



Check-in al terminal.

Sicurezza e qualità nell'ambito del trasporto combinato. A cosa deve prestare attenzione un fornitore di unità di carico.

Premessa.

Rivolto ai clienti di FFS Cargo che consegnano unità di carico nei terminal del traffico combinato, questo promemoria vuole essere un ausilio per garantire una gestione regolare dei terminal nonché un esercizio ferroviario sicuro e senza perturbazioni. Nell'ambito delle ispezioni all'entrata, il personale del terminal verifica l'idoneità al carico e al trasporto delle unità di carico consegnate. Per prevenire tempi di attesa al terminal e la soppressione di trasporti, si consiglia di eliminare i difetti evidenti o eventuali danneggiamenti alle unità di carico già prima della consegna. Il fornitore è responsabile delle condizioni regolari delle unità di carico.

Il presente promemoria non sostituisce le prescrizioni e i regolamenti vigenti per il trasporto ferroviario. La verifica finale e la successiva decisione di accordare l'idoneità di spedizione competono al personale dell'impresa di trasporto ferroviario incaricata (ITF).

Inoltre, si ricorda che tutti i terminal UIRR (e molti terminal non associati a questa organizzazione) prescrivono il codice ILU/BIC per le unità di carico intermodali (ITE). Per prevenire l'insorgere di problemi in fase di consegna, si consiglia di far registrare tempestivamente il proprio ITE presso gli uffici competenti e di adottarlo nei contrassegni conformemente alle norme in vigore.

| | |
|---|----|
| Indice | |
| 1. Funzione del check-in al terminal. | 4 |
| 2. Svolgimento del check-in al terminal. | 5 |
| 3. A cosa prestare attenzione per tutte le unità di carico. | 5 |
| 4. Codifica per semirimorchi e casse mobili (cisterne). | 6 |
| 5. Codice ILU: contrassegno europeo per l'identificazione delle unità di carico intermodali. | 7 |
| 6. Linee guida per il trasporto di unità di carico con sovrastrutture telonate. | 7 |
| 7. Particolarità per unità di carico con sovrastrutture telonate in versione a tendina / tenda a tirante. | 9 |
| 8. Linee guida per il trasporto di semirimorchi. | 10 |
| 9. Linee guida per il trasporto di casse mobili. | 11 |
| 10. Linee guida per il trasporto di container. | 11 |
| 11. Particolarità per contenitori cisterna. | 11 |
| 12. A cosa prestare attenzione in caso di trasporto di merci pericolose e rifiuti. | 12 |
| 13. Persone di contatto a FFS Cargo. | 13 |
| Allegato | 14 |

1. Funzione del check-in al terminal.

L'operazione di check-in al terminal serve a garantire la corretta consegna dell'unità di carico dal trasportatore al gestore del terminal, includendo il rilevamento e la documentazione di eventuali danneggiamenti o difetti. L'obiettivo è di ottenere una documentazione completa di eventuali danni all'interno della catena di trasporto. Questo significa, che in fase di ispezione all'entrata, il personale verifica le unità di carico consegnate e ne determina l'idoneità al carico e al trasporto. Queste operazioni vengono effettuate dal gestore del terminal prima della verifica finale di passaggio lato ferrovia. Grazie all'identificazione tempestiva di eventuali problemi di trasporto, nel migliore dei casi è possibile prevenire un reclamo già sul posto, impedendo quindi l'esclusione dell'unità di carico dal trasporto ferroviario.

Per quanto riguarda i reclami più frequenti che comportano l'esclusione dell'unità di carico, si registrano:

- teloni e porte aperti
- teloni non sufficientemente assicurati o danneggiati
- corde o sigilli doganali mancanti o danneggiati
- carico spostato a causa di un assicuramento insufficiente
- codifica o contrassegno di merce pericolosa assenti o non consentiti
- prese per pinze o pezzi d'angolo fortemente danneggiati
- piedi d'appoggio danneggiati

L'impresa di trasporto ferroviario (ITF) incaricata si riserva di effettuare una verifica finale relativa all'idoneità di spedizione dell'unità di carico e quindi di decidere in merito al carico dell'unità stessa.

