 16 **Il bus che non c'è.**
Con sicurezza all'asilo grazie a Pedibus.
- 17 **Il rischio del dumping.**
Prof. Stölzle: attenzione ai prezzi troppo bassi.
- 18 **Sesto senso per l'ignoto.**
Urs Dannenhauer va sul sicuro.



L'umile serva della logistica quotidiana.

La rampa caratterizza l'immagine di tante stazioni, piccole e grandi: ovunque solleva e allevia le fatiche dell'uomo...

TESTO: MARCEL HÄNGGI – FOTO: GIAN VAITL

Alla fermata del tram della stazione centrale di Zurigo i pedoni in attesa possono ingannare il tempo facendo un confronto fra le lingue: l'espressione «Attenzione al gradino» in tedesco, francese, italiano romancio, serbo-croato e altre lingue ancora figura sull'alto cordolo che separa il pavimento dal binario del tram.

In fondo anche questo «gradino» è una rampa, in quanto svolge precisamente la sua stessa funzione specifica: «solleva» i passeggeri al livello del veicolo, permettendo loro di salire agevolmente, anche con il passeggino o la carrozzella. L'azienda dei trasporti di Zurigo ha investito parecchio nella ristrutturazione delle fermate per facilitare la mobilità dei passeggeri con questi gradini simili a rampe.

La rampa è l'umile serva dei trasporti quotidiani: semplice e invisibile. La troviamo ovunque, anche nella piccola stazione di campagna, accanto alla caratteristica rimessa in legno. Nel mondo dei trasporti la rampa è uno strumento centrale, in quanto serve a trasferire le merci a bordo del treno.

Il termine rampa proviene dal francese rampe, come derivato del verbo ramper («strisciare», «arrampicarsi»); viene fatto risalire all'antico francone rampon («contrarsi», «arricciarsi») o all'antico inglese hrimpan («raggrinzire», «incresparsi») e infine all'indogermanico [s]kerb («girare», «curvare», «piegare»).

In italiano la parola rampa esiste nei significati «tratto di scala compreso tra due ripiani suc-

cessivi», «salita breve e molto ripida» così come nell'espressione polirematica rampa di lancio per «struttura fissa o mobile che sostiene i missili al momento del lancio». Nello stesso campo semantico di rampa, si trovano anche rampone, rampichino e arrampicarsi – tanti usi collegati da una marca di significato comune: aiutare a superare un dislivello, alleviando le fatiche. Ecco perché, nella logistica quotidiana, questo strumento semplice quanto utile reca un servizio davvero indispensabile. ■

Pagina a sinistra: L'area di riciclaggio della città di Zugo, proprio accanto alla stazione.

Sotto a sinistra: Rampa della tipografia di Tamedia AG a Zurigo.

Sotto a destra: Sulla rampa del commerciante di ferro vecchio Kurt Landolt a Näfels, Glarona.





«I trasporti dovrebbero coprire i propri costi.»

I trasporti non possono impantanarsi nelle impasse, afferma Hans Werder, ma nemmeno possono continuare a crescere così rapidamente come è avvenuto fino ad oggi.

INTERVISTA: MARCEL HÄNGGI
FOTO: MESSE A DISPOSIZIONE

Signor Werder, come si svilupperà l'infrastruttura dei trasporti in Svizzera nel prossimo futuro?

In primo luogo è importante sottolineare che gli sviluppi su rotaia e strada sono coordinati. Per la rotaia, le cose più importanti al momento sono la NFTA e i collegamenti alle reti ad alta velocità. Sono entrambi in costruzione. A partire dal 2015 circa saranno disponibili i mezzi per i «Grandi progetti ferroviari futuri» (SPF) previsti. Si dovrebbero così eliminare le difficoltà più gravi. Infine, il Consiglio federale presenterà presto due proposte per la «Ferrovia 2030». Per le strade nazionali il completamento della rete prevista ha la priorità. In secondo luogo, anche in questo caso devono essere eliminate le difficoltà che compromettono la funzionalità dell'intera rete. Non è compresa in tal senso una seconda galleria sul Gottardo. Nel traffico degli agglomerati, i progetti più urgenti su rotaia e strada sono in costruzione, ulteriori progetti sono in preparazione.

Negli agglomerati urbani i tracciati ferroviari sono densamente occupati dalla rete celere. Il trasporto merci non trova spazio, e non è possibile costruire nuovi binari. La crescita dei trasporti incontra qui i suoi limiti?

Una politica che punti ad annullare la crescita dei trasporti sarebbe irresponsabile, dal punto di vista dell'economia nazionale ma anche ecologico. Per questo motivo occorre coprire il fabbisogno, chiaramente in modo coordinato e nel maggior rispetto



Tutto a sinistra: Merce pronta per partire sulla rampa di Kurt Landolt, Näfels.

In alto: Fornitura di carta nella tipografia Tamedia di Zurigo.

A sinistra: Rampa dell'azienda Schmelzmetall a Gurtellen, Uri.

A destra: Nella tipografia Tamedia si pratica ancora il lavoro manuale.



possibile dell'ambiente. D'altra parte, non può essere che i trasporti crescano più rapidamente del prodotto nazionale lordo.

Ma questo accade da alcuni decenni.

Vero, e il motivo è che i trasporti sono troppo economici. Sul lungo termine dovremo fare in modo che arrivino a coprire anche i costi che determinano. Ma questo deve essere coordinato a livello

Sviluppo dei trasporti e sviluppo residenziale devono essere coordinati.

Hans Werder

internazionale. Un rincaro dei trasporti è necessario anche perché la politica ambientale in questo settore finora non ha avuto alcun successo.

Il Mittelland si trasforma sempre più in un unico agglomerato urbano. I trasporti sono il motore o la conseguenza di tale sviluppo?

