

cargo

Soluzione matura per un carico delicato: gruppi di carri da Bremerhaven alla Svizzera. 6

Nuove aree economiche. SBB Cargo potenzia la propria offerta in Germania e Italia. 10

Legname a go go. Satis Italsempione usufruisce delle piattaforme di SBB Cargo. 14

Via libera agli specialisti. Annette Jordan alla conquista di nuove aree economiche in Germania. 22



Frammenti. 4

cargo: lettori soddisfatti. Cooperazione sulla riva sinistra del Reno. Nuova rete per il traffico interno.

Banane verdi da Bremerhaven. 6

Chiquita sceglie la produzione ecologica, Migros i trasporti ecologici.

Una piattaforma di successo. 9

Carta bianca für Erich Staake, portavoce del consiglio direttivo della Duisburger Hafen AG (Duisport).

L'offerta comprende nuove aree economiche. 10

Con SBB Cargo, nuovi collegamenti di andata e ritorno anche per la regione del Lago di Costanza, Holstein e Piemonte.

Una nuova legge nel traffico internazionale. 13

Entra in vigore la nuova Cotif. Le principali novità in sintesi.

Un cliente importante. 14

Satis Italsempione di Chiasso spedisce tronchi in tutta l'Europa.

Gestione merci pericolose integrata. 16

ChemOil Logistics porta avanti la propria cooperazione con SF-Chem.

Il ciclo vitale delle bottiglie. 18

Prima di rinascere a nuova vita, le vecchie bottiglie viaggiano da Rümmlang a St-Prex.

La forza dei ganci. 20

La logistica non si muove senza ganci... come quelli che costruisce Mathias Kähler.

La manutenzione del materiale rotabile. 21

Nuovo posizionamento del Servizio Materiale rotabile di SBB Cargo.

Una donna per la Germania. 22

Annette Jordan alla conquista delle nuove regioni che saranno servite da SBB Cargo Deutschland.

Copertina: le operazioni di scarico della *Chiquita Belgie* a Bremerhaven. A bordo: 300 000 scatole di banane acerbe. Un decimo del carico raggiunge la Svizzera su rotaia e va a maturare nei depositi della Migros.

Desiderate un abbonamento gratuito?

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

Cambio di indirizzo o abbonamento

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 00 69 o tramite posta a

SBB Cargo, Logistikmagazin cargo, G-MS-MK, Elsässertor, 4065 Basilea, Svizzera

Impressum.

cargo 2|06. Luglio 2006. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Martin Radtke (Direzione), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Benno Grüter, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafica/Composizione** Favio Agenzia pubblicitaria, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)51 229 06 55, fax +41 (0)51 229 06 66, cargomagazin@sbb.ch, www.sbbcargo.com

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



«SBB Cargo amplia la propria offerta e risponde alle esigenze del mercato.»

Care lettrici, cari lettori,

SBB Cargo mira da tempo a offrire soluzioni per il transito attraverso le Alpi che non implicino alcuna interfaccia con altre ferrovie. Con la produzione di treni blocco diretti su percorsi transfrontalieri, SBB Cargo e le sue società affiliate in Germania e in Italia hanno posto le basi per un futuro dal carattere internazionale. A questa prima tappa ha fatto seguito la costruzione di impianti per il trasbordo della merce da o per la strada, nonché per la consegna diretta dei carri.

Ora SBB Cargo passa ad ampliare l'offerta internazionale e risponde così alle esigenze del mercato. I nostri clienti richiedono sempre di più il trasferimento di gruppi di carri fra i porti del Mare del Nord e i centri industriali dell'Italia settentrionale. Per questo motivo abbiamo realizzato due importanti collegamenti fra la rete di SBB Cargo e le due aree industriali che fanno capo a Torino e Brescia. Anche in Germania offriamo ulteriori possibilità di trasporto molto interessanti per il traffico internazionale a carri completi nelle regioni del Lago di Costanza, di Baden e del Mare del Nord. A pagina 10 trovate ulteriori informazioni sull'ampliamento dell'offerta internazionale, l'argomento centrale di questa edizione.

Già ora i nostri clienti traggono profitto dagli altissimi livelli di qualità e competenza internazionali che ci distinguono dalla concorrenza. SBB Cargo trasporta, ad esempio, due volte alla settimana le banane per Migros, la principale catena commerciale svizzera, da Bremerhaven verso vari impianti di maturazione in Svizzera. A pagina 6 potete leggere come fa a impedire che la frutta non maturi in anticipo e non corra il rischio di congelarsi durante il trasporto.

Fra i clienti fissi di SBB Cargo figura anche la Satis IS: questa azienda con sede a Chiasso intende potenziare a breve termine il trasporto di legname fra la Germania, la Svizzera e l'Italia, basandosi ad esempio sulle piattaforme di trasbordo di Desio e Weil am Rhein (a pag. 14).

Quando potremo dare anche a voi una dimostrazione pratica di cosa significhi qualità svizzera nel traffico merci su rotaia? Siamo lieti di lavorare per voi e vi auguriamo buona lettura.

Cordialmente

Edmund Prokschi

Attività commerciale e Vendita
SBB Cargo GmbH, Deutschland



Che cosa ne pensano le lettrici e i lettori?

L'istituto demoscopico Link ha condotto all'inizio di maggio, per conto di SBB Cargo, un sondaggio tra 460 lettrici e lettori a proposito della rivista per la logistica cargo. I clienti tedeschi e gli opinionisti ne sono i lettori più assidui e attenti.

L'80 per cento degli intervistati conosce *cargo*. La frequenza della lettura è leggermente aumentata in rapporto all'ultimo sondaggio del 2000. Il 33 per cento degli interrogati ha affermato di leggerla a casa (nel 2000 il 15 per cento). Quasi la metà mette regolarmente a disposizione di altri lettori la rivista per la logistica. Il 63 per cento dei lettori considera *cargo* «abbastanza valida» e sono diversi coloro che la trovano molto riuscita (7,9 su una scala di 10) per quel che riguarda «comprensibilità, attualità e gradevolezza». L'opinione «*cargo* è interessante» ha registrato un sensibile progresso, con un punteggio di 7,2 (su una scala di 10) in rapporto all'ultimo sondaggio (nel 2000: 6,9). Due terzi delle lettrici e dei lettori non desiderano che la rivista tratti altri argomenti. Un terzo auspica che aumentino l'informazione, l'obiettività (autocritica) e lo spazio dedicato alla tecnica e ai mezzi di trasporto.

La veste tipografica di *cargo* è considerata eccellente. Formato, rapporto testo-immagini, corpo tipografico, lunghezza degli articoli, stile di scrittura e periodicità sono stati valutati in modo del tutto positivo. Solo il numero delle pagine nel 2000 era stato giudicato migliore.

I risultati del sondaggio costituiscono una buona ragione per continuare a migliorare la nostra rivista.



Progetto Gateway Limmattal.

Una brochure di SBB Cargo vi dà tutte le informazioni.

Gateway Limmattal presso Zurigo è necessario, per far sì che anche in futuro i container del trasporto combinato non accompagnato possano essere inseriti con facilità ed efficienza nella rete a carri completi in Svizzera.

La brochure «Gateway Limmattal» mostra l'importanza per SBB Cargo di una nuova piattaforma di trasbordo per container nelle immediate vicinanze della stazione di smistamento di Limmattal con i suoi 65 binari di composizione. Il 70 per cento di tutti i container in arrivo passa da un treno all'altro, non più del 30 per cento viene caricato su autocarri. Treni blocco diretti trasportano ai terminal regionali i container, una parte dei quali viene inserita nella rete a carri completi in Svizzera.

La brochure si conclude completando la descrizione del progetto. «Gateway Limmattal» è disponibile solamente nella versione in lingua tedesca.

► www.sbbcargo.com/it/publi



Elemento di richiamo di Briga: il doppio portale della galleria del Sempione, piattaforma dal futuro promettente.

30 000 visitatrici e visitatori a Briga.

Il 20 maggio 2006 a Briga, nel Cantone Vallese, si è svolta la grande festa «I cento anni della galleria del Sempione», cui hanno partecipato 30 000 persone.

SBB Cargo ha esposto due treni merci con materiale rotabile moderno, tra cui carri frigorifero, per cereali e a pareti scorrevoli, carri container della Posta, carri cisterna di Lonza, carri pianali per container di ChemOil e tre carri pianali carichi Hupac per container e casse mobili. Inoltre SBB Cargo ha presentato locomotive moderne e organizzato dimostrazioni dal vivo di Cargo Domino.



Hanno sottoscritto l'atto di costituzione (da sinistra): Felix Küffer (SBB Cargo), Gérard Jenvin (direttore Sibelit), Xavier Anseau (B Cargo), Paul Lorang (CFL), Catherine Marchand (SNCF, seduta).

Nuova cooperazione nel trasporto merci su rotaia.