Esempi:



Container fortemente danneggiato



Insufficiente assicuramento del carico



Modifica del contrassegno di merce pericolosa



Preso per pinze danneggiata



Cassa mobile danneggiata



Insufficiente assicuramento del carico

2. Svolgimento del check-in al terminal.

In linea di principio

Se non è presente l'ordine nel sistema di prenotazione Cargo Combi Online (CCO), l'unità di carico non sarà presa in consegna!

Prima dell'esecuzione del trasporto, il personale addetto al check-in verifica le unità di carico consegnate al terminal. I dati vengono documentati in un modulo di notifica digitale, firmato dal conducente e dal personale del terminal. A partire da questo momento, il modulo è disponibile nel sistema.

Al suo interno, tra le altre cose, vengono documentati i danneggiamenti presenti, eventuali particolarità dell'unità di carico come la presenza di piombi o di contrassegni di rifiuti o merci pericolose, nonché la generale idoneità alla spedizione. Occorre assicurarsi di eliminare i difetti o i danni evidenti all'unità di carico già prima della consegna al terminal, così da non causare la soppressione di trasporti o inutili tempi di sosta al terminal.

Principi generali nel trasporto combinato (TC).

Nell'ambito del trasporto combinato vengono trasportate unità di carico intermodali codificate (ILU/UCI) su carri appositi che circolano su tratte verificate e ammesse (codificate), in treni concordati, con un numero di profilo massimo.

Le unità di carico intermodali sono:

- container (Ct) le cui dimensioni, i pezzi d'angolo e i parametri di resistenza sono normati dall'Organizzazione internazionale per la standardizzazione (ISO)
- casse mobili (CM)
- contenitori speciali
- contenitori di trasporto (TB)
- contenitori per carichi pesanti e semirimorchi (SAnH o SAL)

3. A cosa prestare attenzione per tutte le unità di carico.

- L'unità di carico deve presentare su ambo i lati una codifica valida (contrassegno ISO o codifica UIC) che indichi l'idoneità tecnica al trasporto su rotaia (v. cifra 5).
- Per il trasporto di merci pericolose o rifiuti, sull'unità di carico deve essere applicato un contrassegno integro e completo in tutte le sue parti.
- Il carico deve essere caricato e assicurato secondo le direttive vigenti nel traffico combinato.
- Tutte le porte, le pareti frontali e le sponde laterali dell'unità di carico devono essere chiuse e fissate.
- Tutte le cerniere di porte e sponde devono essere integre.
- Le pareti laterali e frontali, nonché le parti portanti di un'unità di carico, non devono presentare ammaccature o fessure evidenti.

- Per quanto riguarda le unità di carico il cui trasbordo viene effettuato con bilancini a braccia, devono presentare prese per pinze in condizioni integre. Sopra ogni presa per pinze è necessario applicare nastri di orientamento gialli o in colori a contrasto, larghi circa 100 mm, per il carico con la gru. Eventuali lamiere protettive o teloni applicati sopra le prese per pinze non devono sporgere dalla loro superficie di battuta né essere piegati o allentati.

4. Codifica per semirimorchi e casse mobili (cisterne).

Ai fini del trasporto combinato, tutte le unità di carico devono presentare una codifica TC valida su entrambi i lati lunghi. La targhetta gialla indicatrice del codice deve essere presente su tutte le unità di carico (ad es. semirimorchi, casse mobili / cisterne) il cui trasbordo viene effettuato con bilancino a braccia. Lo stesso vale per tutte le unità di carico le cui dimensioni si discostano da quelle indicate dall'ISO (20, 30, 40, 45 piedi). Inoltre, questa codifica non serve solo da contrassegno di omologazione tecnica, ma semplifica anche la corretta assegnazione di unità di carico e carri nei terminal. Il formato può variare a seconda del tipo di unità di carico.