Probabilmente si tratta di un influsso reciproco. Sul piano politico è molto importante che sviluppo dei trasporti e sviluppo residenziale siano coordinati. Questa è una delle massime sfide. Se lo sviluppo residenziale avviene lungo gli assi della rete celere

e le città si raggruppano, è sicuramente più sensato rispetto ad un Mittelland in pieno caos urbanistico. Se un cantone della Confederazione richiede denaro per progetti di trasporto degli agglomerati, uno dei criteri più importanti oggi è il coordinamento tra trasporti e pianificazione territoriale.

Sulla base di quali analisi si pianifica l'infrastruttura dei trasporti?

Creiamo scenari per lo sviluppo dei trasporti che naturalmente sono adeguati agli scenari demografici dell'Ufficio federale di statistica e alle previsioni economiche della Segreteria di Stato per l'economia. Operiamo sempre con più scenari basati su ipotesi diverse, tuttavia per tutti i tipi di trasporto valgono le stesse basi di pianificazione. Attualmente l'orizzonte di questi scenari è l'anno 2030.

Nel settore della rotaia vi è la tendenza, a livello internazionale, a potenziare le grandi tratte a scapito delle linee locali. La Svizzera potrà preservare la sua fitta rete risalente al XIX secolo?

I grandi investimenti convergono sul centro e sui nodi, ma il nostro obiettivo è mantenere l'ottima offerta anche nelle regioni periferiche. È comune compito delle FFS verificare continuamente la rete, sia per il trasporto merci che per il traffico viaggiatori.

Per il prossimo futuro prevede sistemi di trasporto completamente diversi come «Swiss Metro», «Cargo Tube» o le ferrovie magnetiche?

Fino al 2030 semplicemente non avremo denaro per vettori di trasporto nuovi. Inoltre, non sarebbe serio fare delle previsioni. In ogni modo, i nuovi vettori di trasporto vanno integrati in maniera intelligente nelle reti esistenti, il che non è avvenuto con le nuove idee concepite fino ad oggi. A che serve viaggiare da Berna a Zurigo in pochi minuti con «Swiss Metro» se poi occorrono venti minuti per salire sulla rete celere? ■

Hans Werder è Segretario generale del Dipartimento dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) dal 1996. Il 63enne giurista e politologo ha svolto attività di ricerca sull'amministrazione pubblica, la pianificazione e la democrazia svizzera, prima di arrivare alla segreteria di direzione della Cancelleria federale nel 1980. Dal 1987 al 1996 è stato primo segretario di direzione della Direzione dei lavori pubblici, dei trasporti e dell'energia di Berna.

L'autocarro carica dall'aereo: il camion di Karlheinz Fichtner all'aeroporto Rhein-Main di Francoforte.



Le merci aeree viaggiano **su rotaia.**

Gli aerei europei sono troppo piccoli per trasportare merce su pallet all'interno delle loro fusoliere. Per questo motivo, le merci provenienti da oltreoceano attraversano il continente perlopiù su strada, attraverso la Svizzera anche su rotaia, grazie all'«autostrada viaggiante» (Rola) di RALpin AG tra Friburgo in Brisgovia e Novara.

TESTO: KURT METZ – FOTO: RALPIN AG

Francoforte, aeroporto Rhein-Main, cinque e trenta del mattino. Nei padiglioni merci si lavora già freneticamente. Le spedizioni arrivate durante la notte da tutto il mondo su mercantili cargo vengono raggruppate per la successiva distribuzione.

Dopo aver espletato le formalità per la sua corsa sostitutiva del trasporto aereo Lufthansa LH 7538, Karlheinz Fichtner carica il suo autoarticolato alla piattaforma mobile poco lontano dalla pista. In un autoarticolato da 18 metri trovano posto quattro pallet per merce aerotrasportata. Giù il telone: si parte per l'autostrada in direzione di Friburgo. I dipendenti di Lufthansa Cargo e la ditta specializzata in trasporti aerei Georgi Transporte hanno prenotato delle aree fisse di sosta su una serie di «autostrade viaggianti» (Rola) da Friburgo in Brisgovia a Novara, per il traffico sostitutivo delle merci aerotrasportate attraverso le Alpi. Nel 2008 venivano effettuate, in media, cinquanta spedizioni alla settimana.

Coda solo sulla strada.

Nel terminal di Friburgo, Fichtner passa sulla bilancia: il suo autocarro non può pesare più di 44 tonnellate, e il profilo, l'altezza laterale, non può superare i 4 metri. Sale sul treno a passo d'uomo attraverso la rampa, fino a raggiungere la sua posizione direttamente dietro al vagone passeggeri. Scarica l'aria dalle sospensioni, ripiega l'antenna, posiziona dei cunei dietro le ruote e prende le sue cose per dormire. Si reca

quindi nel vagone passeggeri con le cuccette e un'area soggiorno con cucina. Al check-in ha ricevuto due sandwich, una barretta al cioccolato e una bottiglia d'acqua. Il treno parte puntuale alle 13.23, in testa c'è una locomotiva di

Due sandwich, una **barretta al cioccolato** e una **bottiglia d'acqua** per il viaggio.

SBB Cargo Deutschland. È ora di ritirarsi nello scompartimento. Il tragitto a bordo della Rola è considerato tempo di riposo. All'arrivo a Novara, poco prima di mezzanotte, occorre proseguire senza indugi.

Attraversare le Alpi dormendo.

Mentre gli autisti riposano, a Weil am Rhein si cambia locomotiva e direzione. Ora è una macchina di BLS Cargo a trainare il treno fino a Domodossola. Attraverso il triangolo ferroviario a Basilea e Berna, la Rola evita le inversioni di marcia e raggiunge Frutigen quasi senza interruzioni. Qui si sostituisce il macchinista. Un margine di tempo consente di percorrere la galleria di base del Lötschberg esattamente al momento giusto. Fino all'apertura della più lunga galleria alpina dell'epoca, per attraversare le Alpi occorreva agganciare una seconda locomotiva, che oggi non serve più. A

Domodossola una locomotiva di SBB Cargo Italia, adeguata ai sistemi italiani di corrente e sicurezza, assume il comando del treno.

