

cargo

Dalla Svizzera all'Italia, da porta a porta e giorno per giorno. 6

Acqua pulita grazie alla chimica. ChemOil Logistics rifornisce gli impianti di depurazione. 10

Venezia all'asciutto. Il progetto Mose contro l'acqua alta nella città lagunare. 12

Postini ambulanti. Uffici postali ambulanti – un servizio durato quasi 150 anni. 18



**Foto di copertina:**

Il ponte sul fiume Tresa, non lontano dal confine fra Svizzera e Italia presso Luino, simboleggia la nuova offerta di SBB Cargo, da porta a porta, nell'Italia del Nord.

Foto:

trainsphoto.it

Frammenti. 4

Un volume illustrato presenta la Basler Verbindungsbahn. Una grande festa per ferrovia 2000.

Dalla Svizzera all'Italia, da porta a porta. 6

SBB Cargo lancia una nuova offerta in collaborazione con Arienti Trasporti Ferroviari.

Effetti della politica di trasferimento dalla strada alla rotaia. 9

Carta bianca per Kaspar Wenger, CEO della Holcim (Svizzera) SA.

Acqua pulita grazie alla chimica. 10

ChemOil Logistics AG rifornisce di cloruro ferrico gli impianti di depurazione.

Venezia all'asciutto. 12

Gigantesche dighe di acciaio contro l'acqua alta. Una vera sfida per i trasporti.

Sotto lo stesso tetto. 14

SBB Cargo e le tre società affiliate: insieme per conto di ExxonMobil.

Nuove norme. 16

All'inizio del 2005 cambiano le norme per il trasporto di merci pericolose. Le principali novità in breve.

Postini ambulanti. 18

Uffici postali in viaggio per risparmiare tempo – un servizio durato quasi 150 anni.

Forch–Madagascar solo andata. 20

Kurt Schrotberger e il suo progetto ferroviario per l'aiuto allo sviluppo.

Online dalla a alla zeta. 21

Grazie a CIS online i clienti di SBB Cargo non necessitano più di un apparecchio fax.

Un ticinese in Italia. 22

Roberto Martignoni è il responsabile dell'agenzia di vendita in Italia.

Impressum.

cargo 4 | 04. Dicembre 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, Marcel Hänggi, Urs (Longo) Hofer, Erwin Rosenast, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafica/Composizione** Favo Werbeagentur, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Traduzione** Traductor, Basilea. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», CH-4065 Basilea, telefono +41 (0)512 29 06 55, fax +41 (0)512 29 06 66. cargomagazin@sbb.ch, www.sbbcargo.com

Desiderate un abbonamento gratuito?

Niente di più semplice: inviate una e-mail a 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 Venti

Cari lettori,

il 12 dicembre 2004 è una data importante: cambia l'orario, e di conseguenza le prestazioni di trasporto di SBB Cargo aumentano notevolmente. Ad esempio, quadruplicheremo le nostre prestazioni in Germania, passando dagli attuali 4000 treni a più di 16 000 nel corso dell'anno. In Italia condurremo un numero di treni circa cinque volte superiore a quello attuale – dagli oltre 2000 treni di oggi a più di 10 000 nel corso dell'anno.

Un tale passo in avanti è possibile solo grazie alla stretta collaborazione tra la casa madre e le società affiliate, che consente di offrire un servizio ininterrotto e transfrontaliero e di impiegare dei complessi processi logistici, che noi svolgiamo ad esempio per conto del gruppo petrolifero ExxonMobil e della sua società affiliata Esso Schweiz (pagina 14).

Con il cambio d'orario, anche la Divisione viaggiatori delle FFS amplia considerevolmente la propria offerta. I treni in circolazione aumenteranno di circa il 12%. Alla luce di questo scenario sono stati verificati anche gli orari di tutti i treni merci e in parte modificati, in modo da potervi offrire anche in futuro la consueta qualità e affidabilità dei nostri servizi.

Da questo autunno è disponibile una nuova piattaforma per i trasporti dall'Italia settentrionale alla Svizzera e viceversa: la merce ritirata il giorno 1 viene consegnata il giorno 3. Non solo: grazie alla stretta collaborazione con gli spedizionieri ATF Arienti Trasporti Ferroviari SpA e Magazzini

Desio Brianza SpA riusciamo a consegnarvi la merce direttamente nelle vostre aziende in Italia settentrionale (pagina 6).

Il nuovo anno porterà con sé anche numerosi cambiamenti di tipo giuridico. Ad esempio, a partire dal 1° gennaio 2005 entreranno in vigore nuove disposizioni per il trasporto di merci pericolose. A pagina 16 trovate informazioni relative alla conferenza sulle merci pericolose della nostra società affiliata ChemOil Logistics AG e alle modifiche rilevanti per voi in qualità di mittenti. Si tratta di cambiamenti importanti che contribuiranno a garantire la sicurezza e il rispetto dell'ambiente nei trasporti di merci pericolose.

Vi auguro di trascorrere delle feste serene e riposanti per iniziare al meglio il nuovo anno.

Paul Wittenbrink
Responsabile Customer Relationship
Management



Foto: Longo Hofer

Dolcemente in viaggio. Le barbabietole da zucchero viaggiano su rotaia verso Aarberg.

Appalti importanti per SBB Cargo.

Tre aziende hanno deciso di collaborare con SBB Cargo: la Galliker Transport AG, RAlpin e gli zuccherifici di Aarberg e Frauenfeld affideranno (anche) in futuro il trasporto delle proprie merci alla ferrovia.

RAlpin gestisce la Strada viaggiante tra Friburgo in Bressgovia (Germania) e Novara (Italia). SBB Cargo ha vinto l'appalto per la conduzione di oltre 5000 treni all'anno sulla linea Friburgo in Bressgovia-Basilea e contribuisce così in modo significativo a trasferire il traffico di transito dalla strada alla rotaia.

La Galliker Transport AG è una delle principali aziende di trasporti della Svizzera nel settore Food Logistics. Con il prodotto Cargo Domino, SBB Cargo ha potuto sottoporre a questo importante spedite di generi alimentari un'offerta rispondente alle sue esigenze. La sede principale di Galliker si trova ad Altishofen ed è perfettamente collegata alla rete di Cargo Express. A progetto ultimato, sei carri con dodici casse mobili Cargo Domino viaggeranno ogni giorno da Altishofen a Bousens, Meyrin, Conthey, Contone, Canobbio e Coira. Da queste stazioni di scaricamento, Galliker rifornisce le catene discount di Jumbo e Carrefour.

Gli zuccherifici di Aarberg e Frauenfeld hanno prolungato di altri tre anni i propri contratti con SBB Cargo. Le barbabietole da zucchero partono da circa 120 punti di carico in tutta la Svizzera e raggiungono gli stabilimenti di Aarberg e Frauenfeld dove vengono trasformate per lo più in zucchero grezzo.

Nuovo listino prezzi per prestazioni supplementari.

Oltre alla pianificazione, la coordinazione e l'esecuzione dei trasporti SBB Cargo fornisce altre prestazioni supplementari collegate alla ferrovia. I prezzi di tali prestazioni saranno adeguati.

Tra le prestazioni supplementari collegate alla ferrovia figurano la manovra di carri merci di terzi, le operazioni di carico e scarico dei carri, lo sdoganamento merce, ecc. Il listino prezzi valido dal 1° gennaio 2005 è ora disponibile. ► www.sbbcargo.com/zusatz



«Transit Basel»: la copertina.

La storia di una società ferroviaria particolare.

Basilea rappresenta la cruna dell'ago sull'asse Nord-Sud del traffico merci. Il dibattito sullo sviluppo della ferrovia nella città renana e i suoi dintorni è in pieno svolgimento. Il libro intitolato «Transit Basel», di recente pubblicazione, fornisce un notevole contributo alla discussione.

«Transit Basel» tratta come argomento principale la Basler Verbindungsbahn, il collegamento ferroviario fra la stazione di Basilea FFS e la stazione tedesca (Basel Badischer Bahnhof). Questa azienda svizzero-tedesca – che non dispone di vagoni, locomotive e personale – fu fondata nel 1869 con una forma giuridica autonoma, benché si estenda su una linea di soli 5 chilometri. L'autore del libro, lo storico Mario König, analizza l'importanza del collegamento ferroviario fra le due stazioni dai primi progetti per la realizzazione del ponte sul Reno fino all'attuale gestione del traffico ferroviario europeo.

«Transit Basel. Die Basler Verbindungsbahn – Nadelöhr im europäischen Schienenverkehr» ha 127 pagine con 63 illustrazioni (bianco e nero) ed è in vendita in libreria.

ISBN 3-85616-231-3, Edizione Christoph Merian, 2004, 28 franchi, 16 Euro.

SBB Cargo a Berlino.