Le quattro ferrovie merci B Cargo, SNCF Fret, CFL e SBB Cargo il 31 marzo 2006 hanno firmato un accordo di partenariato e dato vita alla società Sibelit. Obiettivo dei quattro partner è migliorare la qualità nel trasporto merci su rotaia sull'asse Nord-Sud (Anversa-)Muizen-Basilea(-Milano).

La società di partenariato delle quattro aziende di trasporto merci B Cargo, SNCF Fret, CFL e SBB Cargo si chiama Sibelit SA (Société pour l'itinéraire Benelux, Lorraine, Italie) e persegue l'obiettivo di realizzare un trasporto merci su rotaia di elevata qualità e a prezzi ridotti sull'asse Muizen (Belgio)-Basilea (Svizzera). La società intende da un lato recuperare traffico merci sull'asse a sinistra del Reno e dall'altro guadagnare nuove quote di mercato per la ferrovia. La società ha sede in Lussemburgo.



Un partner importante: SBB Cargo.

SBB Cargo lancia la nuova rete del traffico interno.

Nella notte tra il 28 e il 29 maggio SBB Cargo ha dato il via con successo alla rete focalizzata del traffico interno.

Con il sistema focalizzato SBB Cargo serve quotidianamente 323 punti nella rete di base. L'azienda ha inoltre concordato con i propri clienti oltre 200 soluzioni di trasporto personalizzate per le consegne al di fuori della rete di base. «Con Fokus, SBB Cargo ha creato una nuova base per il traffico a carri completi in Svizzera, rendendolo flessibile e competitivo», spiega Daniel Nordmann, direttore SBB Cargo. «Grazie ad una forte crescita della produttività, anche dopo il taglio definitivo dei contributi statali siamo in grado di gestire a lungo termine il traffico a carri completi in modo redditizio. SBB Cargo rimane un partner importante per gli utenti del trasporto merci in Svizzera.» La nuova rete crea le basi per un'ulteriore crescita del traffico interno.

► www.sbbcargo.com/it/focus



Soluzione ideale per un carico delicato.

Per conto della grande distribuzione Migros, SBB Cargo trasporta le banane Chiquita dal porto d'arrivo sul Mare del Nord agli impianti di maturazione svizzeri, realizzando così un altro servizio di collegamento per i treni che servono le piattaforme Svizzera-Italia.

La nave è così grande che le operazioni di scarico della merce richiedono 26 ore: si chiama *Chiquita Belgie* ed è all'ancora a Bremerhaven. La sua stiva contiene solo banane: quasi 300 000 cartoni, fittamente accatastati in

cinque locali sottocoperta. La nave, che ha lasciato undici giorni fa il porto panamense di Almirante, appartiene alla «Great White Fleet» di Chiquita. Questa flotta trasporta il frutto più consumato nel mondo dai tropici agli USA, fino

in Medio ed Estremo Oriente e in Europa. I frutti caricati hanno ben poco in comune con l'idea che si ha di una banana, tutt'al più la forma, ma non il colore e la consistenza: sono duri come sassi e color verde erba, ed è così che devono



essere. La loro maturazione può iniziare solo alla fine della catena di trasporto; nelle celle di maturazione degli acquirenti finali le banane assumono, grazie a trattamenti ben precisi, il loro tipico colore giallo. La gestione dell'intera catena logistica deve essere eccellente: infatti la temperatura delle banane va mantenuta costante tra 13,6 e 16 gradi Celsius. In caso contrario i frutti gelano o maturano prima del tempo.

A destinazione nel rispetto dell'ambiente.

Delle 5000 tonnellate di banane che arrivano ogni settimana a Bremerhaven, circa 500 sono destinate a Migros in Svizzera dove, diversamente dalla gran parte del carico, vengono inoltrate per ferrovia, con grande soddisfazione della ranocchia di Rainforest Alliance, label apposta di recente sulle banane Chiquita. Questa etichetta sta a garanzia di una produzione ecologica –

tanto meglio, se confermata dal tipo di trasporto utilizzato. «Le banane devono arrivare a destinazione nel rispetto dei tempi, della temperatura e dell'ambiente», sostiene anche Markus Helg, responsabile di Operation International presso la Federazione delle cooperative Migros. «Tutte le cooperative Migros dispongono di un binario di raccordo, perciò puntiamo sulla ferrovia.» SBB Cargo fa fronte alle esigenze di rapidità, gestendo in proprio l'inoltro del carico dal porto



Doppio fondo nello scafo della nave: scarico delle banane.

nel Nord della Germania fino agli impianti di maturazione di Migros in Svizzera. Riesce così a controllare ogni fase del trasporto.

Ben affiatati.

Si lavora con solerzia dalle sei di questo lunedì mattina a Kaiserhafen. Quattro gru sollevano senza sosta dai boccaporti le gabbie, con quattro palette ciascuna, e le posano sul molo. Qui vengono subito svuotate mediante grossi carrelli elevatori per sparire di nuovo verso la nave. La banchina sembra un formicaio e c'è da sorprendersi che non si verifichino collisioni.

Responsabile del buon andamento delle operazioni è la società di navigazione e spedizioni Meyer & Co (SSG), appartenente al gruppo Heuer. A Kaiserhafen di Bremerhaven, l'impresa dispone di una infrastruttura completa, funzionale anche per il trasbordo, il deposito a temperatura controllata e la maturazione delle banane. «Un lavoro molto accurato e rapido, per evitare urti e sbalzi di temperatura, costituisce l'alfa e

l'omega del trattamento delle banane», dice Thomas Braack, responsabile della gestione operativa presso SSG.

Temperatura gradevole per il trasporto.

Sul molo, accanto ai carri per banane noleggiati da SSG, ci sono anche otto carri di

« Le banane devono arrivare a destinazione nel rispetto dei tempi, della temperatura e dell'ambiente. »

Markus Helg

SBB Cargo per Migros pronti a essere caricati. Si tratta di carri a pareti scorrevoli con temperatura controllata e pareti divisorie arrestabili del tipo Hbbills-uy che, grazie alla larga apertura, si possono caricare in modo facile e rapido. Il gruppo termico garantisce sempre condizioni di trasporto ottimali per la merce deperibile.

In Svizzera su un treno.

Il treno Migros con il suo carico di banane effettua due viaggi settimanali da Bremerhaven fino in Svizzera. Le banane in attesa di partire con il secondo convoglio di altri otto a dieci carri, quello del mercoledì, restano nel deposito intermedio della SSG. È così che dal Nord della Germania giungono a Migros circa 20 000 tonnellate di banane Chiquita all'anno. Questo trasporto si inserisce perfettamente nella strategia

La fine delle scatole per banane



Migros punta su una soluzione ecologica non solo per il trasporto, ma anche per i contenitori: al posto dei tradizionali cartoni a perdere, Migros, unica azienda al mondo, usa contenitori riutilizzabili, i cosiddetti Returnable Plastic Banana Container (RPBC). I contenitori, con le banane disposte su diversi doppiofondi, sono stati studiati in collaborazione con Chiquita e utilizzati dal 2002. Hanno le dimensioni di una paletta tradizionale (foto pagina 7), si possono ripiegare dopo l'uso e trasportare come carico di ritorno per ferrovia e nave nel paese di produzione delle banane. Oltre a essere riutilizzabili, i contenitori sono anche molto solidi e quindi proteggono meglio i frutti delicati durante il trasporto.

Le banane rimangono fino al termine della maturazione negli RPBC. Vengono poi trasferite in cassette di plastica, maneggevoli e riutilizzabili, per essere spedite alle filiali. Grazie a questo tipo di contenitore, Migros risparmia ogni anno circa un milione di cartoni per banane.

Nord-Sud e nel piano di piattaforme di SBB Cargo: a partire da Colonia i carri di banane vanno a far parte del treno raccogliatore di SBB Cargo che collega quotidianamente Duisburg con l'Italia settentrionale. Il consulente alla clientela Migros Thomas Thalmann dice di questo trasporto: «La logistica per il trasporto delle banane richiede a tutte le parti coinvolte soluzioni di alto livello qualitativo. SBB Cargo risponde ai criteri di affidabilità richiesti dal nostro committente Migros, perché è l'unica responsabile dell'intero trasporto su rotaia.»

Intanto è passato mezzogiorno. Mentre gli instancabili bracci delle gru continuano a muoversi tra la nave e il molo, i carri sono stati riempiti e le loro porte sigillate per il trasporto internazionale. Poco dopo vengono trainati a Speckenbüttel, la vicina stazione di smistamento del porto. Nel corso del pomeriggio la locomotiva blu di SBB Cargo arriva e prende in consegna il treno per il trasporto delle banane che poco prima di mezzanotte raggiunge Colonia. Alle undici del giorno successivo i carri sono a Basilea, pronti per essere trasferiti nei sei impianti per la maturazione di Migros, distribuiti in tutta la Svizzera. E questo poco dopo che a Bremerhaven gli ultimi cartoni sono stati sollevati dal fondo della stiva della *Chiquita Belgie*.