Direttamente verso sud.

Per la distanza relativamente breve dal confine di Domodossola fino al terminal di arrivo a Novara, la Rola impiega ancora tre ore. La tratta è a binario unico e piena di curve, il che consente solo una velocità modesta. Fichtner scarica per primo il suo camion per merce aerotrasportata nel terminal costruito appositamente per la Rola, un po' fuori città. Un ultimo cenno e riparte. All'alba arriva al centro logistico della ditta Freschi Schiavone, a Sesto Fiorentino. Qui scarica i suoi quattro pallet aerei. I singoli pacchi e pacchetti vengono recapitati su strada ai destinatari nell'Italia meridionale. ■

CHIARO & PRECISO
PARTENZA Friburgo in Brisgovia
DESTINAZIONE Novara
DISTANZA 426 km
MERCE Merce di ogni tipo su pallet
DESTINATARI Fornitori italiani di servizi logistici



Attraverso la rampa la merce aerotrasportata arriva alla «autostrada viaggiante».

SBB Cargo subentra nel trasporto di acqua minerale presso la piattaforma di Camnago-Lentate.



Dalla piattaforma **alla rampa.**

Spesso l'acqua minerale che viene dall'estero percorre una lunga strada dalla fonte al cliente finale. L'azienda italiana Spumador collabora per gran parte del tragitto con SBB Cargo affinché questo prodotto naturale sia trasportato nel rispetto dell'ambiente naturale.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: MAURIZIO TOLINI

In un caldo pomeriggio dell'agosto 1804 il capitano Adalberto Boccia si mette in viaggio per esplorare la zona attorno a Parma su incarico di Napoleone. Per raggiungere la meta si inoltra in una valletta laterale del fiume Taro. Fiaccato dal caldo, decide di fare una sosta per riprendersi dalla fatica del viaggio. Con somma gioia, scopre proprio lì accanto una fonte di acqua cristallina che sgorga sotto una roccia. L'acqua è così frizzante e leggera che decide di riempire la sua borraccia e fare ritorno al campo, dove racconta entusiasta ai suoi compagni di aver scoperto una «fonte magica».

La borraccia di Boccia è stata sostituita da una bottiglia PET da due litri, e la preziosa acqua che ha portato con sé per alcuni chilometri oggi viaggia su lunghi tragitti per andare a dissetare gli svizzeri a nord delle Alpi. Oggi quest'acqua dalla storia prestigiosa è messa in vendita con il nome di Acqua Minerale Naturale S. Andrea da un rivenditore al dettaglio svizzero e distribuita dall'italiana Spumador S.p.a., un gruppo di grande tradizione che oltre a S. Andrea Bagni gestisce altri quattro impianti di imbottigliamento.

Un pacchetto di prestazioni completo.

Tra Spumador e il rivenditore svizzero c'è SBB Cargo. Dall'ottobre scorso trasporta in media cinque carri ferroviari al giorno, ciascuno con un carico di 54 palette di acqua minerale – e la tendenza è in aumento – dalla piattaforma di Lentate sul Seveso direttamente alle rampe dei centri di distribuzione svizzeri di Frauenfeld, Mägenwil e Schmitzen. Mentre il trasporto su camion tra S. Andrea Bagni e Lentate, situata tra Milano e Como, è affidato da Spumador, SBB Cargo subentra come operatore unico nella seconda parte della catena di trasporto a partire dalla piattaforma. Il pacchetto di prestazioni comprende anche l'ancoraggio della merce e lo sdoganamento a Chiasso.

Il nolo è a carico di Spumador. Enrico Pellerino, responsabile Logistica da Spumador, spiega perché l'azienda ha scelto di collaborare con SBB Cargo: «Non è stato il solo fattore ambientale a farci propendere per la ferrovia, bensì tutta una serie di aspetti nel loro insieme: la protezione dell'ambiente, il prezzo, la qualità del trasporto garantita da un sistema comprovato, il pacchetto di servizi offerti e l'affidabilità dei nostri interlocutori ci hanno indotto a scegliere SBB Cargo.»

La miglior variante possibile.

Sul fronte dell'ecologia, Enrico Pellerino ritiene che l'azienda abbia fatto la scelta migliore, una volta confrontate le emissioni provocate dai trasporti su rotaia e su strada. E spiega che Spumador dà grande importanza alla gestione

Abbiamo risolto in tempo utile i pochi problemi riscontrati.

Enrico Pellerino

responsabile delle risorse. Il gruppo punta su processi di imbottigliamento innovativi, volti a ridurre i consumi di acqua ed energia.

Il trasporto via piattaforma è risultato essere la miglior variante possibile. Tuttavia esso richiede un flusso di informazioni elettroniche impeccabile tra tutti i partner coinvolti: dal rivenditore svizzero che effettua l'ordinazione al produttore Spumador, dalla ditta di logistica LTM a SBB Cargo e infine la ditta Transwaggon che predispone e gestisce i carri ferroviari. «Abbiamo dapprima effettuato dei trasporti pilota che ci hanno permesso di risolvere in tempo utile i pochi problemi riscontrati», dice Enrico Pellerino.

E afferma che la collaborazione è incentrata sulla flessibilità e la precisione. Ritiene quindi assolutamente auspicabile estendere questo sistema di trasporti ad altre destinazioni e possibilmente a nuove piattaforme.

Adalberto Boccia non ha soltanto scoperto una fonte – ha messo in moto un flusso a getto continuo. ■

CHIARO & PRECISO

PARTENZA
Camnago-Lentate, Italia

DESTINAZIONE
Mägenwil, Frauenfeld e Schmitzen

DISTANZA
Da 275 a 363 km

MERCE
Acqua minerale pallettizzata

CARRI
Habbilln

DESTINATARIO
Grande distributore al dettaglio svizzero



Chiare, fresche e dolci acque – e non solo.