Esempi:



Tavola di codifica per semirimorchi (esposta)



Tavola di codifica per semirimorchi (altezza della selletta: 98 cm)



Tavola di codifica per mega trailer



Tavola di codifica per semirimorchi (ammessa per diverse altezze della selletta)



Tavola di codifica per casse mobili (cisterne)

Fonte: DB Schenker Rail / traffico combinato

5. Codice ILU: contrassegno europeo per l'identificazione delle unità di carico intermodali.

- Il codice ILU europeo definito nella norma EN 13044 serve a identificare casse mobili, semirimorchi e container non ISO utilizzati nel trasporto combinato all'interno dei confini europei.
- Il codice BIC valido a livello mondiale, che è un codice di identificazione del tutto simile e attinente alla norma ISO 6346, serve in primo luogo a contrassegnare i container ISO.
- I titolari di codice BIC possono utilizzarlo come contrassegno delle casse mobili europee e dei container non ISO. La struttura del codice ILU è identica a quella del codice BIC.

Maggiori informazioni su: www.bic-code.org/bic-codes.

Esempi:

| Eigentümerschlüssel | Registriernummer | Prüfziffer |
|---|--------------------------------|--|
| ABCA | 001234 | 2 |
|  ILU-Code beantragen | Freie Vergabe durch Eigentümer |  Prüfziffer berechnen |



6. Linee guida per il trasporto di unità di carico con sovrastrutture telonate.

- Assicuramento garantito solo da teloni, centine, montanti o stanghe, ammesso solo per sovrastrutture telonate speciali. Questi teloni sono contrassegnati con il seguente pittogramma posto sulla parete frontale o accanto alla tavola di codifica: 
- I teloni devono essere in uno stato idoneo e sicuro per il trasporto. Sono ammessi piccoli fori o fessure fino a 3 cm di diametro o di lunghezza, mentre eventuali danneggiamenti maggiori devono essere coperti con nastro adesivo o saldati.
- Le sovrastrutture telonate regolabili in altezza devono essere contrassegnate con diverse tavole di codifica e deve essere visibile solo la targhetta posta alla rispettiva altezza agli angoli (finestra del telone) o contrassegnata (sistema di indicazione).
- In caso di sovrastrutture telonate regolabili in altezza che presentano solo una posizione in altezza ammessa per il trasporto ferroviario, deve essere presente un sistema di identificazione univoco (ad es. strisce di colore corrispondente).

- Le cinghie anticaduta devono essere tirate attraverso tutti gli occhielli del telone. In mancanza di occhielli del telone, la cinghia anticaduta deve essere assicurata con un cavo o strip in plastica.
- Gli occhielli devono essere integri.
- La distanza degli occhielli è di massimo 200 mm. Nella zona degli stanti e delle chiusure delle porte è di massimo 300 mm.
- Non è ammesso l'assicuramento di teloni mediante legature a zig-zag attraverso ganci semplici.
- Le centine esterne non devono essere piegate (altrimenti il telone pende). Non sono ammesse unità di carico con meno di tre tavole orizzontali (longitudinali e all'angolo) tra gli stanti della struttura. Gli stanti non devono essere montati obliqui.
- La fune TIR (fune di sicurezza) deve essere tirata attraverso gli occhielli del telone. Sono ammessi al massimo tre occhielli mancanti – a patto che non siano adiacenti – dell'assicuramento orizzontale del telone, se la fune TIR è fissata con un cavo o strip in plastica. Questo vale anche per anelli di rinforzo degli occhielli del telone gravemente piegati o deformati.
- Le sovrastrutture telonate con legature indirette in gomma sono ammesse se in aggiunta è presente una fune TIR inserita attraverso gli occhielli del telone (assenza di ganci).
- Non è ammesso fissare la legatura indiretta al carico sulle pareti laterali o sulle centine.
- È consentito annodare le estremità della fune di sicurezza solo con doppio nodo, se tutti gli occhielli del telone sul lato posteriore dell'unità di carico sono inclusi nel sistema di fissaggio del telone. Non sono ammessi nodi in altri punti della fune di sicurezza. È ammesso che manchi un occhiello del telone.
- Le funi di sicurezza ammesse sono corde in sisal o in canapa con diametro minimo di 8 mm, avvolte in un rivestimento in plastica trasparente, oppure corda con filo in acciaio e diametro minimo di 3 mm, con o senza rivestimento in plastica trasparente.
- Come si gestisce la fune TIR quando le chiusure hanno un punto morto?
- Direttive per il carico Tomo 2, cifra 9 e segg.

