

# cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

3 | 12



**Pieno movimento...** 4

...sul punto di servizio TCC di Ginevra-La Praille.

**Il tempismo...** 7

...è all'ordine del giorno per i collaboratori di Operations.

**L'alternativa...** 10

...alla strada: i nuovi treni di linea nel TC interno.

**Più sicurezza...** 12

...grazie alla certificazione ECM di SBB Cargo.

# Foto della stagione.



Stesso ritmo su strada e su rotaia: dall'inizio di quest'anno un treno di linea, composto da carri pianali per container, transita due volte al giorno fra Dietikon (ZH) e Renens (VD), andata e ritorno, con orario fisso e a una velocità di 120 chilometri all'ora. Le merci vengono caricate il pomeriggio a Dietikon e arrivano la sera a Renens. Sono previsti ulteriori collegamenti del genere fra i centri economici del paese. Foto: Gian Vaitl

Copertina: A Renens il treno viene preparato per la partenza. Foto: Guy Perrenoud

## Decisioni per il futuro.

Cara lettrice, caro lettore,

l'obiettivo di SBB Cargo consiste nell'offrirvi un traffico merci affidabile e a lungo termine. Oltre alla nostra rete e al nostro know-how, occorre anche una determinata sostenibilità economica. Con importanti decisioni abbiamo gettato le basi per raggiungere un risultato finanziario equilibrato.

L'anno scorso abbiamo scorporato l'attività internazionale – un passo che si è rivelato proficuo. Quest'anno realizziamo in Svizzera importanti traguardi:

> Nel traffico a carri completi abbiamo ridefinito la rete di servizio con un processo svolto in stretta collaborazione con i clienti, le associazioni e le autorità. A partire da dicembre 2012 non serviamo più i punti poco redditizi; l'attuazione del piano procede come da programma.

> Nel traffico interno combinato ampliamo gradualmente la nostra offerta in modo da creare per il futuro un secondo punto d'appoggio per i trasporti nazionali. Dall'inizio dell'anno un treno di linea circola due volte al giorno tra Dietikon e Renens. Vogliamo collegare gli importanti centri economici della Svizzera tramite treni di linea, che rappresentano un'alternativa alla strada perché consentono di evitare gli ingorghi stradali. Con la nostra offerta per il traffico interno combinato strada e rotaia si avvicinano.

> Per quanto riguarda la flotta, abbiamo definito quali veicoli intendiamo impiegare in futuro. Una maggior standardizzazione di carri e locomotive semplifica l'offerta e la manutenzione, con conseguente risparmio sui costi.

Con il risanamento della rete di servizio, la nostra offerta per il traffico interno combinato e la strategia per la flotta siamo pronti per l'imminente discussione pubblica. La politica presto si troverà a dibattere sulla fisionomia che dovrà sostanzialmente assumere il traffico merci svizzero sul territorio. Auspicio che i legislatori definiscano delle condizioni quadro che ci consentano di sottoporre ai clienti delle offerte competitive e affidabili a lungo termine. Perché la ferrovia è un mezzo di trasporto sensato in termini ecologici ed economici, ed offre soluzioni vantaggiose sotto il profilo logistico. Il nostro contributo sta nel creare una base aziendale sana ed efficiente. Perché anche in futuro vogliamo trovarci lì dove si trasportano merci in Svizzera.



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



## Indice.

- 4 **Il traffico merci è redditizio.**  
Scalo Ginevra-La Praille in piena espansione.
- 7 **Il cuore di SBB Cargo.**  
Il reparto Operations a capo delle attività.
- 10 **Nuova offerta.**  
Il traffico intermodale viene ampliato.
- 12 **Pioniera della sicurezza.**  
SBB Cargo ottiene la certificazione ECM.
- 14 **Frammenti.**  
Nuova strategia flotte, nuova rivista.
- 16 **Il ponte pieghevole.**  
Un ponte ferroviario va in letargo.
- 17 **Cloud Computing per la logistica.**  
Parla l'esperto Oliver Wolf.
- 18 **40 tonnellate in pugno.**  
Ernst Stalder guida il reachstacker.

# Là dove il traffico merci su rotaia ha un futuro.

La seconda città in ordine di grandezza della Svizzera viene rifornita di alimentari, merci industriali e commerciali dallo scalo merci Ginevra-La Praille. Nelle 20 ore di una giornata lavorativa il team della Produzione Cargo Regionale prepara 200 carri. Ecco come.