Il gruppo Spumador S.p.a. con sede a Caslino al Piano in provincia di Como gestisce cinque impianti di imbottigliamento nell'Italia settentrionale, con 21 linee di produzione complessive. Possiede altre tre fonti oltre alla S. Andrea. Mentre l'acqua S. Antonio è più ancorata a livello locale, la Valverde è destinata alla gastronomia di lusso in Italia e oltremare. Altri prodotti vengono anche esportati nei paesi confinanti. Nel 2008 Spumador ha imbottigliato circa 900 milioni di litri di acqua minerale, bevande gasate, funzionali e sportive nonché succhi di frutta, con un fatturato di 160 milioni di euro. L'azienda dà lavoro a 430 dipendenti e figura tra i principali protagonisti del mercato italiano delle bevande.



Trasbordo nella località recentemente potenziata.

I più grandi vanno avanti.

SBB Cargo potenzia il trasporto intermodale in Svizzera. A Renens e Sion fa furore la nuova offerta con carrello elevatore.

TESTO: ADRIAN KOHLER, SUSANNE PERREN – FOTO: SBB PICTUREPARK

SBB Cargo amplia la sua offerta per i trasporti su rotaia-strada in Svizzera. In due località della Romandia e del Vallese, Renens e Sion, la maggiore impresa di trasporti offre ora migliori possibilità di trasbordo per le merci in container e casse mobili.

Nelle due località, SBB Cargo utilizza da poco due veicoli per il trasbordo Kalmar modello Reachstacker DRF400-60C5, accelerando così

il trasferimento del trasporto merci sulla rotaia. A Sion il cosiddetto carrello elevatore ha iniziato a funzionare a pieno regime il 1° aprile 2009, a Renens il 1° giugno. Intense fasi di prova nelle due località hanno evidenziato che il trasbordo per mezzo del Reachstacker è più flessibile, ad esempio, rispetto all'utilizzo di una gru a portale. Allo stesso tempo è possibile trasbordare una quantità maggiore di merci in modo più rapido.

>

Tra gli altri, anche il cliente di SBB Cargo Valrhône Logistics SA trae vantaggio dalla capacità di trasbordo maggiore e più flessibile a Sion e Renens. A seconda della stagione, dal centro logistico di Bussigny ogni sera la catena di commercio al dettaglio invia a Renens da quindici a trenta casse mobili. Qui SBB Cargo carica le casse mobili sui treni, durante la notte le trasferisce a Sion e le prepara per un partner

Il trasporto intermodale funziona.

Daniel Poget

di trasporto locale che distribuisce la merce nel Vallese. «Il trasporto intermodale funziona», afferma Daniel Poget, responsabile Logistica di Valrhône Logistics SA.

Sfruttare i limiti.

Finora in orizzontale si trasbordavano solo casse mobili di 16 tonnellate al massimo. Il Reachstacker DRF 400-60C5, con una massa propria fino a 80 tonnellate, solleva ora fino a 40 tonnellate per container, sfruttando così appieno il limite di 44 tonnellate per gli autocarri: un investimento appropriato a Sion dove si effettua il trasbordo di container di cemento. Per i terminal di trasbordo più piccoli, i Reachstacker rappresentano soprattutto un'alternativa adeguata alla domanda rispetto alle gru a portale in uso finora. Dotando i Reachstacker

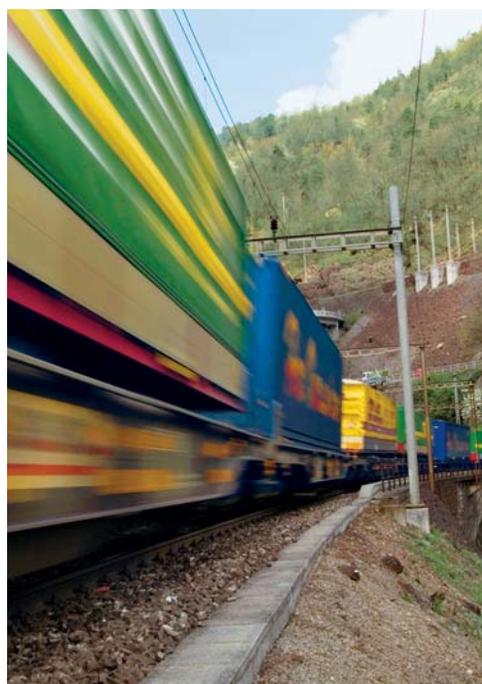
Il trasporto intermodale aumenta.

Il container avanzano a livello internazionale, e anche in Svizzera il loro impiego è in crescente aumento. I trasporti di merce alla rinfusa sono ancora incentrati sulla strada: secondo uno studio del 2009 sul mercato logistico, il 65,5 % della merce alla rinfusa transita sulle strade. Sebbene la distribuzione capillare nelle aree rurali a volte rappresenti una sfida per la ferrovia, per la merce alla rinfusa essa si trova comunque in una buona posizione: il 10,3 % della merce alla rinfusa viaggia con il trasporto intermodale, il 20 % con il trasporto su rotaia da un binario di raccordo all'altro. «Sul lungo termine, il trasporto intermodale assumerà una posizione di primo piano», prevede Andreas Rösch, specializzato per i progetti dei clienti nel trasporto intermodale presso SBB Cargo. «Per la merce alla rinfusa meno deteriorabile come il cemento, il sale o il vetro la ferrovia rappresenta un passo avanti sul piano ecologico. E aggira il problema della congestione stradale.»

con il cosiddetto Piggyback-Spreader, o «Piggyback», è possibile sollevare tutte le casse mobili comuni e anche semirimorchi completi e collocarli sui carri come avviene di consueto per i trasporti intermodali.