Il congresso tedesco di logistica – la principale manifestazione per i professionisti del settore – ha ospitato i membri della direzione di SBB Cargo che hanno tenuto una relazione e partecipato al dibattito.

Dal 20 al 22 ottobre si è tenuto a Berlino il 21° congresso tedesco di logistica. A questo evento hanno preso parte 2700 quadri delle più importanti aziende di logistica. Paul Wittenbrink, membro della direzione SBB Cargo, ha tenuto una relazione insieme a Bernhard Kunz, Managing Director della società Hupac SA, sulla liberalizzazione del mercato europeo: le soluzioni di trasporto per l'asse Nord-Sud. In un dibattito svoltosi sul «Divano Rosso» del Deutsche Verkehrszeitung (Giornale del traffico tedesco), Daniel Nordmann – responsabile di SBB Cargo – si è intrattenuto sugli sviluppi del traffico merci transfrontaliero su rotaia.



Foto: Ingo Schmatz

Lo stand di SBB Cargo al congresso tedesco di logistica 2004.

Foto: SBB Fotoservice



I clienti di domani alla scoperta della ferrovia del futuro.

Grande show ferroviario e festa popolare a Olten.

Il 23 ottobre 2004 la nuova linea Mattstetten–Rothrist è stata aperta al pubblico tutto il giorno, per la prima ed unica volta prima dell'inaugurazione ufficiale di Ferrovia 2000 a metà dicembre. Questa iniziativa e la dimostrazione dei mezzi di SBB Cargo hanno attirato 50 000 visitatori da tutta la Svizzera.

SBB Cargo ha colto l'occasione per far conoscere gli aspetti più moderni e internazionali della propria attività. Oltre a partecipare ad un concorso realizzato su un percorso di 500 metri, il folto pubblico ha avuto l'opportunità di conoscere da vicino l'universo del trasporto merci grazie a varie dimostrazioni dal vivo, come quelle del sistema di trasbordo Cargo Domino. Non sono mancate varie specialità culinarie provenienti da Italia, Germania e Svizzera. Tra gli eventi salienti ricordiamo l'esposizione delle locomotive nonché la possibilità di fare un giro con il macchinista nella cabina della locomotiva di linea tipo Re 482. Le altre divisioni di FFS hanno presentato un vero spettacolo mobile con l'impiego di moderne locomotrici del servizio edile, informando la platea sul tema costruzione e manutenzione.

Nuovo opuscolo, nuovo flyer.

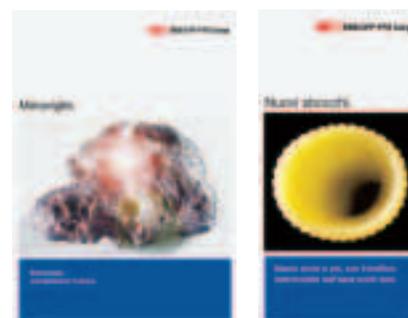
Un opuscolo ed un flyer sono dedicati a due offerte di SBB Cargo: il trasporto di acciaio da nord a sud e il traffico intermodale.

L'opuscolo «Meraviglie» mostra l'esempio del Sidmar Arcelor Group per conto di cui SBB Cargo trasporta rotoli di lamiera dal Belgio all'Italia settentrionale. Fino a due volte al giorno l'impresa porta ogni volta un carico di 1000 tonnellate di acciaio da Basilea a Desio, vicino a Milano. Spesso il carico ha già alle spalle cento ore di navigazione sul Reno.

Il flyer «Nuovi sbocchi» presenta l'offerta «traffico intermodale» e mostra i vantaggi dell'unione dei diversi vettori di trasporto strada, rotaia e nave. SBB Cargo accompagna il carico per tutto il trasporto e garantisce che arrivi a destinazione in modo puntuale ed affidabile.

L'opuscolo e il flyer possono essere ordinati gratuitamente o scaricati dal sito

► www.sbbcargo.com/publi



Il territorio servito dalla nuova offerta di SBB Cargo.



Dalla Svizzera all'Italia. Da porta a porta.

SBB Cargo lancia un'offerta innovatrice per le spedizioni in blocco tra la Svizzera e l'Italia del Nord. Tutti i giorni e quasi per tutti i tipi di merci.

Ecco una buona notizia per i clienti che sono alla ricerca di una valida alternativa per un servizio di trasporto efficiente fra la Svizzera e l'Italia del Nord. Grazie alla nuova offerta di SBB Cargo, da settembre si potranno effettuare su questo asse spedizioni in blocco per un volume di oltre 20 tonnellate nette. Si tratta di una soluzione di

trasporto assolutamente innovativa in quanto assicura nei giorni feriali un servizio ininterrotto, da porta a porta. La cadenza affidabile rappresenta un'opzione molto interessante per clienti vecchi e nuovi di SBB Cargo. Ed ecco come funziona. Sull'asse Nord-Sud, SBB Cargo trasporta attualmente le merci fino a Desio (vicino a Milano),

dove le spedizioni vengono trasferite sul camion e proseguono direttamente su strada alla volta della destinazione finale. E sull'asse Sud-Nord il tutto si ripete nella direzione inversa.

Quando arriva la merce?

«Con la nostra offerta, il mittente sa con pre-



cisione, quando la merce arriva a destinazione. In questo modo aiutiamo a ripristinare una certa calma fra i clienti del settore merci», spiega Pieter van den Bold, il product manager e consulente logistico quarantatreenne che opera presso SBB Cargo a Basilea e ha contribuito in modo determinante allo sviluppo di questa soluzione.

Il nuovo servizio di linea collega 700 stazioni e complessi di carico e scarico, nonché 2500 binari di raccordo privati in Svizzera e nell'Italia del Nord. Il nuovo pacchetto di SBB Cargo comprende anche i tragitti su camion da e per la rotaia. Di questo compito si occupano le ditte Magazzini Desio Brianza SpA e l'ATF Arienti

« L'acciaio andrebbe trasportato per natura prevalentemente su rotaia. »»

Rolando Gmür

Trasporti Ferroviari SpA, entrambe con sede a Desio. Il parco mezzi dell'Arienti conta più di cento veicoli. Si accettano tutti i generi di merce che si possono trasbordare nelle piattaforme italiane, dal treno al camion, con l'aiuto di montacarichi o con la gru.

Quasi tutti i generi di merci.

La gamma delle merci comprende prodotti a base di ferro e acciaio (tubi, acciaio lungo, coil), carta su palette o in rotoli, big bag oppure legname corto e lungo, sempre a condizione che

Partner competenti.

La ATF Arienti Trasporti Ferroviari SpA e la MDB Magazzini Desio Brianza SpA, i due partner lombardi di SBB Cargo, rientrano fra le principali aziende del settore nella regione. Le aziende sono specializzate nei trasporti su strada e su rotaia e offrono anche il servizio di trasbordo e stoccaggio di merci di ogni tipo. I padiglioni per lo stoccaggio di entrambe le aziende dispongono di un binario di raccordo e coprono insieme una superficie totale di oltre 100 000 metri quadrati; sono inoltre presenti dei locali per merci pericolose, un deposito franco dogana per la merce proveniente dall'UE e vari uffici. Entrambi gli impianti sono provvisti di 21 carrozzone con capacità di carico fino a 32 tonnellate, 26 carrelli elevatori (massimo 42 tonnellate), 5 locomotive di manovra e 3 bilance (massimo 80 tonnellate). La ditta Arienti dispone di un parco mezzi suddiviso in base alla domanda: semirimorchi a piano ribassato per container (serbatoi), mezzi per il trasporto di coil, autocarri con cassoni fissi o con telo nonché autotreni con piattaforma elevatrice.



le dimensioni del carico siano compatibili con le caratteristiche dei camion e dei montacarichi. SBB Cargo trasporta anche merci pericolose (liquide), racchiuse in contenitori rigidi e sistemate su palette. Per usufruire dell'offerta standard, la spedizione deve pesare da un minimo ►

Interlocutore principale.

Il Centro Servizi Clienti è l'interlocutore principale e svolge anche attività di consulenza. Per i termini di ordinazione occorre tener presente che gli ordini di trasporto dalla Svizzera all'Italia vanno rimessi il giorno prima dell'inizio del trasporto entro le otto del mattino e per la direzione opposta due giorni prima dell'inizio del trasporto, sempre entro le otto del mattino.

Telefono dalla Svizzera: 0800 707 100
Telefono dall'Europa: 00800 7227 2224



Meno preoccupazioni: via libera per SBB Cargo.



Su richiesta, incluse le pratiche doganali: SBB Cargo.

Sipro torna sui propri passi.