Testo: Ursula Hombberger. Foto: Ralf Levic.



Viaggio in treno: la ranocchia sull'etichetta delle banane è contenta.

Partenariato su una piattaforma di successo.



Erich Staake

È portavoce del consiglio direttivo della Duisburger Hafen AG (Duisport) e presidente della direzione del Logport Logistic-Center Duisburg GmbH (Logport). Al porto di Duisburg, posto alla confluenza del Reno e del Ruhr, approdano ogni anno 20 000 navi. Ogni anno per nave, ferrovia e autocarro vengono trasbordati circa 100 milioni di tonnellate di merci, di cui più di 45 milioni arrivano nei porti pubblici, gestiti dalla Duisburger Hafen AG. Unitamente alle società affiliate, il gruppo Duisport offre per il porto e la logistica pacchetti full service nei settori dell'infrastruttura e della sovrastruttura, comprensivi della gestione dell'inseadimento. Nel suo portfolio sono anche compresi: servizi logistici, quali realizzazione e ottimizzazione di catene logistiche e di trasporto, servizi di traffico merci su rotaia, gestione edifici e imballaggio.

Più di 20 operatori e fornitori di servizi ferroviari sono attivi nella sede portuale e logistica di Duisport e contribuiscono alla crescita delle imprese dei nostri clienti. Lo stesso si può dire anche di SBB Cargo Deutschland, una società affiliata della divisione merci delle Ferrovie Federali Svizzere che, nel giro di pochi anni, è riuscita a diventare una delle ferrovie private più importanti in Germania con al suo attivo fino a 360 partenze settimanali.

Esattamente un anno fa SBB Cargo Deutschland ha trasferito la propria sede commerciale da Colonia a Duisburg. Sede che ospita la società di produzione e l'agenzia di vendita per la Germania e il Benelux. Il più grande porto interno d'Europa offre a SBB Cargo un eccellente collegamento ai porti occidentali del Mare

« **Al contrario di altri porti marittimi, quello di Duisburg ha da tempo individuato le potenzialità del trasporto su rotaia.** »

Erich Staake

del Nord. Duisburg si trova sull'asse Nord-Sud ed è una delle più importanti piattaforme logistiche della Germania. Il 40% dei trasporti tedeschi sull'asse Nord-Sud proviene dalla Renania Settentrionale-Vestfalia. Da marzo di quest'anno un treno piattaforma di SBB Cargo collega le sedi di Desio, Torino e Chiasso con Bremerhaven via Duisburg.

Il trasporto combinato ha il vento in poppa.

Duisport punta sul traffico combinato: con più di 360 000 TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) il trasporto su rotaia ha superato per la prima volta quello su nave. A Duisport, hinterland hub e

gateway di primaria importanza per l'Europa Centrale, vengono frattanto scaricati più di 700 000 container standard. Questo ne fa il centro di trasbordo container lontano dal mare più grande al mondo.

300 partenze regolari alla settimana sottolineano l'importanza di Duisburg come nodo ferroviario numero uno in Europa. In particolare le imprese di logistica fanno dipendere la scelta della loro sede dalla qualità delle infrastrutture e delle sovrastrutture disponibili. L'infrastruttura multimodale dell'area di Logport rappresenta per gli investitori un vantaggio decisivo sul piano concorrenziale. Al contrario di alcuni grandi porti marittimi europei, quello di Duisburg ha individuato già da tempo le potenzialità del trasporto su rotaia: circa 20 chilometri di binari sono stati posati nel solo Logport e il porto di Duisburg ne ha per un totale di oltre 120.

A SBB Cargo ci unisce un partenariato di successo, prova ne sia anche il suo trasferimento nella regione della Ruhr. Dopo l'avvio di una felice cooperazione tra aziende di trasbordo ubicate a Duisburg e SBB Cargo, nel febbraio di quest'anno le partenze del treno Duisburg-Desio sono diventate più frequenti. Le merci, che arrivano a Duisburg per ferrovia tramite SBB Cargo, sono trasportate dalla nostra affiliata Duisport Rail agli operatori della logistica o alle aziende di trasbordo. La consegna o la distribuzione capillare su strada avvengono infine dopo il trasbordo su autocarri.

Le organizzazioni internazionali dei trasporti prevedono che entro il 2010 il traffico marittimo di container sarà più che raddoppiato rispetto al 2000. Di fronte a questa prospettiva, Duisburg, efficiente hinterland hub che svolge funzioni di raccolta e smistamento di container marittimi e merci dal continente destinati ai porti di mare, fornisce risposte adeguate ai bisogni.



SBB Cargo potenzia l'offerta internazionale.

SBB Cargo amplia la gamma di servizi in Germania e in Italia. L'offerta comprende il traffico a carri completi e i trasporti porta a porta internazionali da e per altre aree economiche e regioni industriali in Germania e nell'Italia settentrionale. I trasporti transfrontalieri sono programmati ed eseguiti da un unico interlocutore e con i consueti ed elevati standard di qualità svizzeri.

Le nuove offerte di SBB Cargo vengono incontro alle esigenze urgenti della clientela. «La nostra offerta ci permette di seguire il trend dei nostri grandi clienti: le spedizioni diventano più piccole e i trasporti devono essere più frequenti. Al tempo stesso offriamo anche a nuovi clienti, con un volume di spedizioni ridotto, un'interessante alternativa agli autocarri», dice Paul Wittenbrink, membro della Direzione di SBB Cargo e responsabile Marketing & Sales.

Tre nuove aree economiche accessibili.

In Germania SBB Cargo rende accessibili al traffico internazionale a carri completi tre nuove aree economiche, cioè le regioni del Lago di Costanza, di Baden (Karlsruhe) e dell'Ostholstein con Lubecca. Finora i servizi SBB Cargo di traffico a carri completi erano disponibili in Germania nella zona della Ruhr, in Renania, nel Saarland e nelle regioni Reno-Meno e Baden meridionale. A Duisburg, Worms e Weil am Rhein le merci

« I treni compiono quotidianamente il percorso tra i centri economici del Nord e del Sud. »»

Paul Wittenbrink

possono essere trasbordate dalla rotaia alla strada e la consegna da e per le sedi di produzione dei clienti è possibile anche senza binari di raccordo (porta a porta). SBB Cargo effettua il trasbordo delle merci in collaborazione con partner che dispongono di una moderna infrastruttura di trasbordo e deposito nonché di una consolidata esperienza in campo logistico.

Potenziamento anche in Italia settentrionale.

Anche in Italia settentrionale, SBB Cargo rende accessibili nuove aree economiche al traffico a carri completi e ai trasporti porta a porta internazionali, servizi che finora svolgeva in quattro sedi a Nord di Milano. SBB Cargo estende alla zona di Brescia la sua presenza in Lombardia e, per la prima volta, serve direttamente il Piemonte. In entrambe le località le merci possono essere trasbordate dalla ferrovia su autocarri e viceversa (porta a porta) con evidente vantaggio per i clienti che non dispongono di un proprio binario di raccordo. I clienti con un binario di raccordo ricevono le merci mediante carri da subito nella zona di Torino (Piemonte), a partire da settembre 2006 a Brescia (Lombardia).

Un treno ogni giorno lavorativo.

«Per poter soddisfare pienamente le esi-



Aree economiche servite da SBB Cargo in Germania e in Italia.



A Weil am Rhein è possibile anche effettuare il trasbordo merci strada/rotaia.

		GERMANIA							SVIZZERA
		Holstein Lubecca	Reno-Ruhr Duisburg- Colonia	Reno-Meno Worms	Saarland Landsweiler	Baden Karlsruhe	Baden meridionale Weil a. Rhein	Lago di Costanza Singen	tutte le stazioni
ITALIA	Lombardia Nord Desio, Molteno, Oggiono, Lecco	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-B	quotidia- namente A-B	quotidia- namente A-B
	Lombardia Est Brescia	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C
	Piemonte Torino	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C	3 × sett. A-C
SVIZZERA	tutte le stazioni	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-C	quotidia- namente A-B	quotidia- namente A-B	quotidia- namente A-B

giunge la destinazione al più tardi un'ora dopo l'orario previsto.

SBB Cargo non è per niente interessata alle aziende che non attribuiscono alcuna importanza alla qualità del trasporto e il cui unico criterio nell'assegnare un ordine è il prezzo, ritiene Bögli. «Cerchiamo di stabilire rapporti stabili con i clienti. Per questo motivo in occasione degli incontri con i clienti, quando cerchiamo per loro la miglior soluzione, sono presenti anche tecnici dei trasporti di SBB Cargo Deutschland. È così che si forniscono ai clienti le soluzioni migliori.»