Fino a destinazione senza binario di raccordo.

Con l'ampliamento del trasporto intermodale in Svizzera, SBB Cargo lancia un segnale: il trasporto ferroviario e i servizi logistici ad esso connessi consegnano porta a porta, anche ai clienti ferroviari senza binario di raccordo. L'offerta per gli operatori di trasporto su autocarri rappresenta un'interessante alternativa ai trasporti a lunga distanza unicamente su camion. La ferrovia percorre la tratta più lunga, gli autocarri possono essere impiegati per la distribuzione capillare. In tal modo, ferrovia e autocarri possono collaborare mettendo in gioco i propri punti di forza. Le merci possono essere trasportate di notte, e sul trasporto complessivo si ottiene un bilancio di emissioni di CO₂ nettamente migliore. ■



A tutta birra con la batteria.

Nell'ambito di un esperimento pilota in diverse città svizzere, il furgoncino elettrico inglese Modec attualmente consegna birra ed acqua minerale della Feldschlösschen Bibite SA. Sebbene sia azionato a batteria, è idoneo all'impiego giornaliero anche nel traffico cittadino grazie alla sua velocità massima di 80 chilometri all'ora. Il ridotto carico utile di 1,5 tonnellate rappresenta uno svantaggio, al quale si contrappongono, tuttavia, i seguenti vantaggi: emissioni ridotte, consumo energetico dimezzato rispetto ad un veicolo diesel equiparabile, e silenziosità. Se sarà possibile risolvere il problema del carico utile, Feldschlösschen acquisterà altri Modec.

Cos'è il cross docking?



La nascita del cross docking è dovuta alle difficoltà della distribuzione sulle rampe. Per i produttori servire i negozi nelle strette strade cittadine a volte è difficoltoso, poiché gli autocarri più grandi si ammassano sulle rampe. Per questo motivo si scompongono i carichi completi dei produttori, e l'industria non consegna più direttamente ai commercianti, bensì ad un punto di trasbordo, una stazione centrale di docking (chiamata anche «transshipment point»). Qui i carichi vengono suddivisi per le diverse filiali e successivamente trasportati al cliente.



Barbabietole in viaggio.

Modalità di carico flessibili per il raccolto di barbabietole.

La campagna bieticola 2009 inizia alla metà di settembre e si conclude a metà dicembre. Con il termine «campagna» si designa il periodo che va dalla raccolta alla lavorazione.

Si prevede un raccolto analogo allo scorso anno; ciò significa che SBB Cargo trasporterà fino a 1 milione di tonnellate di barbabietole da tutta la Svizzera a destinazione di Frauenfeld o Aarberg.

Per il carico delle barbabietole i coltivatori usano un'installazione fissa o un impianto di carico mobile. In questo caso fanno cadere semplicemente le barbabietole dal rimorchio sul nastro trasportatore che a sua volta le porta sui carri merci aperti. Il trasbordo di un rimorchio con un carico di 10 tonnellate dura così solo pochi minuti.

Agenda.

18 settembre 2009

1° Swiss Logistics Day. Le imprese svizzere di logistica aprono i battenti ad un vasto pubblico.

29 settembre 2009

Forum DVZ «Green Logistics», Amburgo. Ecologia ed economia possono andare d'accordo?

16 – 18 ottobre 2009

Fiera dei trasporti «TranspoTec 2.0», Milano. Conferenza con SBB Cargo e Il Sole 24 Ore Trasporti il 16 ottobre.

28 ottobre 2009

5° GS1 Business Day, Zurigo. Infrastruttura 2020 – esigenze, difficoltà, provvedimenti.

5 – 6 novembre 2009

Forum internazionale «Port&ShippingTech», Genova. Sviluppo economico e sostenibile della logistica portuale.

25 novembre 2009

Conferimento del Swiss Logistics Award.





Segnali e impulsi positivi alla transport logistic di Monaco.

Affermazione dei valori svizzeri.

Nonostante la crisi, con oltre 48 000 visitatori al suo attivo la transport logistic 2009 ha fatto registrare lo stesso livello di affluenza del 2007, anno boom per la logistica.

SBB Cargo era presente anche quest'anno con una nuova immagine nell'area espositiva esterna. Presso il suo stand i visitatori hanno potuto apprezzare i tradizionali valori svizzeri: puntualità, affidabilità, coscienza ecologica, precisione e sicurezza. Malgrado lo stato dell'economia, i partner commerciali si sono espressi in toni molto positivi. La qualità dei visitatori è stata di ottimo livello, e tutti gli espositori hanno confermato di aver instaurato colloqui molto proficui con i clienti.

Una guida sicura.

La direttiva per il trasbordo sicuro delle merci è ora disponibile presso SBB Cargo.

Le regole per un trasbordo sicuro devono essere osservate tassativamente, sia per la propria sicurezza che per quella di tutte le parti coinvolte. La brochure «Direttiva per la sicurezza del trasbordo delle merci» è stata rielaborata e contiene:

- le regole di comportamento per il trasbordo delle merci
- le regole di comportamento con le linee di contatto e l'alta tensione

La direttiva vale su tutta la rete ferroviaria svizzera per tutti i carri singoli e gruppi di carri per i quali si effettuano operazioni di carico, scarico o trasbordo in un binario di carico pubblico ed integra le Condizioni generali di trasporto di SBB Cargo.

Sul sito www.sbbcargo.com/agb potete scaricare la direttiva e le Condizioni generali oppure ordinarle al Servizio Clienti (tel. 0800 707 100 – tasto 4). La direttiva per il trasbordo sicuro delle merci è ora disponibile presso SBB Cargo.

Cooperazione con ACTS.