Importante: anche per le unità di carico con sovrastrutture rigide, analogamente alle sovrastrutture telonate, non sono ammessi danneggiamenti maggiori delle pareti esterne.

Esempi:



Danno coperto con nastro adesivo



Estremità della fune di sicurezza annodata



Collegamento a zig-zag



Pressione del carico
contro il telone



Fessura nel telone



Telone non assicurato



Legatura indiretta in
gomma



Assicuramento del telone con
funi TIR



Telone strappato e occhielli
danneggiati

7. Particolarità per unità di carico con sovrastrutture telonate in versione a tendina / tenda a tirante.

- Per le unità di carico con sovrastrutture telonate a tendina, i teloni scorrevoli devono essere chiusi e l'asta di fissaggio deve essere inserita nell'apposito supporto.
- Le cinghie con tensionatori devono essere chiuse e assicurate. Una cinghia con tensionatore danneggiata ma assicurata per lato viene accettata a patto che sia presente un fissaggio provvisorio, anche se non deve trovarsi nelle immediate vicinanze dell'asta del chiavistello. Il fissaggio deve essere agganciato nell'apposito dispositivo, parallelamente al montante angolare, e non deve presentare deformazioni. Non è consentito fissare le cinghie con tensionatori sopra le prese per pinze.
- Nell'ambito del fissaggio del telone con tendine, non è necessario tirare una fune di sicurezza aggiuntiva attraverso gli occhielli del telone delle cinghie con tensionatori.
- Le unità di carico con teloni a tendina sono idonee per il trasporto a una velocità compresa tra 120 e 140 km/h, se contrassegnate con la targhetta supplementare «Code XL» o «EN 12642 – XL».

Esempi:



Semirimorchio con telone a tendina



Telone scorrevole aperto



Tavola di codifica e targhetta supplementare «Code XL»

Fonte: DB Schenker Rail / traffico combinato

8. Linee guida per il trasporto di semirimorchi.

- I semirimorchi devono essere dotati di codifica UIC valida e, in funzione del Paese di provenienza, di un contrassegno di omologazione per il trasporto pubblico su strada. Inoltre, è necessario un numero di targa in corso di validità.
- I semirimorchi devono trovarsi in uno stato idoneo e sicuro per il trasporto (ruote, prese per pinze, piedini d'appoggio, luci posteriori ecc.).
- La manovella per la regolazione dell'altezza dei piedini d'appoggio deve essere presente sul semirimorchio e fissata nella posizione più alta. Assicurarsi che prima della movimentazione con gru o del ricovero breve di semirimorchi con paraurti ribaltabili laterali posteriori, questi vengano sollevati o retratti e fissati dal conducente che effettua la consegna.
- Nel caso di carri a tasca con codice di compatibilità A, B, C, D, i semirimorchi devono essere equipaggiati con paraurti ribaltabili laterali e posteriori. Prestare attenzione al funzionamento del bloccaggio.
- Nel caso di carri a tasca con codice di compatibilità E, F, G, H, I (normalmente in uso per FFS Cargo), i semirimorchi non devono essere equipaggiati con paraurti ribaltabili laterali e posteriori.
- Durante il trasbordo e il trasporto su rotaia di semirimorchi equipaggiati con sospensioni pneumatiche, queste devono essere abbassate e sgonfie.