Testo: Martin Radtke.

Foto: Hansjörg Egger, Dorothea Müller.

Traffico a carri completi e trasporti porta a porta internazionali: frequenze e durata del trasporto.

genze dei clienti, i treni viaggiano con cadenza quotidiana tra i centri economici del Nord e del Sud», dice Paul Wittenbrink. Da e per Brescia o Torino i treni viaggiano tre volte la settimana. Le merci caricate oggi giungono a destinazione al più tardi dopo due giorni o, a seguito di accordi speciali, addirittura il giorno seguente. Questo anche quando la stazione di partenza o di arrivo si trova in Svizzera.

«Il nostro sistema è flessibile e la capacità produttiva può essere rapidamente ampliata», sottolinea Wittenbrink. Nelle sedi di SBB Cargo

un nuovo trasporto può essere attivato nel giro di una o due settimane.

Qualità svizzera.

Grazie ai suoi numerosi contatti, Adrian Bögli, responsabile vendite di SBB Cargo Deutschland, sa che i clienti apprezzano particolarmente i servizi SBB Cargo in Italia. «Nel traffico Nord-Sud per parecchie settimane la puntualità ha superato l'85 per cento», dichiara Bögli. Risultato eccellente per il settore. Per SBB Cargo puntualità significa che il treno rag-



Entra in vigore la nuova Cotif.

Il 1° luglio 2006 entra in vigore la nuova Convenzione sui trasporti ferroviari internazionali Cotif.

La Convenzione regola i rapporti tra società ferroviarie, gestori dell'infrastruttura, detentori di carri, clienti e autorità statali. Costituisce diritto cogente ogniqualvolta il soggetto di accettazione di un trasporto e quello di consegna si trovino in due stati membri diversi. La Cotif segna la fine del monopolio statale delle ferrovie e adegua il quadro giuridico alle esigenze di un mercato internazionale del trasporto delle merci liberalizzato. Il principio della libertà contrattuale delle parti sta ora alla base del diritto ferroviario. Al tempo stesso è stato per la prima volta creato un quadro giuridico unitario anche per le nuove forme di cooperazione tra le ferrovie, quale per esempio l'acquisto di prestazioni reciproche. Per SBB Cargo operare in tale contesto non è una novità; da molti anni siamo infatti attivi nel traffico transfrontaliero con nuovi modelli commerciali in cui interagiscono innumerevoli partner. SBB Cargo è quindi assolutamente favorevole al nuovo diritto ferroviario e ai nuovi standard giuridici unitari a livello europeo.

Le principali modifiche in sintesi:

Soppressione dell'obbligo di trasporto e dell'obbligo tariffario. Il nuovo quadro giuridico presuppone per i trasporti internazionali la stipulazione di un accordo tra i partner. Per il cliente è importante disporre di un contratto di trasporto valido con una ferrovia. Dopo la soppressione dell'obbligo di trasporto e dell'obbligo tariffario, questo è il solo modo per assicurarsi che la prestazione venga fornita. Con la soppressione dell'obbligo tariffario i prezzi dei trasporti non vengono più fissati sulla base di rigide griglie tariffarie. Anche nel traffico internazionale i prezzi ora possono essere determinati singolarmente, in base alle particolari esigenze del cliente.

Contratto consensuale. In futuro il contratto di trasporto verrà stipulato in maniera consensuale, ossia per dichiarazione di volontà concordate delle parti. Pertanto tale contratto acquisisce validità con il consenso reciproco delle parti, come d'uso nel diritto contrattuale, e non più, come nel precedente tipo di contratto, con l'accettazione della merce e della lettera di vettura da parte della società ferroviaria titolare.

Obbligo di pagamento a carico del mittente. Se non diversamente convenuto dal mittente e dal trasportatore, tutti i costi (spese di vettura, tasse accessorie, dazi e altre spese previste dal momento della stipulazione del contratto fino alla consegna) sono a carico del mittente. Finora erano a carico del destinatario. Ove sia convenuto che i costi vadano a carico del destinatario, la responsabilità rimane del mittente fino al momento in cui il destinatario ha ritirato la lettera di vettura, richiesto la consegna o deciso successivamente un diritto di disporre. L'accordo tra cliente e ferrovia decide inoltre quali disposizioni di affrancatura possano essere riportate nella lettera di vettura.

Diritto di disporre. Il diritto di disporre, vale a dire l'autorizzazione ad accettare la merce e a decidere cosa farne, sarà del destinatario della spedizione già dal momento in cui verrà emessa la lettera di vettura, a condizione che il mittente non vi abbia riportato indicazioni diverse. La persona che gode del diritto di disporre è responsabile delle necessarie disposizioni nel caso si verificano, per esempio, blocchi di linee.

Lettera di vettura uniforme. Il Comitato internazionale per il trasporto ferroviario CIT ha elaborato un nuovo modello di lettera di vettura che diventerà obbligatorio a partire dal 1° luglio

2006. Su www.sbbcargo.com/it/cotif è disponibile una guida su questo nuovo modello. Attenzione: non è prevista una validità transitoria per i vecchi moduli di lettera di vettura.

Il diritto sui carri e il Contratto Generale di utilizzo dei carri (CGU). Per i detentori privati di carri e le società ferroviarie sono state elaborate a livello europeo, nella forma di un Contratto Generale di utilizzo dei carri (CGU) di diritto privato, regolamentazioni dettagliate su diritti, doveri e responsabilità nell'utilizzo di carri merci nel traffico transfrontaliero. Le associazioni europee delle ferrovie il 10 maggio hanno invitato tutte le società ferroviarie e i detentori di carri merci a firmare il contratto. La firma avviene su base volontaria. Sul sito dell'associazione ferroviaria internazionale UIC (www.uic.asso.fr/cuu) sono disponibili informazioni sulla procedura di adesione.



SBB Cargo ha preparato una brochure contenente ulteriori informazioni su Cotif, diritto sui carri e Contratto Generale di utilizzo dei carri.

► www.sbbcargo.com/it/publi



Impresa mini, progetti maxi.

Satis IS è un cliente importante di SBB Cargo. L'impresa con sede a Chiasso intende sviluppare rapidamente i trasporti di legname tra Germania, Svizzera e Italia.

Gianfranco Martini avrebbe davvero tutte le ragioni per ritenersi soddisfatto. Tra il 2004 e il 2005 l'azienda che dirige, la ticinese Satis Italsempione, leader nazionale nel trasporto ferroviario di legname in tronchi dalla Svizzera all'Italia, ha registrato una crescita del 30 per cento del proprio volume di carico. Ciò nonostante il 62enne imprenditore nutre ambiziosi progetti di espansione che intende realizzare con SBB Cargo.

Satis IS, forma abbreviata del nome dell'azienda, è la filiale svizzera di Italsempione Spedizioni Internazionali, fondata a Domodossola

nel 1955. Oltre a diciotto punti d'appoggio nella penisola appenninica, la sua rete ne comprende altri in Spagna, Gran Bretagna, Giappone, a Taiwan e negli Stati Uniti.

Passato nel 1966 da IS Genova alla succursale di Chiasso, Martini ne ha assunto la direzione otto anni dopo. Dal 1978 il suo team, composto di cinque persone, si concentra sulle spedizioni ferroviarie di legname grezzo. Satis IS è nata come semplice agenzia di sdoganamento, ma l'approssimarsi della liberalizzazione del mercato europeo l'avrebbe resa obsoleta, ha cercato perciò alternative operative, sintetizza Martini.

Più trasporti merci su rotaia.

Data la nuova situazione, già nei primi anni 80 Satis IS è passata gradualmente ai traffici ferroviari per conto di commercianti e acquirenti europei di legname in tronchi. Quando nel 1993 le barriere all'interno dell'UE sono cadute, l'azienda ha registrato i primi modesti successi nelle movimentazioni Svizzera-Italia e Francia-Italia: da 20 000 a 30 000 tonnellate l'anno.

Oggi Satis IS può contare su 300 000 tonnellate annue, per un fatturato di 11,6 milioni di euro (17,3 milioni di franchi). Nel 2005 l'azienda ha spedito con SBB Cargo 120 000 tonnellate



Operazioni di carico del legname a Embrach-Rorbas per Satis Italsempione.

dalla Svizzera all'Italia che nel 2006 e 2007, secondo Martini, aumenteranno notevolmente.

I traffici dalla Francia e dal Belgio verso l'Italia, un tempo fiorenti, si sono quasi esauriti per mancanza di condizioni di trasporto interessanti. Prima ammontavano rispettivamente a 2000 carri per oltre 100 000 tonnellate e a 600 carri per 30 000 tonnellate l'anno. «Oggi si gioca tutto sull'asse Germania-Svizzera-Italia», dice Martini. La sua impresa trae quindi vantaggio – grazie all'Open Access alla rete ferroviaria dell'UE – dai trasporti continui di SBB Cargo, tanto più che la ferrovia merci si può appoggiare alle affiliate in Germania e Italia.