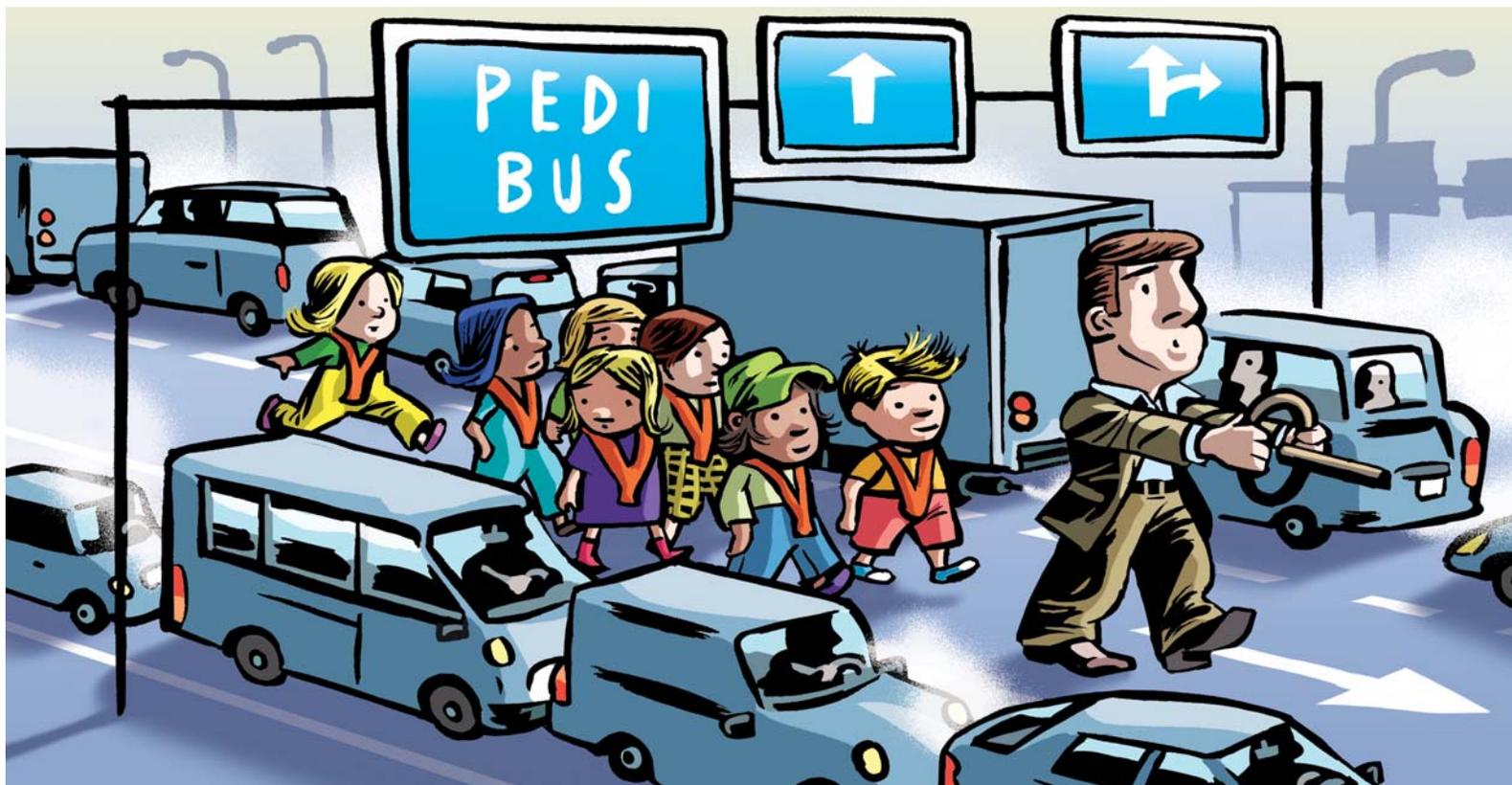
Il traffico intermodale interno cresce di importanza, e SBB Cargo avvia una cooperazione con ACTS con l'obiettivo di realizzare complesse soluzioni globali rotaia/strada per i clienti.

ACTS AG, azienda leader nella fornitura di sistemi per container, e SBB Cargo pianificano offerte per il traffico interno sotto un'unica regia. A usufruire del know-how e del materiale rotabile e di trasporto delle due specialiste di logistica sono i settori che trasportano merci alla rinfusa come trucioli di legno, biomassa, vetro da riciclare, ecc.

ACTS si occupa dell'impiego ottimale delle attrezzature e gestisce la disposizione dei trasporti, mentre SBB Cargo si concentra sul trasporto ferroviario ed elabora le offerte assieme ad ACTS.

ACTS AG Svizzera festeggia quest'anno il 20° anniversario.





Lo scuolabus che non c'è.

Recarsi a scuola con i propri compagni è un'avventura quotidiana a cui sempre più bambini devono rinunciare. Ecco un'idea facile e geniale per riscoprire il piacere di fare a piedi il tragitto per la scuola.

TESTO: MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

È andando a scuola o al giardino d'infanzia che la maggior parte di noi fa le prime esperienze con il traffico. Percorrere a piedi il tragitto fino a scuola favorisce lo sviluppo sociale, aiuta a fare regolarmente moto, insegna a comportarsi nel traffico ed è persino divertente. Eppure per la maggior parte delle famiglie, il portare i figli a scuola diventa quasi un incubo quotidiano. Il tempo è poco e la strada insidiosa. Bisogna accompagnare il figlio a scuola, mentre si dovrebbe essere da tempo in ufficio oppure portare il fratellino all'asilo nido all'altro capo della città.

Calma: esiste un'altra soluzione – semplice, simpatica e conveniente. Si chiama Pedibus. Il

Pedibus è una soluzione che ha linee, fermate, orario e autista, ma non ha l'autobus. Pedibus è un termine latino e significa «con i piedi» (ablativo plurale di pes, pedes) e, come ha detto una volta un papà, è il mezzo di locomozione più geniale dopo l'invenzione della bicicletta.