Manovella dei piedi d'appoggio allentata



Paraurti laterale deformato



Targhetta supplementare per semirimorchi con sospensione pneumatica



Paraurti posteriori rialzato

Fonte: DB Schenker Rail / traffico combinato

9. Linee guida per il trasporto di casse mobili.

- Il fissaggio basculante per le casse mobili deve essere funzionante e in posizione assicurata.
- In caso di fissaggi di trasporto danneggiati per i piedi d'appoggio, questi devono essere assicurati con una legatura idonea.
- I piedi d'appoggio delle casse mobili devono essere in condizioni tecniche perfette.

10. Linee guida per il trasporto di container.

- I container devono presentare un contrassegno valido ai sensi di ISO 6346 che comprenda l'indicazione dell'altezza o di altezza e larghezza. Inoltre, devono essere dotati di una targhetta CSC valida riportante la data dell'ispezione successiva o la nota di partecipazione alle procedure ACEP.
- I pezzi d'angolo superiori e inferiori devono essere integri.



Targhetta CSC con indicazione della partecipazione all'ACEP



Posizionamento della targhetta CSC

11. Particolarità per contenitori cisterna.

- Le armature sui contenitori cisterna devono essere chiuse e assicurate.
- La flangia cieca deve essere posizionata sui contenitori cisterna.
- La copertura di protezione delle armature deve essere chiusa.
- I coperchi del passo d'uomo e le eventuali cappottature di protezione devono essere sigillati.
- Eventuali componenti applicati, come i bocchettoni di riempimento, non devono superare il telaio esterno del contenitore cisterna.
- Le bandelle della cisterna devono essere integre e aderire esattamente. In nessun caso l'isolazione del contenitore cisterna deve essere visibile o esposta.

- I contenitori cisterna con ausili per la salita devono riportare il segno di pericolo relativo alle linee elettriche aeree (ISO 6346). Il contrassegno, inoltre, deve essere applicato in prossimità dell'ausilio per la salita.
- Telai, ausili per la salita e tavole di appoggio non devono presentare danneggiamenti e devono essere in uno stato sicuro per l'esercizio.
- In generale, l'isolazione presente deve essere integra e in uno stato sicuro per l'esercizio.
- Sovrastrutture aggiunte in un secondo momento non sono ammesse.
- In particolare, in presenza di merci pericolose, non devono trovarsi residui di carico sul lato esterno del contenitore cisterna.

Importante: attenersi a queste prescrizioni anche in presenza di contenitori cisterna vuoti e sporchi.

Esempi:



Flangia cieca non posizionata



Coperchio del passo d'uomo sigillata



Copertura di protezione delle armature non sigillata



Contenitore cisterna con codifica UIC

Pittogramma «Segno di pericolo per alta tensione»

12. A cosa prestare attenzione in caso di trasporto di merci pericolose e rifiuti.

- In caso di trasporto di merci pericolose in container, casse mobili o semirimorchi, la rispettiva unità di carico deve essere dotata dell'etichetta di pericolo prescritta da ADR/RID o IMDG Code (placard) e/o di un cartello di avvertimento di colore arancione.

L'etichetta di pericolo deve essere applicata nel punto prescritto. Questo vale anche per il contrassegno di merce pericolosa (ad es. per merci trasportate a caldo e/o sostanze pericolose per l'ambiente) che deve eventualmente essere applicato.

- L'etichetta di pericolo, il cartello di avvertimento e il contrassegno devono trovarsi in uno stato ineccepibile e non devono essere danneggiati o rovinati dalle intemperie.
- Informazioni su etichetta di pericolo, cartello di avvertimento e contrassegno sono disponibili al capitolo 5.3 di ADR/RID e IMDG Code.
- In caso di consegna di un'unità di carico con rifiuti, il contrassegno dei rifiuti deve essere lasciato sul veicolo fino alla movimentazione con la gru.
- A causa dell'elevato carico del trasporto, le etichette applicate e i collanti utilizzati devono essere resistenti agli agenti atmosferici.