«Tra l'altro, alla fine del 2003 Satis IS è stata il nostro primo cliente sul treno inaugurale di SBB Cargo nell'ambito dell'Open Access dalla Svizzera all'Italia», dice Roberto Martignoni, che dirige l'agenzia di promozione milanese di SBB Cargo sin dalla sua apertura. Insieme a Mario Bernasconi, membro del suo team, cura

« Oggi si gioca tutto sull'asse

Germania-Svizzera-Italia. »

Gianfranco Martini

quotidianamente i contatti con Satis IS. «Siamo molto soddisfatti della loro assistenza», confermano Gianfranco Martini e suo figlio Daniele (32) da dieci anni nell'azienda.

Lode alla competenza

Padre e figlio elogiano all'unisono la disponibilità, la competenza e la capacità di Martignoni e Bernasconi nel chiarire le questioni tecniche con prontezza e senso pratico. Il compito principale dei Martini è la coordinazione dei trasporti ferroviari di legname vario in tronchi tra le centinaia di punti di partenza tedeschi e svizzeri e i destinatari italiani. Quasi due terzi di questi

ultimi sono cartiere, segherie, imprese edili, produttori di pannelli di masonite e fabbricanti di mobili dell'area industriale del Triveneto. Prima dell'Open Access il lavoro di Satis IS era di gran lunga più difficoltoso: la merce veniva spedita con SBB Cargo dalla Svizzera fino al confine italiano e proseguiva poi con Trenitalia Cargo. Ma ormai questa è storia vecchia; nel frattempo Satis IS ha convertito parecchi servizi, come quelli per Lecco e Desio, in traffici diretti SBB Cargo. Un esempio attuale è il progetto Valtellina: i carri di SBB Cargo viaggiano fino a Lecco, da lì la merce copre l'«ultimo miglio» fino alla destinazione in Valtellina a bordo di camion.

Il servizio raddoppia i volumi di Satis IS su questo percorso. È solo il primo di una serie di progetti da avviare in collaborazione con SBB Cargo, annunciano i Martini. Al momento stanno rivitalizzando i morenti traffici da Francia e Belgio, seguendo però un diverso percorso «transmodale»: ogni mese i cargo trasportano 5000 tonnellate di legname dal porto interno di Givet, al confine franco-belga, nonché da Anversa e Gand fino a Basilea, da dove la merce, direttamente o tramite la piattaforma di trasbordo di SBB Cargo a Weil am Rhein, prosegue in treni completi alla volta dell'Italia.

In futuro la ferrovia.

In aprile i due partner avevano dato vita a un trasporto di prova Sud-Nord con sei carri di legname svizzero in tronchi per una cartiera nei pressi di Mannheim. Oggi lo stesso traffico è di 200 tonnellate settimanali. A metà del 2006 dovrebbe aggiungersi, con la stessa frequenza, un collegamento verso sud con Fossano (Piemonte) per il trasporto di 400 tonnellate. Un altro progetto riguarda la consegna di 20 000 tonnellate annue iniziali di legname grezzo svizzero nella zona di Brescia, passando per la stazione ferroviaria di Rezzato.

I Martini hanno inoltre intenzione di trasportare su camion legno in tronchi, proveniente dalla Germania meridionale e dalla Francia, fino



Gianfranco Martini, Roberto Martignoni, Daniele Martini (da sinistra).

Affiliate in Europa, Estremo Oriente e negli Stati Uniti.

Alla fine della seconda guerra mondiale le imprese di spedizione aprirono piccole agenzie doganali al confine italo-svizzero. Nel 1955 alcune di queste agenzie si fusero, dando vita a Italsempione (IS). In un primo tempo l'azienda si occupò di determinati trasporti di generi alimentari dall'Europa settentrionale all'Italia, per entrare più tardi nel commercio di materiale grezzo per l'industria nazionale. Nel corso degli anni 60 IS fondò punti d'appoggio a Genova, Prosecco-Trieste e Chiasso. Quest'ultimo, benché minuscolo, divenne presto leader nel traffico transfrontaliero di generi alimentari. Nel 1973 IS si trasformò in una S.r.l.; da allora la sua rete è cresciuta in modo costante. Nella seconda metà degli anni 70 intraprese la strada della diversificazione, orientandosi progressivamente verso l'introduzione di groupage, prestazione di servizi logistici e trasporto di una gamma diversificata di merci, comprese quelle deperibili.

Dall'inizio degli anni 90 IS opera anche nel settore del trasporto merci marittimo e aereo. Con le sue affiliate in Europa, Estremo Oriente e negli Stati Uniti – affiancate da una rete di agenzie strettamente collegate – Italsempione, la cui centrale si trova a Milano, è oggi annoverata fra i «major players in transportation and logistics».

alla piattaforma di trasbordo di SBB Cargo a Weil am Rhein, da dove proseguirà su carri in direzione dell'Italia. Nonostante Satis IS operi generalmente come mittente di spedizioni di legname destinato a commercianti o acquirenti, ultimamente si sta delineando una certa inversione di tendenza. «La composizione della clientela si trasforma», conferma Martini junior. «Sempre più acquirenti vogliono sapere, prima di concludere l'affare, quanto costerà la merce al netto, vale a dire fino al cancello della loro fabbrica.»

Testo: Wilf Seifert. Foto: Wilf Seifert, Gian Vaitl.

Una cooperazione ben avviata.



ChemOil Logistics ha rilevato la gestione integrata dei carri cisterna e del parco container cisterna di SF-Chem. Il prossimo passo sarà il controllo ciclico dell'intero sistema hardware.

Per chiunque consideri una sfida professionale riuscire a soddisfare le particolari esigenze del cliente, con SF-Chem non può cascar meglio; a maggior ragione quando si tratta della gestione logistica dei suoi 147 carri cisterna a noleggio. Questi ultimi servono infatti non meno di cinquanta destinazioni nazionali ed estere. Compito ancor più arduo se si tiene conto che SF-Chem di Pratteln, vicino a Basilea, fabbrica circa 200 prodotti diversi.

I prodotti clorurati, solfonati e metilati, trasportati su rotaia, strada e acqua, hanno il loro peso grazie a 10 000 esportazioni annuali, per un totale di 200 000 tonnellate, a cui si aggiungono 150 000 tonnellate di materie prime importate. Come accade spesso in questo settore, la maggior parte dei trasporti è costituita da merce più o meno «scottante»: oltre il 95 per cento del volume di carico in uscita e in entrata è classificato, infatti, merce pericolosa.

Norme di sicurezza severe.

Le norme di sicurezza sono severe e vanno applicate a tutte le operazioni di movimento merci fuori dallo stabilimento. Operazioni per le quali ChemOil Logistics vanta grande competenza: perciò SF-Chem le ha affidato il coordinamento della sorveglianza dei suoi carri cisterna. Il pacchetto servizi, appositamente elaborato da ChemOil per SF-Chem, include tutti gli aspetti riguardanti la gestione di carico, parco veicoli e



Operazione di carico di un container cisterna con solfato di dimetile a Pratteln nei pressi di Basilea.

manutenzione, a cui si aggiunge ora, dopo un periodo di prova di tre mesi con dieci carri cisterna, il monitoraggio.

SF-Chem e ChemOil, società affiliata di SBB Cargo, collaborano già da molti anni. Assumere la responsabilità di gestire e trasportare una così complessa gamma di prodotti ha comportato alcune difficoltà iniziali. «All'inizio gli esperti ChemOil non sapevano granché della nostra attività. Si è reso necessario un duro lavoro di progettazione», conferma Peter Leuenberger, responsabile della logistica presso SF-Chem. «Le occasionali difficoltà erano da imputare tanto a noi quanto a loro.»

Un rapporto di dare e avere.

È tipico di forme di cooperazione così complesse dare luogo a un rapporto di dare e avere, aggiunge conciliante Leuenberger (54). Nel frattempo la collaborazione è ben avviata. Su alcuni punti, dove si erano manifestate difficoltà a tenere il passo con il piano generale, sono stati fatti buoni progressi secondo Leuenberger. Della stessa opinione è Markus Borner, Key Account Manager presso Chem-Oil, che si occupa di questo cliente dalla fine del 2003 – un lavoro impegnativo visto l'ampio spettro di prodotti di SF-Chem.

Il compito è reso più complicato dal numero delle destinazioni dei prodotti chimici che richiedono per lo più un trasporto su carri specialmente attrezzati internamente ed esternamente. Mentre in altri casi è richiesto l'impiego di treni blocco, qui si tratta di singoli carri, dice Borner. Le attività di cui si fa carico ChemOil per conto

di SF-Chem, uno dei pochi fabbricanti svizzeri di prodotti chimici di base, possono essere delineate come qui di seguito.