In passato l'azienda internazionale Sipro Stahl Schweiz, specializzata nella vendita e la distribuzione diretta di prodotti in acciaio, aveva collaborato con SBB Cargo per vari anni. Ma alcuni disguidi avevano indotto la società ad abbandonare la ferrovia. Grazie alla nuova offerta di SBB Cargo, la Sipro torna ora sui propri passi. «Purtroppo, nell'anno in corso la nostra quota di trasporti su rotaia è arrivata quasi a zero», spiega Rolando Gmür (foto a destra), membro della direzione commerciale e responsabile della logistica del gruppo Sipro Stahl a Geroldswil. «E la causa principale di questo calo è stata la concorrenza agguerrita fra le aziende ferroviarie.» Si è venuto a creare uno scenario in cui era impossibile realizzare dei progetti con il coinvolgimento di vari operatori. SBB Cargo, «a causa delle difficoltà croniche che affliggono il Sud», non si sentiva infatti all'altezza di assicurare a Sipro per il 2004 una soluzione per i trasporti dall'Italia alla Svizzera che fosse competitiva rispetto alla strada. Per questo motivo, Sipro era passata al trasporto su strada. Ma ora le cose sono cambiate, e alla fine di settembre Sipro ha affidato a SBB Cargo un trasporto di prova sul tragitto in questione. Dopo alcune difficoltà iniziali, secondo Gmür, il trasporto si è svolto come previsto. Grazie alla nuova piattaforma di Desio, SBB Cargo è stata in grado di soddisfare le attese della Sipro, che a sua volta ha ritrovato la fiducia nella ferrovia e si augura che, ben presto, lo stesso programma possa essere esteso alla Germania. Poiché, come dichiara Gmür, «l'acciaio andrebbe trasportato per natura prevalentemente su rotaia».



di 20 tonnellate nette (oppure trenta palette se si tratta di merce voluminosa, come prodotti isolanti, carta igienica e contenitori vuoti) ad un massimo di 500 tonnellate nette, ed essere indirizzata ad un unico destinatario. Sulla linea principale vengono impiegati carri di grande capacità che all'occorrenza vengono equipaggiati di pareti divisorie.

Pratiche doganali incluse.

«Se il cliente lo desidera, SBB Cargo si occupa anche delle pratiche doganali per l'import e l'export», spiega van den Bold. Tutte le componenti del servizio vengono gestite in modo unitario; per questo motivo il sistema tariffario e lo svolgimento dei trasporti risultano semplici e trasparenti. La regola di base per i trasporti verso nord o verso sud è la seguente: la merce viene consegnata due giorni dopo essere stata ritirata.

Testo: Wilf Seifert. Foto: Hansjörg Egger, Gian Vaitl, trainsphoto.it.

Illustrazione: John Hollander

Effetti della politica di trasferimento dalla strada alla rotaia.



Kaspar Wenger.

La Holcim (Svizzera) SA è la filiale svizzera della Holcim Ltd., azienda produttrice di materiali da costruzione che opera a livello mondiale. I suoi settori principali sono il cemento, la ghiaia e il calcestruzzo. Con 1300 collaboratori, quattro cementifici e circa quaranta impianti per la produzione di ghiaia e calcestruzzo sparsi su tutto il territorio nazionale, la Holcim (Svizzera) è un partner affidabile e in grado di operare in modo mirato per la realizzazione di progetti di ogni dimensione. La Holcim è presente in oltre settanta paesi in tutti i continenti, produce annualmente circa 120 milioni di tonnellate di cemento ed impiega circa 50 000 collaboratori.

Bisogna ulteriormente promuovere il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Si tratta di un importante obiettivo della politica svizzera dei trasporti sostenuto dall'elettorato e dalla legislazione, che deve essere portato avanti tramite sovvenzioni al trasporto ferroviario e l'imposizione fiscale del traffico stradale.

Quali sono però oggi gli effetti di questi provvedimenti sotto il profilo economico-aziendale? La strategia logistica di un'impresa come la Holcim (Svizzera) SA può esserne influenzata – e se sì, in che modo?

Per poter continuare ad operare con successo sul mercato, Holcim deve offrire ai propri clienti anche delle consegne affidabili e puntuali, oltre che dei prodotti innovativi e di elevata qualità. La qualità dei servizi di fornitura ai clienti e i rispettivi costi sono dunque un criterio determinante per la scelta del vettore di trasporto adeguato.

La politica dei trasporti influenza la struttura dei costi.

La politica dei trasporti attualmente in vigore influenza soprattutto la struttura dei costi dei trasporti. Il forte impegno di Holcim a favore della sostenibilità e dell'ambiente comporta che, nonostante la confusione generata dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) e dalle sovvenzioni, il trasporto ferroviario sia parte integrante della nostra politica di distribuzione. Eppure, la strada diventa più interessante dal punto di vista economico. Gli aumenti tariffari e la riduzione della gamma di prestazioni, assommata alle varie leggi e prescrizioni vigenti rendono sempre più difficile optare per la ferrovia. Per non parlare poi della conseguente perdita di flessibilità rispetto alla strada.

La convenienza della ferrovia è naturalmente influenzata anche dalle diverse sovvenzioni, ad esempio quelle per i tracciati, i binari di raccordo, il traffico intermodale e così via. È quindi ovvio che risulta difficile, per non dire impossibile, calcolare con esattezza i costi del trasporto ferroviario. Di conseguenza, non è facile quantificare l'ottimizzazione dei costi e l'aumento dell'efficienza,

il che indebolisce ulteriormente la competitività della rotaia rispetto alla strada.

Sviluppo nella giusta direzione.

La libera concorrenza garantita dall'open access ha portato ad uno sviluppo nella giusta direzione. Oggi i treni blocco con un collegamento ben definito possono essere gestiti in modo notevolmente più economico. Purtroppo, la scarsa trasparenza della struttura dei costi prima menzionata ha indebolito la competitività della rete ferroviaria.

Siamo convinti che le potenzialità di ottimizzazione del trasporto ferroviario restino elevate. Spetta a SBB Cargo individuare queste potenzialità e sfruttarle introducendo provvedimenti adeguati, in modo che i clienti possano usufruire dei conseguenti vantaggi relativi ai costi.

« La libera concorrenza ha portato ad uno sviluppo nella giusta direzione. »

Kaspar Wenger

In tal caso assisteremo ad un netto miglioramento della competitività del trasporto su rotaia.

La TTPCP e le sovvenzioni sono certamente mezzi adeguati per contenere il traffico su strada. Siamo però convinti che tramite l'adeguamento dei processi e le misure di ottimizzazione volte a promuovere la trasparenza sarà possibile aumentare in modo sostanziale l'efficienza e il rendimento della ferrovia. La proficua collaborazione instaurata sinora con SBB Cargo ci consente di guardare con fiducia al futuro.



Tutto chiaro.

La ChemOil Logistics AG rifornisce puntualmente e con la massima affidabilità gli impianti di depurazione svizzeri di cloruro ferrico liquido. Questa sostanza è utilizzata nel processo di depurazione dell'acqua potabile inquinata.

La Svizzera va fiera dei propri laghi e fiumi puliti. Ma non è stato sempre così: all'inizio del secolo scorso, le acque erano inquinate da alghe e sostanze nocive. Negli anni 50 furono costruiti i primi impianti di depurazione ma la qualità dell'acqua migliorò di poco; il problema stava soprattutto nella quantità eccessiva di alghe presenti nei laghi. Eugen Thomas, professore del dipartimento idrobiologico dell'Università di Zurigo, ne scoprì infine la causa: un contenuto di fosforo troppo elevato.

«Secondo un calcolo indicativo, 1 chilo di fosforo produce 1 tonnellata di alghe», dice

Willi Delz, responsabile degli impianti di depurazione di Rheinfelden-Magden. Il fosforo si trova nei fertilizzanti, ma anche in numerosi alimenti come ad esempio la birra. Poiché l'impianto di depurazione di Rheinfelden si occupa del trattamento delle acque di scarico di un grande produttore di birra, ha bisogno di una considerevole quantità di cloruro ferrico liquido. A tale scopo Willi Delz effettua un'ordinazione mensile per il riempimento del serbatoio. Non inoltra l'ordine al produttore, il Tessenderlo Group, bensì direttamente all'azienda di logistica responsabile, ChemOil Logistics, una società affiliata di SBB Cargo.

Lunghe tratte con la ferrovia.

Tessenderlo Group e ChemOil Logistics hanno alle spalle una collaborazione pluriennale. Fino ad ora ChemOil ha coordinato la distribuzione capillare da Rekingen AG. Nonostante il trasferimento della produzione all'estero, i clienti svizzeri dovevano poter continuare ad usufruire di un servizio affidabile. Gli specialisti di logistica di ChemOil hanno continuato a sviluppare il programma attuale e si sono aggiudicati la gara d'appalto internazionale. Il nuovo contratto tra il Tessenderlo Group e ChemOil Logistics è stato rinnovato nell'agosto 2004 e ha una durata pluriennale.