Esempi:



Semimorchio con corretto contrassegno della presenza di rifiuti e merci pericolose nel traffico marittimo



Contentore cisterna a 4 camere con corretto contrassegno di merci pericolose

13. Persone di contatto a FFS Cargo.

| | |
|---|---|
| <p>Domande relative alle operazioni di check-in al terminal.</p> <p>Stefan Fiechter, responsabile terminal Telefono: +41 79 619 55 91 E-mail: stefan.fiechter@sbbcargo.com</p> | <p>Domande sulle prenotazioni.</p> <p>Team Dispo TC Telefono +41 0800 707 100, tasto 3 E-mail: dispo.container@sbbcargo.com</p> |
| <p>Domande relative all'offerta.</p> <p>Knuth Rüegg, Key Account Manager Telefono: +41 79 593 36 18 E-mail: knuth.rueegg@sbbcargo.com</p> <p>Ugo Belluzzi, Key Account Manager Telefono: +41 79 260 00 80 E-mail: ugo.belluzzi@sbbcargo.com</p> | <p>Domande relative al trasporto di merci pericolose.</p> <p>Donata Janik, addetto alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose Telefono: +41 79 108 23 55 E-mail: donata.janik@sbbcargo.com</p> <p>Hans Rudolf Hirter, sost. addetto alla sicurezza per il trasporto di merci pericolose Telefono: +41 79 223 21 93 E-mail: hansrudolf.hirter@sbbcargo.com</p> |

Direttiva sul comportamento da tenere con gli impianti di trasbordo di FFS Cargo
Regolamento interno del terminal

Il regolamento interno del terminal disciplina il corretto comportamento da seguire all'interno dell'area del terminal di FFS Cargo e deve essere osservato da tutti i soggetti coinvolti. Valido per tutti i terminal di FFS Cargo.

Valido dal **01.01.2022**

| | | |
|--|---|--|
| Velocità massima |  | Sull'intera superficie del terminal si applica la Legge federale sulla circolazione stradale (LCStr). La velocità massima è pari a 20 km l'ora, se non diversamente segnalato dagli appositi cartelli in loco. |
| Regole sulla precedenza nell'area del terminal |  | Le gru, i trattori di servizio del terminal e i veicoli ferroviari hanno la precedenza. Nell'area del terminal è vietato viaggiare in retromarcia; eventuali eccezioni sono ammesse solo dietro esplicita istruzione e sotto sorveglianza. |
| Ricovero di veicoli o unità di carico |  | È vietato il ricovero non autorizzato di veicoli o unità di carico nell'area del terminal. |
| Indumenti protettivi |  | Nel terminal occorre indossare il gilet segnaletico e le scarpe di sicurezza. In prossimità delle gru è inoltre obbligatorio anche l'uso del casco. |
| Divieto di accesso |  | Alle persone non autorizzate è fatto divieto di sostare nella zona dei binari così come di salire sui carri pianali o di scavalcarli. |
| Distanza di sicurezza dai binari e dalle installazioni del terminal |  | Persone e veicoli devono tassativamente rispettare la distanza di sicurezza dai binari e da altre installazioni del terminal. Le relative marcature di sicurezza a terra devono essere osservate. |
| Ingresso nell'area a proprio rischio e pericolo |  | Chi entra nell'area del terminal lo fa a proprio rischio e pericolo. Occorre prestare sempre attenzione a eventuali veicoli ferroviari o gru in movimento. |
| Carichi sospesi |  | Laddove possibile, persone e veicoli non dovrebbero transitare sotto carichi sospesi. |
| Linea di contatto |  | Attenzione alta tensione! Partite sempre dal presupposto che le linee di contatto sono sotto alta tensione. Durante il trasbordo delle merci nella zona di pericolo della linea di contatto, l'addetto alle operazioni di carico, scarico e trasbordo deve garantire che la linea di contatto sovrastante sia disinserita e messa a terra. |
| Comportamento dei conducenti di veicoli |  | Durante le operazioni di carico/scarico i conducenti devono scendere dal veicolo, chiudere le porte e mantenere un contatto visivo con gli operatori della gru o dell'apparecchio. Se si esce dal veicolo è necessario indossare il casco di protezione e il gilet segnaletico. Persone e veicoli devono rispettare una distanza di sicurezza di 2 m dagli attacchi delle gru. |
| Accesso alla carreggiata |  | Le persone che si trovano nell'area del terminal devono impiegare particolare cautela quando accedono alla carreggiata, in particolare uscendo da dietro un'unità di carico o un veicolo, nonché all'atto della salita/discesa dal veicolo. |