TESTO: HEINI LÜTHY – FOTO: GUY PERRENOUD



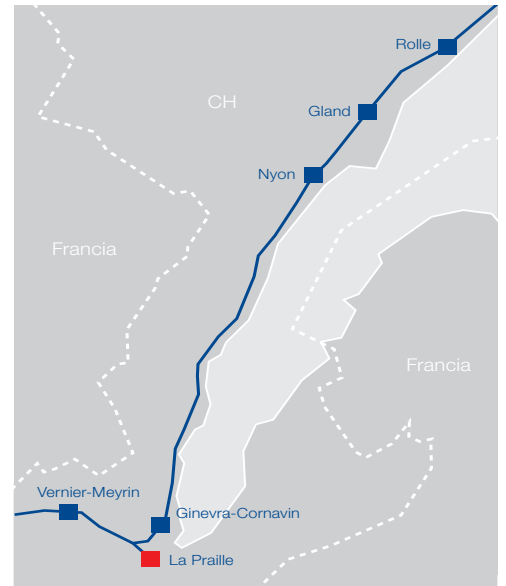
Modernità: la Am 843, una delle locomotive diesel più pulite, in uso a Ginevra-La Praille.

Nello scalo merci di Ginevra-La Praille la giornata lavorativa inizia presto: il primo treno merci si ferma alle 2.51. Il treno del servizio Cargo Express di SBB Cargo ha attraversato velocemente la Svizzera. I carri trasportano merci per i negozi Migros. I collaboratori della Produzione Cargo Regionale (RCP) iniziano il turno di lavoro alle tre. Dalle quattro si entra nel vivo: nelle due ore successive arrivano due treni merci e tre espressi che devono essere trattati immediatamente.

Con i suoi circa 200 000 abitanti, Ginevra è la seconda città in ordine di grandezza della Svizzera. Molte organizzazioni internazionali, fra cui l'ONU, il CERN e il Comitato Internazionale della Croce Rossa CICR hanno la loro sede nella città sul Rodano. Appena 4 chilometri separano il lago di Ginevra da La Praille: qui troviamo lo Stade de Genève dove gioca la squa-

dra di calcio cittadina Servette e accanto allo stadio lo scalo merci di SBB Cargo Ginevra-La Praille. Lo scalo è molto importante per la ferrovia merci e svolge diverse funzioni: scalo merci, punto di servizio della rete TCC, punto di consegna e ritiro della rete Cargo Express e cosiddetta Stazione Team. Nelle Stazioni Team i treni vengono formati e preparati per essere consegnati al cliente.

Il lavoro prosegue a pieno ritmo anche nel cuore della notte. Cedric Brasey conduce la locomotiva di manovra fino ai respingenti del primo carro. Il suo collega Gilbert Bochet, specialista RCP, si piega sotto i respingenti, aggan- cia l'accoppiamento, lo serra e collega il tubo del freno. Grazie alla sua decennale esperienza potrebbe eseguire tutti questi movimenti anche a occhi chiusi, tuttavia la sua concentrazione è sempre al massimo.



Da Ginevra-La Praille vengono serviti altri punti di consegna presso Ginevra.

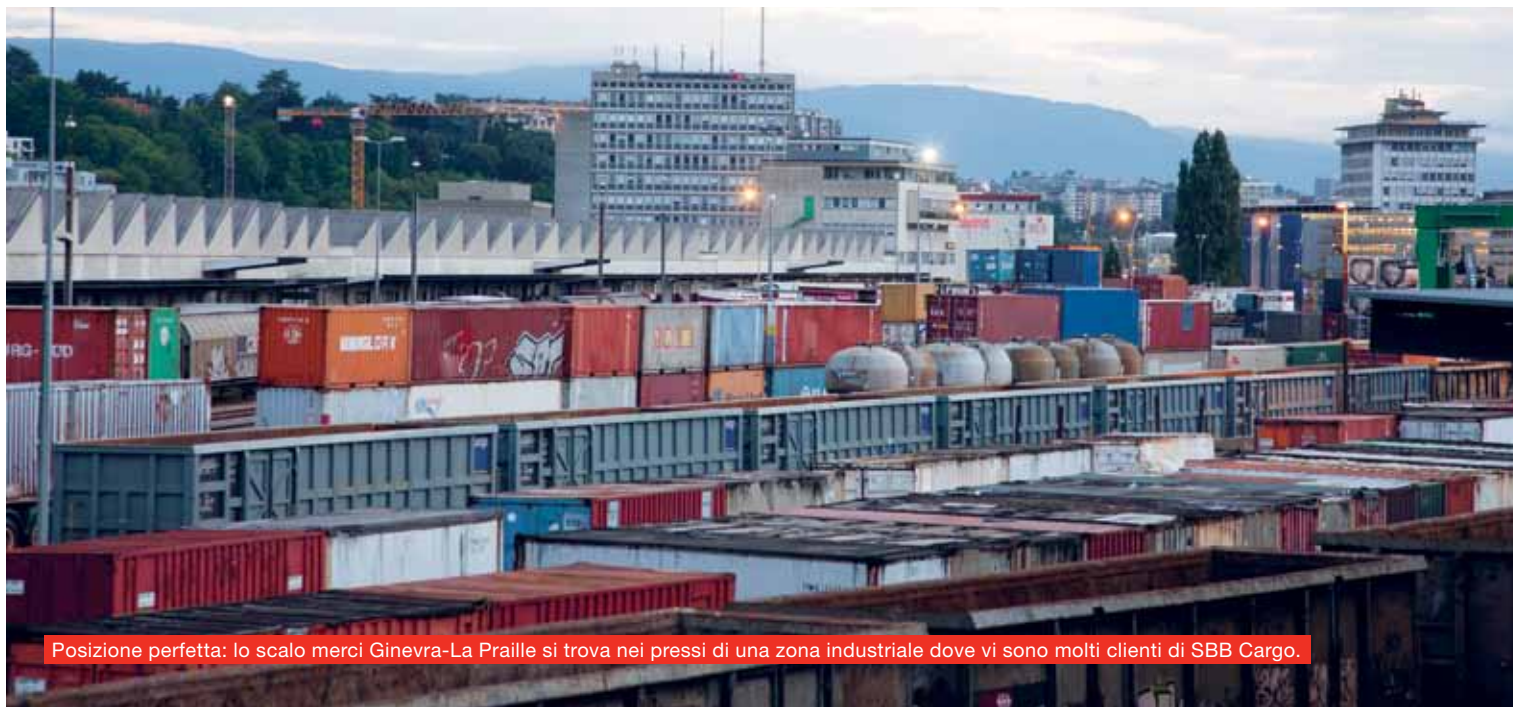
### Un'orchestra ben accordata.