Il cloruro ferrico viene prodotto negli stabilimenti del Tessenderlo Group a Loos in Francia e a Tessenderlo in Belgio. L'azienda di logistica organizza il trasferimento su camion fino ad Anversa, il trasbordo sui carri ferroviari e l'importa-

« Il sistema è semplice, efficiente e sempre preciso. »

Willi Delz

zione in Svizzera. Il cloruro ferrico liquido è trasportato in una soluzione di acido cloridrico. I container cisterna sono realizzati appositamente per contenere questa sostanza corrosiva e rivestiti internamente con una cosiddetta ingommatura Chemoline. Oggi vengono usate sedici cisterne (prima erano sei), ognuna con una capacità di quasi 27 tonnellate.

L'autista stampa la bolla di consegna.

I treni con le cisterne vengono indirizzati ad una delle tre piattaforme di trasbordo – Basilea, Rekingen e Chavornay – e poi il carico viene trasbordato sui camion della ditta di trasporti Indermühle AG di Zurzach. Poiché gli impianti di depurazione non dispongono di un binario di raccordo, la fase finale del trasporto si effettua su strada. Assieme alla ditta di trasporti, ChemOil coordina le quantità di consegna e i punti in cui si effettuano le operazioni di scarico. I camion sono dotati di un dispositivo di pesatura appositamente sviluppato. Ad ogni impianto di depurazione può essere consegnata l'esatta quantità ordinata. Il dispositivo registra inoltre l'esatto volume di merce scaricato presso i singoli impianti. «Appena concluse le operazioni di scarico l'autista del camion mi stampa subito la bolla di consegna», spiega Delz.

I dati vengono successivamente trasmessi ad un calcolatore e costituiscono la base per la fatturazione. Secondo Delz, si tratta di un sistema molto valido: «È semplice, efficiente e sempre preciso.»

Ora ChemOil rifornisce anche alcuni impianti di depurazione nella Svizzera orientale, nei Grigioni e nella Germania meridionale. «Grazie all'aumentato volume dei trasporti possiamo pianificare meglio le singole consegne», dice Antonio Di Vita, che si occupa della disposizione dei trasporti presso ChemOil Logistics.



Bando al fosforo.

I tecnici degli impianti di depurazione hanno bisogno di circa 7 chili di soluzione di cloruro ferrico per rimuovere 1 chilo di fosforo dall'acqua di scarico. Versando il cloruro ferrico nell'acqua di scarico, il ferro disciolto si lega con il fosforo. «Le due sostanze si attirano reciprocamente come magneti», dice Willi Delz. Si formano dei piccoli fiocchi che sono più pesanti dell'acqua e che quindi si depositano sul fondo. Un dispositivo di svuotamento raccoglie il fango che viene poi portato allo smaltimento. Con il cloruro ferrico, gli impianti di depurazione sono in grado di ridurre il contenuto di fosforo nell'acqua da 10 milligrammi per ogni litro d'acqua a 0,8-0,2 milligrammi per litro.

Testo: Kerstin Müller. Foto: Sandra Indermühle, Brand X



Dalla ferrovia al camion: trasbordo di una cisterna di cloruro ferrico.

La NFTA aumenta la produttività del traffico merci.

A partire dal 2016, la Nuova ferrovia transalpina (NFTA) farà aumentare di molto la produttività nel traffico transalpino su rotaia, come risulta da uno studio interno di SBB Cargo.

Le aziende ferroviarie per il trasporto merci potranno aumentare la loro produttività fra il 20 e il 25% in più, grazie al nuovo tunnel di base del Gottardo e del Ceneri. Tale aumento si basa su tre motivi principali: in primo luogo con il tunnel di base del Gottardo, il tratto dal Cantone Uri al Canton Ticino è stato accorciato di 32 chilometri di ferrovia; in secondo luogo il tunnel di base del Gottardo si troverà ad un'altezza di 500 metri, senza dislivelli rilevanti, e quindi in futuro sarà possibile effettuare i trasporti senza ricorrere alla specifica trazione per tratti montani (2ª locomotiva, spinta in coda al treno). Infine, grazie al tunnel di base, i treni merci impiegheranno dai 75 ai 90 minuti in meno per attraversare la Svizzera.

L'aumento della produttività è minimo sul Lötschberg.

Sul Lötschberg l'aumento della produttività ammonterà ad un massimo del 5 al 8% e risulta nettamente inferiore rispetto all'incremento sul Gottardo. La tratta del Sempione tra Domodossola e Briga presenta, infatti, una pendenza del 25% e in futuro sarà questa sezione del tragitto a determinare la scelta del tipo di trazione. Anche in direzione Nord-Sud, fra Thun e Frutigen, sarà necessario ricorrere generalmente alla trazione multipla. L'apertura del nuovo tunnel di base del Lötschberg è prevista per il 2008.





Venezia all'asciutto.

A partire dal 2011 dei giganteschi moduli in acciaio dovrebbero proteggere Venezia dal fenomeno dell'acqua alta. Per realizzarlo occorrono migliaia di palancole prodotte in Germania e trasportate su nave e su treno fino alla città lagunare.

Il capitano e proprietario Peter Vrancken attracca la sua Lutin II al molo della Birs Terminal AG. Il viaggio sul Reno, da Dortmund a Basilea-Birsfelden, è durato ben ottanta ore. Il sole non è ancora sorto, ma gli addetti ai lavori attendono già l'arrivo della Lutin II. Theo Blecker, avvolto in uno spesso cappotto che lo protegge dal freddo gelido di questa giornata autunnale, sorride soddisfatto. Veramente sarebbe dovuto essere in

pensione già da tempo, ma la passione per i trasporti non lo ha mai abbandonato. Se c'è una nuova consegna da fare, lui è lì, pronto sul posto: «Organizzo il trasporto di palancole già da un anno a questa parte, da quando cioè a Venezia è iniziata la costruzione del muro di protezione», afferma.

Più volte all'anno l'acqua alta si infiltra nella città lagunare che si affaccia sull'Adriatico. Il livel-

lo del mare che sale e gli edifici che sprofondano mettono in pericolo il futuro di Venezia. L'imponente progetto Mose, che prevede la costruzione di una diga d'acciaio, dovrebbe salvare la città da fine certa. Le palancole della ditta Hoesch AG di Dortmund vengono utilizzate in diversi punti della città lagunare e non solo per il progetto Mose. Una parte di palancole proteggerà direttamente alcuni edifici; quelle restanti saranno



Stazione intermedia: porto renano di Basilea.

impiegate per la realizzazione di una conca di navigazione per le navi (passeggeri e mercantili). Queste conche di navigazione costituiscono la premessa per altri lavori previsti dal progetto MOSE e – a progetto concluso – consentiranno alle navi l'accesso ai porti della laguna.

Otto ore per 602 palancole.

Il capitano Peter Vrancken fissa fra la nave e il muro del molo una scala, su cui si arrampica agilmente Theo Blecker per salire a bordo della Lutin II; qui i due specialisti discutono delle operazioni di trasbordo. Il carico consiste in 602 palancole lunghe quasi 20 metri della Hoesch AG. «Abbiamo bisogno di circa otto ore per effettuare le operazioni di scarico», spiega Theo Blecker al capitano. Subito dopo la gru solleva i primi carichi e li trasborda sui carri preparati precedentemente. Durante il trasbordo a Birsfelden le palancole vengono nuovamente impilate le une sulle altre. A Venezia ogni carro può quindi essere scaricato in sole due fasi. «Così il destinatario risparmia tempo e denaro», afferma Theo Blecker.

«Dopo mesi di preparazione, noi della Birs Terminal siamo felici di aver individuato, assieme ai produttori e a SBB Cargo, una possibilità per trasportare le palancole su nave lungo il Reno e successivamente su rotaia fino a Venezia», afferma Theo Blecker e sorride. Subito dopo però si fa serio e aggiunge: «Ma la concorrenza con le aziende di trasporto via mare era ed è tuttora presente.»

Raffinatezze logistiche.

Le palancole di 19,80 metri di lunghezza sono state disposte su quattordici carri lunghi ben 18 metri. I pezzi di acciaio sono più lunghi dei carri ferroviari: ecco perché, fra due carri, SBB Cargo ha dovuto inserirne uno più piccolo su cui però non viene caricata nessuna merce. «Per il trasporto di palancole bisogna tener conto di tre cose», afferma Armin Bischof, responsabile di SBB Cargo per il trasporto dei carichi d'acciaio: «Per due carichi abbiamo bisogno di tre carri; ma bisogna far in modo che i treni che i colleghi italiani prendono in consegna a Chiasso non siano troppo lunghi né troppo

pesanti.» Un'ulteriore sfida è costituita dalla pendenza del Gottardo: fra la superficie del carro e le palancole assicurate al treno ci deve essere una distanza di circa 40 centimetri e i grossi imballaggi di palancole devono poggiare su una superficie di legno. «Tante accortezze per evitare che sul Gottardo i carri corrano il rischio di confiscarsi gli uni negli altri», afferma Armin Bischof.