Interrompere un circolo vizioso.

Il primo Pedibus della Svizzera è nato nel 1998 a Losanna, nell'intento di ridurre il traffico attorno alle scuole. Sempre più genitori portavano, infatti, i propri figli a scuola in macchina, facendo aumentare il traffico e i rischi per i bambini che andavano a piedi. Alcuni genitori

presero allora l'iniziativa per rompere questo circolo vizioso. Iniziarono ad accompagnare a turno i bambini in gruppo, seguendo dei percorsi prestabiliti, con delle fermate e degli orari fissi. Oggi in Svizzera esistono oltre 250 linee di Pedibus, la maggior parte si trova nella Svizzera romanda. Questa simpatica istituzione, diffusa anche nell'Italia del Nord, in Francia, Austria e altri paesi, è portata avanti per il 70% da genitori e organizzazioni di genitori, come spiega la coordinatrice dei progetti Pedibus nella Svizzera romanda, Françoise Lanci-Montant, sempre disposta a dare aiuto e consulenza per la creazione di nuove linee. Sempre più spesso i progetti sono avviati anche dalle >

autorità o dalle direzioni didattiche per combattere l'aumento del traffico attorno alle scuole.

Per Lanci-Montant il Pedibus ha solo vantaggi: ai bambini piace stare con gli altri bambini. E siccome gli orari sono calcolati con largo anticipo, bambini e accompagnatori non sono sotto pressione. I docenti dicono che i bambini che vengono a scuola in Pedibus sono più

Una volta partito, il Pedibus si rivela **conveniente su tutta la linea.**

Françoise Lanci-Montant

calmi degli altri. I genitori non devono più accompagnare i propri figli tutti i giorni e guadagnano tempo.

Naturalmente capita che, a volte, un progetto fallisca per mancanza di volontari. Ma, come racconta Lanci-Montant, è anche già capitato che gli stessi genitori che in partenza si erano mostrati molto critici, alla fine siano riusciti ad organizzare ben due linee di Pedibus. E una volta partito, il Pedibus avanza e si rivela conveniente su tutta la linea.

Meglio non accompagnati.

Il Pedibus è un progetto positivo anche dal punto di vista della politica della salute. Uno studio scientifico finanziato dall'Ufficio federale per lo sport, ha dimostrato che fra attività fisica e tragitto per la scuola esiste un legame molto stretto. Dall'analisi delle visite di leva emerge da lungo tempo che le prestazioni fisiche dei giovani sono in calo e raggiungono valori bassissimi in Ticino, il cantone svizzero con il più alto grado di motorizzazione. I corsi di sport non possono sostituire il moto quotidiano che si fa andando a piedi a scuola.

Una soluzione perfetta? Quasi, sostiene Christine Steinmann, responsabile Sicurezza dell'Associazione Traffico e Ambiente. Vi è un'altra modalità ancora più valida: andare a scuola a piedi e da soli, senza adulti. Nei casi in cui per i più piccoli questo è troppo pericoloso, allora c'è il Pedibus. Speriamo che un giorno non ve ne sia più bisogno. ■



La crisi congiunturale porterà ad una crisi della qualità dei trasporti?

Cari responsabili di logistica,

conosciamo tutti il detto: «Costa poco e vale meno.» Il prezzo basso segnala una qualità scadente. Nel campo dei servizi questa idea assume una valenza speciale: i servizi – come la logistica e i trasporti – sono di natura immateriale, e non è possibile verificarne la qualità prima di averli acquistati. Per questo, agli occhi dei potenziali clienti, accanto alla reputazione di cui gode l'offerente, è il prezzo a fungere da indicatore della qualità. E molti clienti sono particolarmente delusi se una prestazione costosa risulta di scarsa qualità.

Nell'attuale periodo di crisi economica, i prezzi per le prestazioni di logistica e trasporto sono sotto pressione. Con la diminuzione degli scambi cala anche la domanda dei servizi di trasporto; il mercato dei trasporti è afflitto da eccesso di capacità. Per questo, in numerosi casi, gli offerenti di trasporti merci su strada praticano il dumping dei prezzi. Il problema dell'eccesso di capacità si ripercuote immediatamente anche sul traffico combinato; ma trattandosi di prestazioni inserite in una rete, in questo caso l'offerta non può essere adeguata in modo lineare come nel trasporto su strada. L'esistenza di costi fissi molto alti limita sensibilmente la libertà di azione e quindi la possibilità di ridurre i prezzi. Quali opzioni hanno a questo punto gli offerenti del traffico combinato?

Attualmente gli attori del traffico combinato stanno riflettendo sulle possibilità di ridurre i prezzi. Per evitare il rischio di erosione del margine, occorre prendere in considerazione l'eventuale sfolgimento degli orari. Se da una parte questo aiuta a ridurre i costi fissi e a migliorare a breve termine lo sfruttamento delle risorse per effetto del raggruppamento delle attività, dall'altra rischia di intaccare il livello della qualità che, per le prestazioni basate su una rete, richiede una struttura e una griglia oraria molto fitta. Il traffico combinato è una vera trappola. In questo contesto, i prezzi bassi non solo segnalano la cattiva qualità, bensì ne sono la causa. Se i clienti dei trasporti combinati sperimenteranno una qualità inefficiente, essi volteranno le spalle per sempre al traffico combinato. Per non accelerare questa spirale negativa, resta una sola cosa da fare: mantenere alta la qualità e adeguare solo lievemente i prezzi!

Prof. Dott. Wolfgang Stölzle
Ordinario, cattedra di gestione della logistica,
Università di San Gallo



Un sesto senso per l'ignoto.

Urs Dannenhauer è un esperto della sicurezza nelle operazioni di carico. Mette i carri merci «fuori uso» solo per fare un esperimento.