| | | |
|---|---|--|
| Condizioni atmosferiche |  | Occorre prestare attenzione alle condizioni atmosferiche come vento, pioggia, neve e ghiaccio. |
| Divieto di fumare e accendere fuochi |  | Nell'intera area di trasbordo è vietato fumare e accendere fuochi. |
| Videosorveglianza |  | L'intera area è videosorvegliata. |
| Provvedimenti immediati in caso di incidenti / Primo soccorso |  | <ul style="list-style-type: none">▪ Mantieni la calma▪ Autoprotezione▪ Segnala l'incidente al personale del terminal▪ Assicurare il luogo dell'incidente e mettere in salvo i feriti / Primo soccorso |

- I visitatori del terminal devono presentarsi presso la direzione del terminal o al check-in.
- È necessario seguire le istruzioni del personale del terminal.

Eventuali infrazioni al regolamento del terminal possono avere come conseguenza il divieto d'accesso, un'azione penale e richieste di risarcimento danni. Grazie per la vostra comprensione.



Preparazione da parte dei camionisti:

- I. gli autisti dei camion devono presentarsi al check-in o, qualora quest'ultimo non sia presente, direttamente presso il gruista del terminal. Il modulo di notifica (ordine di consegna o di ritiro) di FFS Cargo viene consegnato al collaboratore del terminal. Una volta verificati i dati, vengono documentati eventuali danni al container. Il documento viene quindi sottoscritto in duplice copia da entrambe le parti (autista del camion e collaboratore del check-in o gruista).
- II. La superficie di carico necessaria per il trasporto deve essere scelta o preparata dall'autista del camion per le rispettive operazioni di carico. Il regolare agganciamento/sganciamento, così come il regolare collegamento dell'unità di carico dal e al veicolo stradale, devono essere eseguiti ad opera dell'incaricato della consegna e/o del ritiro sotto la sua personale responsabilità. Ci si riferisce in particolare all'allentamento e al serraggio dei dispositivi di fissaggio, inclusi i relativi congegni di sicurezza e la loro successiva preparazione alla marcia su rotaia o su strada (ad es. la modifica dei piedi d'appoggio e della protezione antincastro laterale e posteriore).
- III. I chiavistellamenti del container vanno allentati solo immediatamente prima del sollevamento a gru e/o chiusi subito dopo il posizionamento dell'unità di carico sul camion o il carro ferroviario. Nel caso di semirimorchi occorre sollevare e fissare la protezione antincastro laterale e posteriore, staccare le tubazioni dell'aria e scaricare completamente l'aria all'esterno.
- IV. I semirimorchi devono essere ricoverati con il freno rilasciato nella postazione assegnata da FFS Cargo. Lo stato di prontezza per il sollevamento a gru dell'unità di carico deve essere segnalato al gruista a gesti e confermato a voce con l'annuncio "Pronto".
- V. Nei tempi di sosta e di attesa gli autisti dei camion devono spegnere i motori dei veicoli. Durante l'attesa nell'area del terminal, il veicolo non parte. In casi eccezionali, il camionista deve riferire al check-in o al conducente della gru.