Il pomeriggio, alle quattro, il carico della Lutin II è già stato trasbordato ed è pronto per proseguire. Al mattino presto, in cinque ore di viaggio, le palancole vengono trasportate a Chiasso, dove i collaboratori di Trenitalia prendono in consegna il treno e lo conducono fino a Venezia-Mestre. Qui le palancole vengono trasbordate su appositi battelli e trasferite su piattaforme galleggianti, i

« Ma dobbiamo ancora battere la concorrenza per il tragitto via mare. »

Theo Blecker

cosiddetti pontoni. Le palancole verranno incernierate infine sul fondale con precisione millimetrica.

A Birsfelden, subito dopo aver scaricato la merce, il capitano Vrancken intraprende la via del ritorno. Un po' più avanti la sua nave farà il pieno di carburante e acqua potabile e successivamente caricherà altra merce. Presto si incontrerà di nuovo con Theo Blecker: il prossimo carico di palancole è già stato ordinato.



Lavori di costruzione per l'argine di fronte all'isola della Giudecca. Sullo sfondo Piazza San Marco.

Una diga d'acciaio contro l'acqua alta.

Un progetto che prevede la costruzione di un'enorme diga dovrebbe proteggere Venezia a partire dal 2011. L'acronimo Mose sta per «Modulo sperimentale elettromeccanico» e comprende 78 elementi, lunghi al massimo 28 metri e alti circa 20 metri. Il nome si rifà alla figura biblica di Mosè che guidò il suo popolo all'asciutto attraverso il Mar Rosso. Gli elementi saranno incernierati sul fondo del mare, a chiusura delle tre bocche del porto della laguna. In condizioni di normalità le paratoie, contenenti acqua, resteranno adagiate sul fondo marino. Non appena l'alta marea supera i 110 centimetri di altezza, i serbatoi saranno svuotati dall'acqua attraverso l'immissione di aria compressa al loro interno. A questo punto le pareti d'acciaio si solleveranno bloccando il flusso dell'acqua verso la città. Il progetto si avvale del sostegno dell'Unesco.

L'idea di costruire un argine mobile risale agli anni sessanta; all'epoca un'inondazione causò danni gravissimi alla città. Dopo decenni di discussione sulla validità e fattibilità dell'opera, nel settembre del 2002 è stata data via libera al progetto Mose. I lavori di costruzione sono iniziati nel maggio 2003 e per realizzarli si prevede una spesa di 6 miliardi di euro.

Testo: Kerstin Müller. Foto: Hansjörg Egger



Sotto lo stesso tetto.

La casa madre e tre affiliate prendono per la prima volta parte al trasporto di olio minerale su incarico di un cliente: un'attività comune di ChemOil Logistics AG, SBB Cargo Italia, SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo.

Il 6 ottobre SBB Cargo e la società affiliata ChemOil Logistics hanno aperto un nuovo capitolo nella storia dell'azienda: per la prima volta e in assoluta autonomia, SBB Cargo, su incarico di Esso Schweiz, ha portato un treno con quindici carri cisterna e 900 tonnellate di olio combustibile dall'Italia settentrionale a Glattbrugg (Zurigo).

Prima della liberalizzazione del traffico merci su rotaia questo tipo di trasporti poteva essere effettuato solo nell'ambito di un accordo di coo-

perazione con altre imprese ferroviarie. Dal mese di luglio, SBB Cargo ha ottenuto l'autorizzazione a trasportare merci pericolose in Italia. Perciò la casa madre svizzera, in cooperazione con SBB Cargo Italia e SBB Cargo Deutschland, può gestire autonomamente anche il trasporto transfrontaliero di merci pericolose.

Combustibile e carburante per la Svizzera.

Il treno destinato ad Esso Schweiz – membro

del Gruppo ExxonMobil – proviene dalle raffinerie del gruppo che si trovano a Trecate, una località ad ovest di Milano. La raffineria importa greggio tramite il porto di Genova e lo trasforma in combustibile e carburante. Le destinazioni finali del treno sono, in questo caso concreto, la cisterna Rümli AG e l'impianto di rifornimento sotterraneo dell'aeroporto di Zurigo.

Il carico viene pompato e immagazzinato nelle cisterne dell'area aziendale del destinatario. Successivamente raggiunge gli utenti finali e le

stazioni di servizio a bordo di autotreni. La responsabilità dell'intero progetto di Esso è affidata a ChemOil Logistics AG. In futuro SBB Cargo dovrebbe trasportare regolarmente per Esso Schweiz dei treni carichi di combustibile e carburante da Trecate alla Svizzera.

La fiducia personale conta.

«Il nostro compito principale sta nel rifornire la Svizzera di combustibile e carburante a prezzi convenienti. Pertanto siamo contenti che ora sia unicamente SBB Cargo a gestire il trasporto dei nostri prodotti; tanto più se consideriamo il fatto di aver creato una base di fiducia perso-

« Il nostro compito principale sta nel rifornire la Svizzera di combustibile e carburante a prezzi convenienti. »

Gino Damiano

nale con i collaboratori di SBB Cargo e quelli di ChemOil», afferma Gino Damiano, responsabile presso Esso Schweiz della sezione Supply & Transportation.

In passato la qualità dei trasporti non era soddisfacente a causa di alcune difficoltà di coordinamento fra le aziende ferroviarie. Grazie alla ►



Trasporto raffinato per merci delicate.

nuova soluzione tuttavia, pare che la situazione sia notevolmente migliorata. Se SBB Cargo e ChemOil Logistics mantengono elevate la flessibilità e la qualità dei loro servizi, Esso sarebbe disposta ad «aumentare il numero degli incarichi e i volumi dei trasporti assegnati», afferma Damiano.

Una madre con tre figlie.

Da ben due anni un altro progetto logistico ancora più impegnativo unisce ExxonMobil Belgio, ChemOil Logistics e SBB Cargo: si tratta del trasporto del benzolo – prodotto di scarto delle raffinerie – da Trecate a Mannheim. Ogni settimana partono due treni con dodici carri cisterna ciascuno; il contenuto viene inizialmente pompato e immagazzinato all'interno di alcune cisterne a Mannheim. Una volta raggiunta la quantità necessaria, una nave cisterna noleggiata dalla ditta carica il benzolo e lo trasporta lungo il Reno fino alle raffinerie della ExxonMobil a Rotterdam. Le raffinerie trasformano il benzolo in nuovi prodotti. «Tutti gli anelli della catena di approvvigionamento sono stati concepiti e realizzati dai nostri specialisti», afferma Severin Plüss, responsabile Marketing e direttore delle vendite di ChemOil Logistics. «Questo traffico ha per SBB Cargo un grande valore simbolico: per la prima volta la casa madre in Svizzera e le due affiliate in Italia e in Germania hanno effettuato un trasporto transfrontaliero avvalendosi del coordinamento della terza affiliata, ChemOil Logistics.» La trazione continua, assicurata da SBB Cargo, contribuisce secondo Plüss in maniera

determinante ad incrementare puntualità, affidabilità e flessibilità.

A proposito di flessibilità: il treno diretto a Glattburg in origine avrebbe dovuto raggiungere Vernier, nei pressi di Ginevra. Su richiesta del cliente, ChemOil Logistics ha deciso di deviare a breve termine la composizione in direzione della Svizzera tedesca. «Simili cambiamenti repentini», commenta Plüss, «sono possibili solo sotto la responsabilità di una famiglia affiatata come quella di SBB Cargo.»



Gino Damiano, Esso Schweiz.

ChemOil Logistics AG.

L'impresa è stata fondata nel 1999 e ha sede a Basilea. I 25 collaboratori sono specializzati nello sviluppo, l'organizzazione e la realizzazione dei processi logistici di trasporto nei settori del petrolchimico e dei gas liquidi. Il punto di forza sta nei programmi di trasporto su rotaia.

Testo: Wilf Seifert. Foto: Hansjörg Egger, trainsphoto.it. Grafica: Favo



Un trasporto sicuro e conveniente: da SBB Cargo e le sue affiliate per ExxonMobil.

Nuove dis per il trasp di merci pe



Hans Schwab,
responsabile del team mobile merci pericolose FFS.

Il 1° gennaio 2005 cambiano le merci pericolose. Le novità pri state presentate da ChemOil conferenza sulle merci perico

Le disposizioni relative al trasporto di merci pericolose servono a rendere sicuro questo tipo di trasporto e a garantire il rispetto dell'ambiente. Il regolamento assegna a tutte le parti coinvolte nel trasporto dei compiti ben precisi. Le figure principali sono il mittente, il trasportatore, come ad esempio la ferrovia

posizioni orto ricolose.



disposizioni per il trasporto di ncipali, anche per i mittenti, sono Logistics AG nel corso della lose.

merci, e il destinatario a cui si aggiungono inoltre riempitori e caricatori. «I doveri sono assegnati in modo chiaro», ha spiegato Hans Schwab, responsabile del team mobile merci pericolose presso SBB Infrastruttura, nel corso della conferenza tenutasi all'inizio di ottobre a Rheinfelden. «Ognuno deve assumersi i propri doveri per con-

sentire al successivo anello della catena dei trasporti di svolgere i propri compiti», ha detto Schwab. Ha poi aggiunto che a tale scopo è necessario garantire un'organizzazione aziendale interna mirata, con competenze chiare per gli addetti alla sicurezza. Questi principi sono disciplinati nel Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID).