► **Gestione ordinaria delle merci:** trasporto su rotaia, acquisto, verifica e conteggio carico presso SBB Cargo o altre imprese ferroviarie.

► **Gestione del parco veicoli:** gestione dati su carri e container cisterna per l'aspetto contrattuale, tecnico e specifico del prodotto; assistenza e consulenza per l'attrezzatura, compresa la scelta delle imprese di noleggio, pulizia e riparazione.

► **Gestione del servizio manutenzione:** gestione e assistenza di carri e container cisterna con riferimento a pulizia, riparazione, revisione e controllo delle cisterne. SF-Chem viene costantemente informata sulla posizione dei suoi carri.

► **Monitoraggio:** recentemente si è concluso il periodo di prova del controllo del ciclo, che d'ora in poi sarà fatto per ogni carro con conseguente riduzione dei tempi di sosta e ottimizzazione dell'utilizzo.

Al fine di garantire una coordinazione tecnica costante tra i partner, ogni settimana presso SF-Chem Bruno Gross del reparto tecnico del parco veicoli di ChemOil discute eventuali problemi con Peter Leuenberger e uno dei suoi specialisti. «Il trio funge da collegamento tra le sezioni logistica, chimica e tecnica», dice Markus Borner.

Chimica per tutti.

SF-Chem si chiama così solo dal 2001, quando è passata sotto il controllo di Syngenta e Clariant. La ditta è stata tenuta a battesimo nel 1917 come Säurefabrik Schweizerhall da cinque complessi industriali svizzeri che intendevano così provvedere al loro fabbisogno di prodotti chimici inorganici di base. Dopo una progressiva strutturazione ed espansione dei suoi stabilimenti, l'azienda fu rilevata nel 2004 da Capvis (85 per cento), società a capitale privato leader in Svizzera, e dal management di SF-Chem (15 per cento). Il nucleo dell'attività consiste nel fornire a clienti dell'industria chimica in tutto il mondo prodotti intermedi a base di zolfo e cloro. Acquirenti principali sono i settori farmaceutico, agricolo e delle specialità chimiche che, sul posto, inseriscono i prodotti intermedi in processi di trattamento a più livelli. Nel 2005 i 370 collaboratori di SF-Chem hanno realizzato 160 milioni di franchi (102 milioni di euro).

Oltre al suo parco carri cisterna, SF-Chem utilizza 150 container cisterna a noleggio, tutti da 20 piedi (TEU). «Nell'interesse di una più elevata qualità del prodotto, ciascuno dei nostri carri merci è destinato al trasbordo e al trasporto di un tipo particolare di merce. Ciò significa che,

« All'inizio gli specialisti di ChemOil sapevano ben poco della nostra attività. »

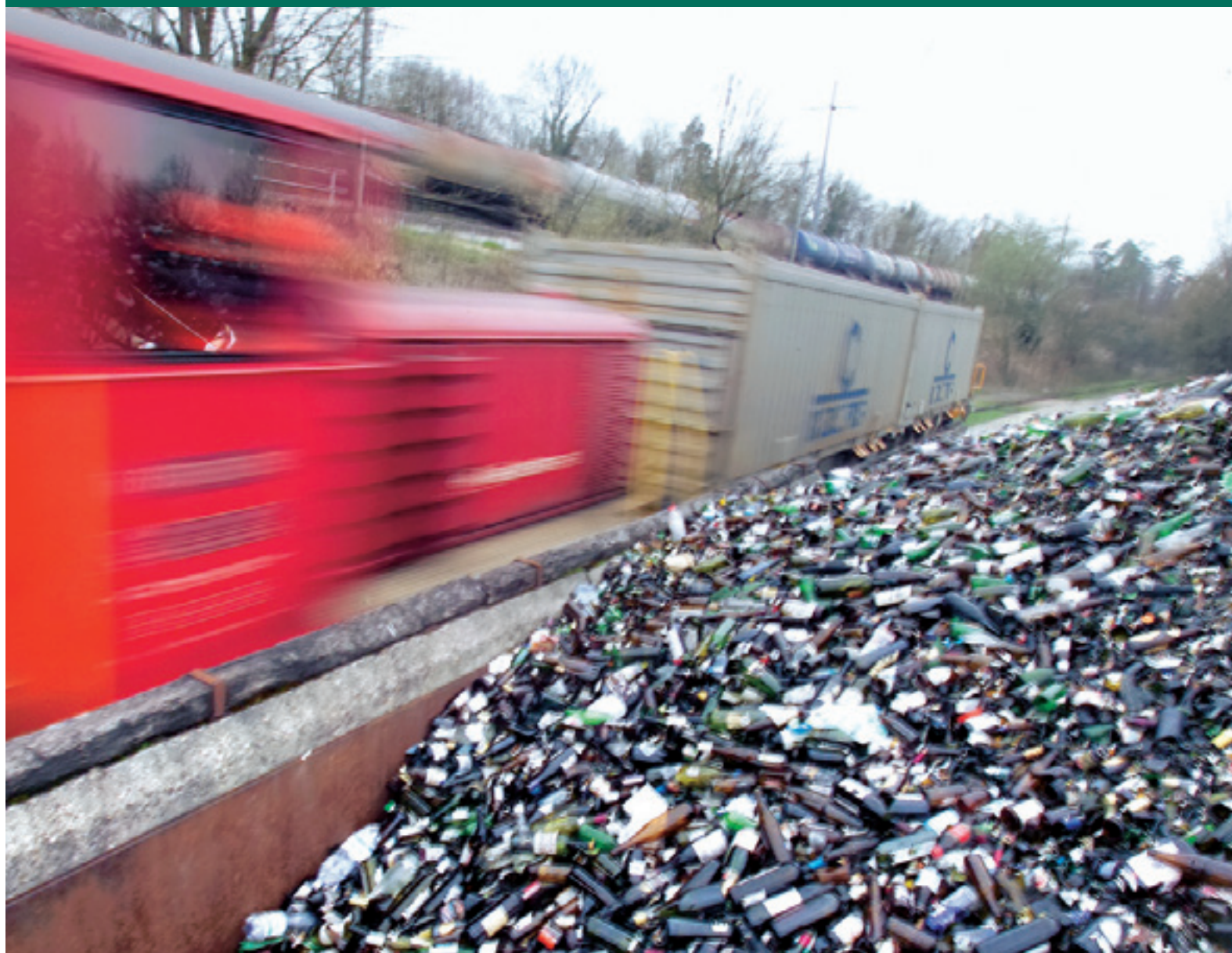
Peter Leuenberger

in linea di principio, rinunciamo a caricare negli stessi container prodotti diversi», spiega Peter Leuenberger.

Le regioni di provenienza delle materie prime o quelle di destinazione del prodotto si trovano in Europa, Nord America e Asia; alle classiche aree di vendita si aggiungono il Centro e il Sud America. Le spedizioni import-export avvengono, a seconda del tipo di merce e dei requisiti di sicurezza, utilizzando container cisterna o standard per trasporto su nave.

Testo e fotografie: Wilf Seifert.

Il viaggio del **vetro usato** oltre il Röstigraben.



La nostra bottiglia di birra in viaggio verso il riciclaggio a Rümliang...

Importante ruolo di SBB Cargo nel riciclaggio del vetro usato. Scopriamo in compagnia di una bottiglia di birra il viaggio del vetro usato attraverso la Svizzera.

Domenica, ore 22. La grigliata serale è stata un successo. Rimangono tre bottiglie di vino rosso e una di birra.

Lunedì, ore 17. Il padrone di casa si dirige con il vetro usato al vicino punto di raccolta e getta la bottiglia verde di birra nell'apposita apertura. Fa quello che fanno quasi tutti in Svizzera: qui da noi più del 95 per cento del vetro usato viene riciclato. Il che non sarebbe possibile senza la ditta Vetro-Recycling, affiliata di Vetropack Holding, che da 25 anni si occupa con successo di riciclaggio del vetro usato. Per l'anno 2006 Vetro-Recycling prevede di trattarne circa 50 000 tonnellate.

Martedì, ore 8.30. Un autocarro solleva il container e fa cadere tutto il collettame sulla sua superficie di carico. Grazie alle pareti divisorie del container il vetro rimane separato per colore.

Ore 9. Il giro di raccolta volge al termine. Con il suo carico di vetro l'autocarro si dirige verso Rümlang in uno dei centri di raccolta della ditta Vetro-Recycling. Le bottiglie usate vengono scaricate con gran frastuono nei cumuli distinti per colore. La piccola bottiglia di birra sta in cima a una montagna di vetro verde alta parecchi metri. Un odore di vino e birra aleggia nell'aria. «Non è necessario sciacquare il vetro, perché si pulisce dopo nel forno di fusione, a una temperatura di oltre 1500 gradi Celsius», spiega Peter Reimann, responsabile della logistica di Vetro-Recycling. Lo infastidiscono, però, le numerose bottiglie PET. Dovrebbero andare nell'apposito punto di raccolta.