TESTO: SUSANNE PERREN – FOTO: GUY PERRENOUD

3 domande.

Alla parola caos, cosa risponde?

Non mi irrita, perché prima lo metto in ordine.

Si ricorda il suo primo trasporto?

Facevo la spesa per mamma: dal macellaio, in latteria e poi in panetteria. E tutto andava riposto ben bene.

Quale talento avrebbe voluto avere?

Mi sarebbe piaciuto suonare uno strumento; di solito ero l'autista che accompagnava le figlie alle lezioni di musica.

«Sono cresciuto insieme a quattro donne. Così ho imparato a riordinare, sistemare – e soprattutto, ad avere pazienza. Non amo le cose fatte di corsa: ma spesso c'era un gran trambusto prima di poter partire per le vacanze.

Il mattino presto è per me il momento migliore per lavorare, poiché regna la calma ed io ne approfitto per aggiornare il regolamento relativo alla sicurezza delle operazioni di carico che viene ampliato continuamente, per classificare i nuovi trasporti ad esempio. In una situazione ideale, mi documento sul nuovo carico con un anno di anticipo e, insieme al consulente di SBB Cargo e al cliente, elaboro la soluzione più giusta. In realtà i tempi sono molto più stretti. Siamo riusciti a chiarire anche in due sole settimane di che tipo di carro e carico si trattasse per definire una nuova soluzione di carico. Ogni carico varia dall'altro a seconda della merce trasportata: il legno viaggia su carri diversi rispetto al metallo e va protetto dalle intemperie, come pioggia o neve, altrimenti marcisce. I miei uomini chiave sono i verificatori tecnici di Cargo. Prestano particolare attenzione ai carri pronti a partire e consigliano anche i clienti. D'altronde, io non posso trovarmi sempre sul posto.

Pericoli nascosti.

Io sono una persona organizzata. Non per niente ho scelto di diventare un esperto della qualità e della sicurezza. Nonostante i nostri clienti e partner siano molto attenti al trasbordo merci, i pericoli non sono subito percettibili ai non addetti ai lavori. Un rotolo di carta non fissato all'interno di un carro chiuso può rivelarsi un pericolo. O le linee di contatto, che sono sempre percorse da alta tensione. Basta non effettuare la messa a terra o la disattivazione in modo corretto e il rischio di incidente è elevato.

Ho un occhio particolare per le rampe. Dovunque mi trovi – a Duisburg, Rotterdam o in Svizzera – vado sempre a guardarmi le rampe. Quella di Muttenz è un capolavoro. È legger-

mente rialzata. Quando sono lì resto stupito e medito sul sistema Cargo. Ogni tanto organizziamo delle esercitazioni pratiche sul posto – naturalmente solo in settori chiusi delle stazioni di smistamento: come reagisce un carro pieno di rotoli di carta in caso di tamponamento? Molte cose possono essere calcolate a grandi linee, ma ci vuole anche un sesto senso per l'ignoto: a seconda delle intemperie e dei supporti, le esigenze cambiano.

Plastica o teloni?

Ci sono giorni in cui lavoro esclusivamente in ufficio. I clienti mi chiedono ad esempio se è meglio coprire la merce con pellicole plastiche, reti o teloni. Io do le informazioni per telefono e valuto gli apparecchi specifici per il controllo dei trasporti, come il dispositivo montato davanti al Löttschberg che individua le sagome e registra tutto ciò che supera la sagoma limite di carico. Se un pezzo di legno sbuca dall'alto, il dispositivo lo rivela. Il nostro regolamento è aggiornato. Tuttavia mi affido sempre all'esperienza dei verificatori tecnici. In questo settore conta il know-how di tutti. Noi vogliamo essere in grado di dare le giuste raccomandazioni oggi come domani.

Ho la fortuna di potermi spesso schiarire le idee. Mi piace andare nella nostra casa di vacanza nei Grigioni. Oppure andare nel bosco a raccogliere legna. Lì bisogna soprattutto raccogliere e non imballare. E questo mi fa stare bene.» ■

Urs Dannenhauer, 51, ha lavorato per due anni nel settore privato dopo aver concluso l'apprendistato come aggiustatore meccanico presso le FFS. Nel 1980 è tornato alla ferrovia: si è specializzato come verificatore e dal 1992 è diventato capo verificatore nella stazione di smistamento di Basilea FFS. Dopo otto anni e un grande bagaglio di esperienze è passato alla consulenza per le operazioni di carico. Urs Dannenhauer abita con sua moglie e le tre figlie grandi a Frenkendorf. È il presidente del Patriziato locale.



Impressum.

cargo 3|09. Agosto 2009. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano.
Tiratura 20000 copie. **Redazione** Susanne Perren (direzione), Adrian Kohler, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafica/composizione** Favo Agenzia pubblicitaria, Basilea. **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

Manutenzione:

Asset Management
 Vendita
 Viale Officina 18
 6500 Bellinzona
 Svizzera
 Tel. +41 (0)51 227 60 10
 Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@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





Per ridare nuova vita a vecchi frantumi inutili,
Vetro Recycling affida **il trasporto del
vetro da riciclare a SBB Cargo per il
trasporto intermodale.**

La quantità di vetro da riciclare ammonta a 300.000 tonnellate all'anno. Il trasporto intermodale di SBB Cargo assorbe questo ingente volume in collaborazione con Vetro Recycling. Il trasporto è gestito da un unico operatore, dal centro di raccolta ai forni di fusione di St-Prex, sia per i tratti su strada sia per quelli su rotaia: per un servizio trasparente e in grado di reagire con flessibilità ai desideri della clientela. Garantiamo così soluzioni di trasporto che si distinguono non solo per puntualità, convenienza e affidabilità, bensì anche per la tutela dell'ambiente – una vera fortuna.

www.sbbcargo.com