La legislazione sulle merci pericolose sarà ulteriormente sviluppata all'inizio del 2005. Un obiettivo importante delle modifiche è l'armonizzazione dei dati contenuti nei documenti di trasporto. «In futuro le squadre di salvataggio

« Ognuno deve
assumersi i propri doveri
per consentire al successivo
anello della catena
dei trasporti di svolgere
i propri compiti. »

Hans Schwab

dovranno poter trovare dappertutto le stesse informazioni e naturalmente capire di che tipo di informazioni si tratta», ha detto Schwab. Per questo motivo in futuro varranno gli stessi documenti – sia per il trasporto delle merci pericolose su strada che su rotaia.

Secondo Hans Schwab sono necessari due elementi portanti per migliorare ulteriormente la sicurezza nei trasporti di merci pericolose. «Tra i requisiti tecnici figura ad esempio l'impiego di carri dotati dei cosiddetti respingenti anti crash. Per quanto riguarda gli aspetti organizzativi, occorre migliorare la formazione relativa alle lettere di vettura e alla sicurezza», ha affermato Schwab.

Controlli reciproci.

Klaus Hill, addetto alla sicurezza di SBB Cargo, ha illustrato i controlli che SBB Cargo esegue al momento della ricezione di carri che trasportano merci pericolose. «I mittenti e i trasportatori effettuano controlli reciproci per individuare eventuali lacune relative al trasporto delle merci pericolose e colmarle così il prima possibile», ha detto Hill. Ad esempio, il riempitore è responsabile per lo stato impeccabile della cisterna e delle componenti da un punto di vista tecnico. «In veste di trasportatori, noi controlliamo che la cisterna non presenti difetti evidenti», ha spiegato Hill in merito alla divisione dei ruoli.

Per quanto riguarda i controlli anche la relativa documentazione è molto importante. La legge stabilisce che i controlli debbano essere documentati. Se nel corso di un trasporto si constata un difetto – ad esempio un pannello

d'avviso scolorito – SBB Cargo informa il cliente a riguardo. Queste indicazioni provano che i controlli del trasportatore funzionano. «Il nostro sistema qualità prevede che possiamo concludere internamente il processo solo se riceviamo un feedback dal cliente in merito alla rimozione del difetto», ha detto Klaus Hill.

Requisiti per il futuro.

Ecco alcune modifiche delle disposizioni per il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose (RID), rilevanti per i mittenti di merci pericolose:

- le modifiche entrano in vigore dal 1° gennaio 2005. È previsto un periodo transitorio fino al 30 giugno 2005, ma sui documenti di spedizione bisogna comunque annotare se sono ancora impiegate le vecchie disposizioni.
- Sono ammesse solo le etichette di pericolo con numeri. Le vecchie etichette senza numero nell'angolo inferiore non sono più valide.
- Gli addetti alla sicurezza devono controllare se nell'esercizio è presente un piano di sicurezza.
- Saranno introdotte misure per la sicurezza (security) dei trasporti di merci pericolose.
- La tabella delle merci pericolose è stata completata e gli errori sono stati corretti.
- Per le «Limited Quantities» esiste un regolamento semplificato relativo alle dimensioni degli imballaggi.
- Finora i documenti di trasporto potevano essere solo in tedesco e in francese; ora sarà accettato anche l'inglese.
- I carri e container cisterna vuoti devono essere dichiarati nei documenti di trasporto analogamente ai trasporti a pieno carico.
- Se il codice della cisterna è già riportato su un supporto mobile, non vi è più bisogno di riscrivere la dicitura relativa al carico su carri e container cisterna.
- Inoltre, per queste cisterne in futuro bisognerà indicare all'esterno le disposizioni speciali applicabili TC, TE e TA. Questi codici forniscono informazioni sul tipo di costruzione delle cisterne (ad esempio un determinato tipo di isolamento termico). La validità delle disposizioni transitorie potrà essere estesa fino al 2010.

Nuovo manuale sulla sicurezza.

Nel settore della security il gruppo di lavoro di competenza, composto tra l'altro da rappresentanti di caricatori, trasportatori e destinatari, ha realizzato un manuale che è stato elaborato con le autorità di sorveglianza. Il manuale comprende varie raccomandazioni come la verifica dell'affidabilità di nuovi partner commerciali, la chiusura e l'illuminazione appropriata in caso di deposito temporaneo di merci pericolose all'interno di terminal, dispositivi o sistemi di protezione contro il furto di treni, vagoni o relativo carico e così via.

Il manuale è disponibile dalla metà di dicembre su:

- ▶ www.astag.ch
- ▶ www.sgci.ch

Testo: Martin Radtke. Foto: Tobias Sutter



Dal servizio ambulante ai treni postali.

All'inizio di agosto è terminata dopo quasi 150 anni l'era dei carri postali ambulanti con controllore. Gli esordi movimentati, gli anni del boom economico e una fine lenta e inesorabile ne hanno caratterizzato la storia. Ciononostante, la posta continuerà a viaggiare su rotaia.

La messa in funzione nel 1847 della «Spanisch-Brötli-Bahn», la prima linea ferroviaria in Svizzera che collegava Zurigo e Baden, segnò anche per la Posta l'inizio di una nuova era: non solo i passeggeri passarono dalla diligenza al treno; anche la spedizione di lettere e pacchi fu affidata a questo nuovo mezzo di trasporto. L'amministrazione postale zurighese si accordò con la Schweizerische Nordostbahn NOB, la società che gestiva la tratta Zurigo-Baden.

Dietro un compenso annuale di 1600 franchi, la NOB doveva trasportare ogni giorno un quintale e mezzo di posta per tratta e al tempo stesso affidare la sorveglianza delle spedizioni ad un «controllore» nello scomparto bagagli.

A quei tempi, l'Inghilterra era invece molto più all'avanguardia. Lì gli uffici postali ambulanti erano già in funzione dal 1838. Gli inglesi capirono presto che smistare la posta durante il viaggio avrebbe consentito loro di guadagnare tempo

nelle consegne. L'Inghilterra è la patria fondatrice dei cosiddetti uffici postali ambulanti. In Svizzera dovemmo aspettare fino al 1857 prima di introdurre il primo ufficio postale ambulante sulla tratta Zurigo-Brugg. Si trattava di carri concepiti espressamente per lo smistamento in viaggio della posta, con un locale per merce a collettame, uno scomparto per i sacchi postali e un ufficio. I primi 24 di questi carri postali erano ancora di proprietà della ferrovia. Nel 1866 la

Posta li acquistò e dal quel momento furono adibiti ad uso privato. In tutti gli anni che hanno caratterizzato l'era degli uffici postali ambulanti, questi carri ferroviari sono sempre rimasti di proprietà della Posta.

Pericolo di notte.

Poiché i carri postali che viaggiavano di giorno erano considerati un moderno strumento di lavoro e consentivano alla Posta di ridurre i tempi di consegna, l'azienda decise di introdurre i viaggi di notte. Ma le ferrovie si opposero energicamente e a lungo contro questa decisione; dopo l'incidente accorso di notte ad un battello a vapore sul Walensee, si cominciò a temere i rischi legati al buio. Solo dopo l'inaugurazione della linea del Gottardo nel 1882 fu introdotto il primo viaggio di notte, anche se sulla tratta Zurigo-Berna si dovette aspettare fino al 1888. I funzionari degli uffici postali ambulanti amavano definirlo così: un lavoro a lume di candela o con la luce fioca delle lampade a petrolio o a gas.

« Le ferrovie si opposero a lungo contro questa decisione; si cominciò a temere i rischi legati al buio. »

L'introduzione della luce elettrica nel 1891 segnò una tappa fondamentale nella storia degli «uffici postali ambulanti».

Il boom e la svolta.