Ore 11. Rümlang è solo una fermata intermedia per la nostra bottiglia di birra e per il resto del vetro usato. Il collettame viene regolarmente trasportato nella Svizzera romanda, dove Vetropack ha messo in funzione a St-Prex, vicino a Losanna, un nuovo forno di fusione. Oggi è il

turno del vetro verde. Una macchina caricatrice gommata carica e rovescia il materiale, pala dopo pala, in due carri pronti a riceverlo. «Nel quadro di un sistema di trasporto combinato, stiamo impiegando da poco un nuovo tipo di carro con casse mobili. Questi container per materiale sfuso consentono di trasportare un volume di carico di 54 tonnellate, più che doppio rispetto a prima. Maggiore è il carico, più conveniente diventa il singolo trasporto», spiega Daniel Hiltbrand, consulente alla clientela di SBB Cargo.

«**Adottiamo, appena possibile, il mezzo di trasporto più ecologico. È la ragione per cui collaboriamo con SBB Cargo.**»

Peter Reimann

La ditta Vetro-Recycling attribuisce grande importanza alle problematiche ambientali. Produrre bottiglie con vetro usato invece che con materie prime fa risparmiare fino a un quarto dell'energia. Vetro-Recycling ha scelto il trasporto su rotaia anche per ragioni di carattere ecologico. Peter Reimann: «Adottiamo, appena possibile, il mezzo di trasporto più ecologico. È la ragione per cui collaboriamo con SBB Cargo.»

Ore 19. Una locomotiva di manovra trasporta entrambi i carri alla pesa a ponte. Viene rilevato il peso del vetro usato e i carri vengono condotti nel deposito intermedio di Rümlang.

Mercoledì, ore 15. La locomotiva trasferisce i due carri a Glattbrugg. I carri vengono agganciati e inseriti nell'orario dei treni merci di SBB Cargo. Il treno si mette in moto e parte per la Svizzera occidentale.

Giovedì, ore 8. Il treno merci si ferma alla piattaforma di trasbordo nei pressi di St-Prex. Qui la gru della stazione o il carrello elevatore solleva la cassa mobile con il vetro usato e la depone su un autocarro dotato di dispositivo di ribaltamento e pronto a riceverlo. Grazie a questo dispositivo di ribaltamento, a St-Prex è possibile scaricare le 54 tonnellate di vetro usato nel giro di pochi minuti. Peter Reimann è proprio soddisfatto del nuovo forno: «Grazie a questo forno, produciamo vetro nuovo utilizzando per il 95 per cento quello vecchio. Nel riciclaggio nulla va perduto: da un chilogrammo di vetro usato ricaviamo un chilo di vetro nuovo.»

Ore 8.30. La nostra bottiglia di birra è ormai da tempo ridotta in mille pezzi. I frammenti scorrono su un nastro trasportatore, vengono liberati da materiali estranei come ceramica, porcellana e pezzi di metallo e assumono una granulazione ottimale per il processo di fusione. Nel forno, a una temperatura che arriva a 1580 gradi Celsius, il vetro usato fonde e diventa una massa incandescente e liquida. Dopo circa 48 ore nasce la nuova bottiglia. Il vetro liquido viene soffiato con aria compressa fino ad assumere la forma di bicchieri o bottiglie pronti all'uso e viene poi lasciato raffreddare gradualmente nel forno di ricottura.

Alcune settimane dopo. La nostra bottiglia di birra si trova – invece che in cielo – ancora sugli scaffali sotto forma di una nuova bottiglia di vino.

Testo: Susanne Wagner.

Foto: Hansjörg Egger; Vetropack.



... e a St-Prex prima della sua resurrezione nella forma di una bottiglia di vino.



Ci si appende di tutto.

A un gancio si può attaccare un po' tutto, anche intere parti di ponti. Diamo un'occhiata alla produzione di un piccolo anello della catena logistica.

Un pezzo semplice, eppure pressoché indispensabile: il gancio. Ci si appende un lombrico per pescare, un cappotto nel guardaroba oppure container, motori di navi e mezzi ponti. In quest'ultimo caso un unico gancio può sollevare perfino 40 tonnellate.

Mathias Kähler è direttore di Mohr Hebe-technik GmbH a Horst, nel nord della Germania, che produce ganci per gru: ganci per gru cingolate, gru marittime e gru girevoli a torre. I suoi clienti sono aziende costruttrici di gru, un po' come il gruppo Liebherr ubicato a Bulle (Canton Friburgo).

I grossi ganci per gru non si trovano già preconfezionati sugli scaffali. «Il cliente indica quali parametri tecnici il suo bozzello a gancio deve possedere: carico utile, peso, dimensioni; dove va inserito il gancio, se è necessario uno speciale alloggiamento e se gli serve un gancio semplice o doppio», enumera Kähler. Il vero e proprio gancio viene fuso o forgiato da un unico pezzo. Kähler parla di «bozzelli a gancio», poiché un gancio per gru è anche un componente di una carrucola. Il numero dei dischi della carrucola è previsto a seconda del tipo di gru. E per richieste particolari è necessaria una lavorazione speciale.

I ganci per gru delle piattaforme di estrazione sono rivestiti di bronzo, per evitare che si sprigionino scintille in caso di urto contro altri pezzi di metallo. I ganci da utilizzare sott'acqua richiedono, a partire da una certa profondità, dispositivi di tenuta per compensare la pressione. «La profondità massima, cui siamo giunti nell'impiego di ganci, è stata di 800 metri sotto il livello del mare», racconta Kähler.

Quando arriva un ordine, un piccolo team di circa tre progettisti si occupa dell'elaborazione del modello di gancio. Il loro lavoro è sempre una ricerca di compromessi: il bozzello a gancio non

deve essere troppo alto perché l'alzata si riduce, né deve essere troppo pesante pur rimanendo abbastanza robusto. È raro tuttavia che la ruota debba essere progettata ex novo: «Spesso possiamo ricorrere a pezzi già disponibili», dice il direttore Kähler, che apporta anche un aiuto concreto in prima persona. Inoltre sono numerose le norme da osservare. Le organizzazioni che fissano gli standard internazionali dispongono di propri gruppi di lavoro per i ganci delle gru.

Niente sorprese.

La portata del gancio viene calcolata staticamente. Dopodiché si passa ai test: i ganci più piccoli con un carico utile fino a 25 tonnellate devono riuscire a portare un carico utile doppio, quelli più grossi normalmente un terzo in più del carico utile previsto. A dire il vero questi test non

« La costruzione del gancio è sempre il risultato di compromessi. »

Mathias Kähler

riservano mai sorprese. «Dopotutto applichiamo nei nostri calcoli fattori di sicurezza molto più elevati di quanto richiesto dai test», spiega Kähler.

Attualmente stiamo costruendo un pezzo eccezionale per una gru cingolata di Liebherr: con 26 pulegge per la fune deve poter sollevare 1350 tonnellate (circa 1800 nel test). Sarà alta circa 5,5 metri e larga 5 metri e arriverà a pesare 40 tonnellate.



Mathias Kähler, 41 anni, ha una formazione di ingegnere meccanico FH ed è direttore di Mohr Hebeteknik a Horst (Holstein). Questa azienda, fondata nel 1989, è specializzata nella lavorazione dell'acciaio e nella produzione di container, impiega 65 collaboratori, che sono in parte comproprietari della ditta. Vi si producono elevatori, sistemi per il sollevamento di carichi, dispositivi di ormeggio, coperchi, timoni e costruzioni speciali principalmente per l'industria edile e navale, per produttori di gru e per trasporti industriali e impiantistica.

Testo: Marcel Hänggi. Illustrazione: Michael Meister.



SBB Cargo assicura la manutenzione del materiale rotabile.

SBB Cargo riposiziona il settore Servizio Materiale rotabile e migliora la propria competitività. Il riorientamento consente di risparmiare 25 milioni di franchi (16,7 milioni d'euro) l'anno e di conseguire un risultato positivo nella manutenzione del materiale rotabile.

Con il riposizionamento SBB Cargo affronta il calo della domanda nei servizi di manutenzione e l'aumento della pressione da parte della concorrenza nel settore della grande manutenzione dei carri merci. A causa del surplus di capacità in tutta Europa, questo campo di attività è particolarmente esposto ad una forte pressione sui prezzi. I prezzi per la manutenzione dei veicoli influenzano direttamente i prezzi dei trasporti di SBB Cargo.

Il Servizio Materiale rotabile innalza i livelli di massimo utilizzo nelle nostre sedi, incrementa la produttività e accresce ulteriormente le sue competenze in campi di attività promettenti, quali la grande manutenzione delle locomotive elettriche. Il riposizionamento implica la soppressione di 200 a 220 posti di lavoro di qui al 2008. Tale soppressione non comporterà licenziamenti.