Il servizio ambulante postale, in funzione solo sui treni viaggiatori e non sui treni merci, continuò ad evolversi con l'espansione della rete ferroviaria. Il clou fu raggiunto negli anni 60: tra il 1962 e 1964 la Posta contava 650 «collaboratori viaggianti»; nei giorni feriali viaggiavano su tutta la rete ferroviaria svizzera ben 1130 carri postali

al giorno – di cui la maggior parte con smistamento in viaggio – accompagnati da un controllore e altri 300 carri senza sorveglianza. Il 1964 segnò l'anno della svolta. Furono introdotti i numeri postali di avviamento e si gettarono le basi per lo smistamento automatico della posta. A mano a mano l'elaborazione nei centri postali sostituì il servizio ambulante. L'eliminazione della consegna pomeridiana della posta contribuì alla riduzione costante del numero di uffici ambulanti. Alla fine rimasero in servizio solo 42 corse, soprattutto sull'asse Nord-Sud ed Est-Ovest. In queste corse notturne e mattutine si smistavano soprattutto i giornali e la posta prioritaria smistata erroneamente o in ritardo; in questo modo si garantiva la consegna in giornata. Il sistema ha dato i suoi frutti, ma la scorsa estate ha dovuto lasciare il posto – anche per motivi finanziari – ad una logistica più moderna. Il servizio postale ambulante rimane in funzione fino a nuovo ordine solo sulle tratte Berna-Briga/Briga-Berna e Coira-Klosters, dato che non siamo in possesso di un'altra soluzione logistica.

La collaborazione resta.

Nonostante questa decisione comporti l'eliminazione di 42 uffici postali ambulanti dopo 150 anni di servizio, non significa che la collaborazione tra la ferrovia e la Posta sia finita. La scorsa primavera, SBB Cargo ha prevalso sui suoi concorrenti aggiudicandosi per i prossimi due anni l'appalto bandito dalla Posta per l'offerta di tutti i servizi ferroviari. Grazie a questo successo, SBB Cargo continuerà a lavorare con il più vecchio cliente della ferrovia in Svizzera e trasporterà ogni giorno novanta carri completi con lettere e pacchi postali tra i vari centri di smistamento. Oltre ad un buon rapporto tra prezzo e prestazioni, la comprovata collaborazione tra le FFS e la Posta è stata decisiva per aggiudicarsi l'appalto... E come si suol dire: squadra vincente non si cambia!

Testo: Ursula Homberger. Foto: Alain D. Boillat, Museo della Comunicazione



La collaborazione continua: never change a winning team.

Un sito web più moderno www.sbbcargo.com

Il nuovo sito web di SBB Cargo si presenta in un nuovo look e offre ora l'accesso ad un maggior numero di informazioni.

Oltre ai consueti dati sui prodotti e i servizi, adesso si possono ottenere anche informazioni in merito alle società nazionali in Italia (SBB Cargo Italia) e in Germania (SBB Cargo Deutschland). Tutte le pagine sono raggiungibili tramite la navigazione principale, a sinistra della schermata. Diversi servizi – collocati a destra – consentono l'accesso diretto alle pagine più utilizzate. Con un semplice click di mouse ad esempio, è possibile richiamare il sistema di informazioni Cargo (CIS) da qualsiasi pagina tramite CIS online (cfr. pag. 21).

Product Finder e Guided Tours.

Nel sito web sono stati inseriti due link che offrono una rapida panoramica delle prestazioni e dei servizi di SBB Cargo: tramite la funzione Product Finder i clienti vecchi e nuovi possono trovare velocemente il prodotto di SBB Cargo più appropriato alle loro esigenze. Tramite il link Guided Tours SBB Cargo illustra invece le fasi di svolgimento di un trasporto o le possibilità del CIS.

Sono stati apportati inoltre importanti miglioramenti: tramite la funzione di stampa, ad esempio, si può comodamente stampare ogni pagina senza pubblicità o altro. La funzione «Contatto» – che si trova nello stesso punto su tutte le pagine – consente di contattare SBB Cargo. La guida in linea permette di ricercare il contenuto desiderato fra tutti i testi di ciascuna pagina.

Nelle prossime settimane saranno attivate ulteriori funzioni.

► www.sbbcargo.com



Forch–Antananarivo sola andata, grazie.

Un tempo Kurt Schrotberger lavorava alle FFS come direttore edile. Oggi è in pensione e fornisce il suo aiuto alle ferrovie africane con materiale delle ferrovie svizzere.

Altri ferrovieri in pensione collezionano modelli di treni, Kurt Schrotberger è interessato a quelli veri. All'inizio dell'anno ha ricevuto una chiamata dalla Forchbahn: era per caso interessato a delle vecchie automotrici a scartamento ridotto? Schrotberger ha esaminato la proposta, chiarito i punti necessari e infine accettato. Le automotrici hanno attraversato per l'ultima volta Zurigo e sono state trasportate a Basilea da SBB Cargo. Dopo il trasbordo su un mezzo di navigazione fluviale, i carri bianco-rossi sono giunti ad Anversa dove sono stati trasbordati su una nave per arrivare poi via mare in Madagascar, destinati alle rotaie della rete ferroviaria a scartamento ridotto. Se tutto va secondo i piani, a partire da Natale entreranno in funzione nella rete celere di Antananarivo, la capitale del Madagascar.

Nel 1998 alle FFS è stato chiesto se erano disposte a donare al Madagascar del vecchio materiale rotabile. «Si sapeva che io ero interes-

sato all'estero e quindi queste richieste venivano sempre inoltrate a me.» Al tempo Schrotberger era direttore della regione edile di Berna. Già aveva fornito supporto alla ferrovia statale della Tanzania offrendo personale e consulenza; una volta aveva lavorato per alcuni mesi in Sudafrica e poi svariati anni presso l'Istituto di ricerca dell'Unione Internazionale delle Ferrovie di Utrecht per conto delle FFS.

Perfezionamento e non perfezionismo.

Il tutto è iniziato con un progetto di sostegno allo sviluppo dell'agricoltura nel sud del Madagascar. I responsabili del progetto compresero che non era sufficiente realizzare dei raccolti più produttivi: bisognava anche che i contadini potessero poi portarli nei mercati. A questo scopo viene utilizzata la FCE (Chemin de Fer Fianarantsoa–Côte Est), costruita ancora ai tempi del colonialismo francese. La ferrovia è in cattive con-

dizioni eppure: «I binari sono centenari e ormai usurati, ma si possono ancora utilizzare, basta procedere a velocità ridotta», dice Schrotberger. Ogni tanto capita che un carro deragli.

«Solo dopo aver effettuato vari trasporti abbiamo capito esattamente in che punto era meglio tagliare i binari e caricarli nei container, in modo che poi fosse possibile riassembliarli in Madagascar con gli strumenti a disposizione», dice Schrotberger. Assieme alle vecchie rotaie FFS, ha mandato nella capitale africana anche due addetti ai binari. Per loro si è trattato di un tipo di perfezionamento molto particolare. «A volte quando lavoravo dalle FFS il perfezionismo della gente mi irritava», dice Schrotberger. «Quando ci troviamo davanti a una macchina, dimentichiamo di avere le mani.» In Madagascar i suoi collaboratori hanno visto cosa significa improvvisare: posare le rotaie a mano; riposizionare sui binari i carri deragliati senza l'ausilio di dispo-

tivi idraulici – si infila sotto le ruote una piccola rampa e tramite questa si fa risalire il carro sulle rotaie. Dopo due o tre ore si può riprendere la corsa.

Dalla macchina da scrivere alla locomotiva.

Oggi Kurt Schrotberger è in pensione e in veste di esperto è responsabile del progetto a due per la selezione del materiale donato. All'inizio si trattava soltanto di rotaie, ma in realtà le richieste riguardano tutto quel che può servire ad una compagnia ferroviaria «dalla macchina da scrivere al materiale rotabile».

Anche la Forchbahn è venuta a conoscenza del progetto. Avendo deciso di passare al materiale rotabile a piano ribassato, era ben contenta di trovare un nuovo proprietario per le sue vecchie automotrici. Stavolta non si tratta della

« Quando ci troviamo davanti a una macchina, dimentichiamo di avere le mani. »

Kurt Schrotberger

FCE, ma della capitale Antananarivo nel nord del paese, che ha bisogno di un nuovo sistema di traffico. Il sindaco di Antananarivo ha soggiornato per un periodo in Germania e ha potuto così accogliere personalmente il dono a Zurigo prima che fosse spedito per mare.

Schrotberger non è mai stato di persona in Madagascar. «Aiuto a procurare il materiale in Svizzera e invio degli addetti ai binari, come se ancora lavorassi per le FFS. Io però sono ingegnere e non so far funzionare le macchine. Non ha senso che io vada in Madagascar se non posso rendermi utile.»



Kurt Schrotberger ha 61 anni; si è diplomato ingegnere edile all'ETH di Zurigo e quando era ancora studente già lavorava per le ferrovie come venditore di bibite e panini. Dal 1968 al 2001 ha lavorato per le FFS; il suo ultimo incarico è stato di responsa-

bile della regione edile di Berna e capogruppo Carreggiata/geomatica nella Gestione impianti. Tra il 1970 e il 1971 Schrotberger ha interrotto la sua attività per lavorare a Johannesburg per conto delle ferrovie sudafricane. Da quando è in pensione organizza e guida dei viaggi, tra cui – e come potrebbe essere altrimenti – dei safari ferroviari.

Testo: Marcel Hänggi.

Illustrazione: Michael Meister

Centrale operativa digitale.



Foto: Michael Blum

Dall'incarico di trasporto alla spedizione, fino alla fattura: tutto in formato elettronico.

Il CIS, il sistema di informazioni di SBB Cargo, semplifica la gestione e l'organizzazione dei trasporti per committente e prestatore.

Pensiamo ad un cliente che vuole spedire della merce oltre confine, dalla Germania all'Italia; si troverà sicuramente in un ufficio dotato di telefono e fax e avrà certamente a disposizione fogli, penna, matite, ecc... Ma invece della penna, o del telefono, preferisce usare il computer e il mouse.

Grazie all'interfaccia con il servizio di informazioni Cargo (CIS) di SBB Cargo, questa scelta è possibile ora, non solo all'interno della Svizzera, bensì in tutta l'area in cui SBB Cargo può offrire i propri servizi.

Il sistema di informazioni CIS, cui si può accedere online tramite il sito web di SBB Cargo, è la centrale operativa digitale di SBB Cargo, dove vengono registrati e gestiti tutti gli ordini di trasporto, i treni, i carri, i container e le merci. Questo processo è supportato in tutta Europa dal MOG (Mobile-Outdoor-Gerät), un moderno apparecchio portatile con cui i team regionali di produzione di SBB Cargo registrano sul posto i dati del treno e la disponibilità dei carri. I dati vengono poi trasmessi via GPRS e immessi nel sistema CIS. In tal modo SBB Cargo ha sempre un quadro aggiornato dell'ubica-

zione dei suoi treni merci e del volume disponibile sui singoli carri, può ottimizzare i processi e risparmiare sui costi. D'altro canto queste informazioni sono costantemente a disposizione dei clienti, mittenti e destinatari, tramite CIS online.

L'esperienza ha dimostrato che la possibilità di trasmettere on line varie informazioni, dall'assegnazione degli incarichi alla fattura, è molto apprezzata. In Svizzera questa possibilità esiste già dal 2001: inizialmente solo il 4% degli incarichi perveniva per via elettronica, mentre oggi si è arrivati al 50% circa! Lo scambio di informazioni fra committente e prestatore avviene tramite Internet o attraverso Edifact, uno speciale formato di scambio dati, ed – ad eccezione dell'orario per i trasporti delle merci – è accessibile solo ai clienti e quindi protetto da password. SBB Cargo è la prima azienda in Europa ad offrire un sistema simile nell'ambito del traffico merci transfrontaliero.

► www.sbbcargo.com/cis



Know-how, networking e caffè.

In veste di responsabile dell'agenzia di vendita di SBB Cargo a Milano, Roberto Martignoni conosce benissimo le regole del gioco che vigono sul mercato italiano.

Roberto Martignoni inizia la giornata lavorativa al bar, con un brioche e caffè, nel centro di Milano. È svizzero, ma conosce alla perfezione la cultura italiana, specialmente la tattica in uso in Italia nelle trattative con i clienti, e opera da oltre dieci anni con successo nel mondo economico della capitale lombarda. Martignoni lavora da anni per SBB Cargo in Italia, ma abita in Ticino. «Una combinazione ideale», sostiene il responsabile dell'agenzia con entusiasmo, e aggiunge: «Di giorno lavoro in una frenetica metropoli mondiale e la sera mi godo la pace che regna in una zona tranquilla come quella di Giubiasco, dove il tempo conosce altri ritmi.»

La via giusta.

Il rapporto con la clientela è per lui di primaria importanza. Un contesto in cui l'offerta di trasporti diretti fra la Germania e l'Italia e viceversa rappresenta un fattore competitivo. «La Ferrovia svizzera, e in particolare SBB Cargo, è sinonimo di qualità. Grazie a questa immagine positiva, il mio team ed io riusciamo a concludere degli ottimi affari», spiega Martignoni. Ma ottenere ottimi risultati non è sempre facile, visto che in Italia il settore dei trasporti e le aziende hanno seguito uno sviluppo che predilige «la strada come vettore principale», come ci spiega Martignoni. Spesso l'infrastruttura è carente sul fronte dei binari di

raccordo e gli stabilimenti sono vicino alle uscite delle autostrade. «La creatività per noi è d'obbligo», sostiene Martignoni. Dal mese di settembre SBB Cargo offre ad esempio dei treni in transito più volte alla settimana fra Desio e la Svizzera (andata e ritorno) e assicura la consegna delle merci presso la destinazione desiderata in Italia tramite il camion. «Disponiamo di grande know-how logistico», sottolinea e sa che per acquisire nuovi clienti è indispensabile offrire servizi solidi e flessibili.

L'altra rete.

Distinguersi attraverso la qualità spalanca le porte a chi desidera entrare nel mercato italia-

no. «Servizi puntuali, flessibili ed efficienti, ad un prezzo equo sul mercato incrementano la fiducia nei confronti dei trasporti ferroviari», dichiara Martignoni. «Creare nuovi contatti, curare i rapporti e seguire costantemente gli sviluppi economici e politici sono gli elementi fondamentali della nostra attività.» Martignoni partecipa regolarmente alle manifestazioni organizzate dalla Camera del Commercio, incontra i rappresentanti delle organizzazioni di categoria, cura i contatti con le associazioni o le imprese oppure incontra altri colleghi del settore della logistica operanti a Roma.

Ascoltare e ispirare fiducia – questo è il suo stile di lavoro, anche all'interno della sua squadra. Fra i principali appuntamenti della giornata

« Solo se conosco i loro problemi e le difficoltà, riesco a sostenere in modo mirato i miei collaboratori. »

Roberto Martignoni

rientra la pausa caffè poco prima delle dieci. I sette componenti del team si incontrano regolarmente attorno alla macchina del caffè e sfruttano l'occasione per parlare del lavoro quotidiano e per scambiarsi le opinioni. «Solo se conosco i loro problemi e le difficoltà, riesco a sostenere in modo mirato i miei collaboratori», spiega Martignoni. È per questo che ascolta e registra ciò che sente. Il suo è un lavoro che non potrebbe esistere senza i contatti diretti, il cellulare e l'informatica. Ma anche a casa gli piace navigare in Internet. Specialmente per cercare informazioni sull'Africa, un continente che lo affascina intensamente. Con la sua famiglia è già stato in Kenia, Tanzania, Somalia e Senegal. E la cucina italiana? «È il massimo!» Un buon risotto alla milanese è un piacere irresistibile! «E non c'è neppure bisogno di dirlo: si vede subito!» conclude Martignoni con una bella risata.

Roberto Martignoni, 38 anni, ha lavorato nel settore delle spedizioni già prima di essere assunto dalle FFS nel 1990. È originario del Ticino e ha dato inizio alla sua carriera in seno alle FFS assumendo la funzione di assistente alla clientela presso l'allora rappresentanza generale di Milano. A partire dal 1997 ha partecipato a vari progetti in vista dell'ingresso di SBB Cargo sul mercato italiano. Dal 1° gennaio 2004, opera insieme al suo team a Milano, dove cura le attività ferroviarie di SBB Cargo. Abita a Giubiasco vicino a Bellinzona con la moglie di origine romana e la figlia di quattro anni.

Testo: Susanne Perren. Foto: Hansjörg Egger

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)

<p>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</p>	<p>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</p>	<p>Vendita Francia CFF Cargo 23, rue d'Alsace 75010 Paris France Tel. +33 (0)1 46 07 41 45 Fax +33 (0)1 46 07 48 33 gvp@sbb.ch</p>
<p>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</p>	<p>Vendita Germania/Benelux SBB Cargo Deutschland GmbH Bayenstrasse 2 50678 Köln Deutschland Tel. +49 (0)221 390 18 00 Fax +49 (0)221 390 18 18 deutschland@sbbcargo.com</p>	<p>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</p>
<p>Assistenza materiale rotabile Münchensteinerstrasse 41 4065 Basilea Svizzera Telefono +41 (0)512 29 04 50 Fax +41 (0)512 29 04 59 priskus.theiler@sbb.ch</p>	<p>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</p>	

Manutenzione del materiale rotabile

Pianificazione familiare.

Per la prima volta le nostre società affiliate si muovono insieme.

Cosa occorre per garantire il trasporto puntuale, affidabile e sicuro del benzolo, prodotto di scarto di una raffineria, da Trecate in Italia a Mannheim in Germania? Occorre soprattutto un capolavoro di logistica che assicuriamo in collaborazione con le nostre società affiliate ChemOil Logistics, SBB Cargo Italia e SBB Cargo Deutschland. Ed è nel contempo la prima volta che SBB Cargo affronta una simile sfida in collaborazione con tutte le sue società consorelle. E non sarà di certo l'ultima.

www.sbbcargo.com