Nuove opportunità.

L'officina di manutenzione di Bellinzona viene potenziata e rimane, anche per il futuro, sede della grande manutenzione di vecchie e nuove locomotive di linea. SBB Cargo vuole

sviluppare ed ampliare il solido know-how di questa sede in fatto di manutenzione delle locomotive. Per il Servizio Materiale rotabile c'è l'opportunità di conquistare nuovi clienti in questo campo di attività. Grazie al riposizionamento, l'officina di manutenzione di Bienne ricomincerà da zero con il sostegno di un partner importante. Dovrà continuare ad essere la sede per la manutenzione delle locomotive diesel e andrà potenziata per il futuro. SBB Cargo intende gestire questa attività in collaborazione con un partner privato oppure affidarla ad un partner importante insieme agli impianti e al personale. Anche la manutenzione di carri merci speciali, come per esempio i carri cisterna, rimarrà a Bienne e sarà portata avanti con un partner. Per una manutenzione conforme alle esigenze dell'azienda, SBB Cargo intende inoltre approfittare maggiormente dei normali tempi di sosta e concentra pertanto questi servizi di manutenzione in cinque sedi, quattro delle quali in stazioni di smistamento e la quinta a Erstfeld sull'asse Nord-Sud.

Testo: Martin Radtke. Foto: Hansjörg Egger.



Via libera alla competenza.

Annette Jordan, direttrice di SBB Cargo Deutschland GmbH, sa come aprire nuove sedi in Germania.

Annette Jordan è una donna piena di energia. E ne ha bisogno, visto che è proprio lei a garantire che l'apertura di nuove sedi in Germania proceda secondo i piani. Al momento queste sedi sono Lubecca, Karlsruhe e Singen. Ma non è tutto: «Attualmente stiamo formando una squadra addetta allo smistamento a Duisburg.» Dovrebbero seguire altre sedi in direzione dei porti del Mare del Nord.

La semplicità con cui parla è pari alla determinazione con cui si è messa al lavoro due anni fa. «Disponevo di 13 collaboratori e della fiducia della direzione generale, mi hanno detto «Forza, procedi!» e mi sono lanciata», racconta la dirigente 38enne. Doveva aprire sedi in Germania per il traffico carri e il trasbordo. Oggi, meno di due anni dopo, dirige 125 collaboratori e registra 380 treni alla settimana.

Viaggiare rafforza l'immagine.

«Innanzitutto ho dovuto reclutare i collaboratori: un responsabile Controlling, un responsabile del personale, i responsabili della piattaforma. È necessaria una vera e propria squadra per aprire una sede.» Tra un colloquio e l'altro curava i rapporti d'affari e creava un'organizzazione interna. Fasi impegnative e insieme emozionanti che ad Annette Jordan piacciono.

«Per prima cosa abbiamo aperto Offenburg. Un collaboratore si è occupato delle formalità, ha affittato i locali e assunto i macchinisti.» Reclutare il personale per una sede che ancora non esiste è particolarmente difficile, dice ripensando al passato. «Oggi siamo presenti sul mercato, le locomotive viaggiano, siamo visibili. Questo fatto costruisce l'immagine e rafforza la fiducia in

un'impresa. Ma se non esiste ancora niente?» Con i suoi collaboratori della prima ora ha superato anche questo ostacolo. Sono seguite altre sedi a Friburgo, nel Saarland e a Weil am Rhein. «Quella nel Saarland l'abbiamo creata dal nulla in due mesi. Un lavoro che richiede energia», commenta.

La tattica dell'ultimo miglio.

Il risultato dipende in larga parte dal networking. «Mostrare quello che si fa, incontrare i clienti e riuscire a capire quello che già hanno e quello di cui necessitano.» Parla in fretta, quasi senza prendere fiato. «Sapevo fin dall'inizio cosa ci avrebbe distinto dalla concorrenza: io faccio visita ai clienti insieme al responsabile delle vendite. Questo aspetto ci rende più flessibili», rivela. La sfida sta soprattutto nell'ultimo miglio: SBB

Cargo Deutschland organizza anche il servizio feeder per i clienti.

La novità introdotta da Annette Jordan è il reparto «vendita tecnica» che sviluppa alternative di trasporto per i clienti. Jordan è convinta che questa competenza assicura un vantaggio sulla concorrenza. In effetti, tra il 2004 e il 2005 è stato possibile incrementare il servizio di quattro volte e mezzo; nel 2005 SBB Cargo Deutschland ha trasportato 2,3 miliardi di tonnellate-chilometro nette.

La base chiama.

Esistono molte differenze culturali tra Germania e Svizzera. Anche nel settore ferroviario. Per questo i macchinisti tedeschi, che hanno la preparazione necessaria per percorrere la rete tedesca, devono frequentare un corso di formazione di più mesi per poter guidare le locomotive anche in Svizzera. La dirigente ride. «Spesso ci sono piccole cose o pratiche che devono essere chiarite perché tutto fili liscio.» Come tedesca apprezza la cultura svizzera dell'aperitivo a conclusione di workshop impegnativi. Si sfata dunque il cliché diffuso in Germania della lentezza svizzera, da riconsiderare piuttosto come piacevole pacatezza.

Torniamo alla squadra di Annette Jordan. «Ancora non conosco tutti i miei collaboratori», dice. Il team è cresciuto troppo in fretta. Nel frattempo, però, i contatti con la base occupano un posto fisso nella sua agenda. Più volte al mese fa visita al personale delle varie sedi: «I collaboratori devono sapere chi sono e devono rendersi conto che li considero e li prendo sul serio. Inoltre, dagli umori del personale spesso nascono stimoli per la direzione. E io li voglio percepire.»

L'energia per i suoi vari impegni le viene dal jogging. Prima libera la mente, poi la lascia vagare immaginando mete lontane per i suoi viaggi. In America, Australia e Canada c'è già stata, a fine 2006 toccherà alla Nuova Zelanda.

Testo: Susanne Perren. Foto: Dorothea Müller.



Annette Jordan, 38 anni, è diplomata in ingegneria meccanica. Terminati gli studi, ha lavorato tre anni come consulente e nel 1998 è passata a DB Cargo AG, occupandosi della realizzazione dei progetti, prima come praticante e poi come assistente presso il responsabile produzione della sede di Colonia. Sempre nella sede di Colonia ha ricoperto la sua prima funzione dirigenziale, quella di responsabile delle infrastrutture. Nell'aprile 2001 è stata nominata responsabile DB Cargo della stazione cargo di Wanne-Eickel, dove ha diretto 250 collaboratori. Nel giugno 2004 è passata a SBB Cargo Deutschland, iniziando come responsabile di produzione, con l'obiettivo di sviluppare una produzione autonoma. Nel dicembre 2004 è diventata direttrice di SBB Cargo Deutschland GmbH. Annette Jordan è sposata e vive a Lünen (Germania).

Centro Servizi Clienti:

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

Marketing & Sales:

Vendita Svizzera (senza Ticino)
Casella postale
4065 Basilea
Svizzera
Tel. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbb.ch

Vendita Ticino
Tel. 0800 864 360
Fax 0800 864 361

Agenzia di promozione Italia
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia
Tel. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbcargomilano@sbb.ch

Agenzia di promozione Germania
SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 200
47059 Duisburg
Germania
Tel. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

Traffico intermodale

Casella postale
4065 Basilea
Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Fax Svizzera 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo.verkauf@sbb.ch

Chimica, oli minerali
ChemOil Logistics AG
Güterstrasse 97
Casella postale
4002 Basilea
Svizzera
Tel. +41(0)61 226 60 60
Fax +41 (0)61 226 60 30
info@chemoil.ch

Manutenzione del materiale rotabile:

Assistenza del materiale rotabile
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basilea
Svizzera
Tel. +41 (0)51 229 04 50
Fax +41 (0)51 229 04 59
vertrieb.servicerollmaterial@sbb.ch

Contate su di noi.  SBB CFF FFS Cargo

Diamo ora un'impronta svizzera al traffico a carri completi in Germania e in Italia.

Finalmente ci siamo! Abbiamo istituito un nuovo collegamento ferroviario svizzero diretto per i trasporti con transbordo e nel traffico a carri completi anche a Duisburg, Worms, Weil am Rhein, Desio, Molteno, Oggiono e Lecco; lo stesso servizio sarà operativo dall'estate 2006 anche per i treni in partenza da Lubecca, Singen e Karlsruhe, nonché Torino e Brescia. SBB Cargo trasporta le merci con i rinomati standard di qualità svizzera sull'asse nord-sud nel traffico a carri completi in Svizzera verso la Germania e l'Italia, offrendo un servizio completo – in piena autonomia e con la massima professionalità. Benvenuti nella rete ferroviaria svizzera!

www.sbbcargo.com