Brasey spinge in avanti la leva di guida. Il treno si mette in moto lentamente, a scatti. La locomotiva conduce i carri all'estremità sud del settore binari. Il manovratore Bochet stacca il tubo del freno e il macchinista Brasey si muove lentamente nella direzione opposta. I carri sono spinti l'uno verso l'altro e gli accoppiamenti si allentano. Per Bochet è il momento di utilizzare i muscoli. Con un lungo palo sgancia dal basso le staffe degli accoppiamenti, una dopo l'altra. Il terreno qui è leggermente scosceso e i carri scivolano da soli in uno dei ventiquattro binari, guidati dagli scambi comandati dall'apparecchio centrale. Un altro specialista RCP sta aspettando alla fine del settore binari, colloca manualmente la staffa d'arresto bloccando i carri nel punto giusto. A questo punto il team RCP compone nuovi treni con i carri e gruppi di carri.

Perché ogni treno in arrivo sia diviso in carri singoli o gruppi di carri in funzione del cliente e della destinazione, è necessario molto lavoro manuale. A seconda della lunghezza del treno e del numero di destinazioni servono dai 10 ai 30 minuti. I treni espresso portano di solito 20 carri, quelli normali 25 a 30.

Patrice Ducry, responsabile team RCP a Ginevra-La Praille, insieme ai suoi 30 colleghi non solo serve i clienti della vicina zona industriale, ma è anche responsabile dell'esercizio dello scalo merci Vernier-Meyrin e della relativa zona >





Posizione perfetta: lo scalo merci Ginevra-La Praille si trova nei pressi di una zona industriale dove vi sono molti clienti di SBB Cargo.

industriale, oltre a gestire i punti di consegna Ginevra-Cornavin, Nyon, Rolle e Gland sul Lago di Ginevra, dove i destinatari del carico immagazzinano la merce o la trasbordano su camion e furgoni per la distribuzione capillare.

Per venti ore al giorno, dalle 3 alle 23, i treni merci arrivano a Ginevra-La Praille dove sono scomposti, ricomposti e condotti a destinazione. I carri preparati qui ogni giorno sono

**200 carri con 2000 tonnellate di merci al giorno.**

circa 200 per 2000 tonnellate di merci, senza considerare i treni blocco o in transito. Circa la metà fa parte del traffico a carri completi, l'altra metà dei treni espresso. Il sabato pomeriggio e la domenica, Ginevra-La Praille e i suoi collaboratori si godono un meritato riposo.

«La posizione è il nostro punto di forza», spiega Patrice Ducry. «Ci troviamo nei pressi di una zona ad alta concentrazione di industrie e imprese commerciali. Anche l'autostrada è molto vicina.» Fra i clienti serviti da Ducry e dai suoi collaboratori figurano Migros, Coop, McDonald's, Feldschlösschen, Holcim, l'industria di

apparecchiature elettriche ABB Sécheron, l'importatore automobilistico Honda e molti altri.

### Collegamento intelligente fra strada e ferrovia.

Ginevra-La Praille è un esempio del futuro del traffico su rotaia. Qui la ferrovia collega importanti zone industriali e rifornisce persone, aziende e industrie di grandi quantità di merci. Qui ferrovia e strada si integrano in modo intelligente e ogni vettore può giocare i propri assi nella manica. Qui i servizi di trasporto e di trasbordo sono efficienti e orientati ai bisogni dei singoli clienti.

Presto a Ginevra-La Praille si libererà una superficie di circa 100 000 metri quadrati e l'esercizio ferroviario sarà ancora più razionalizzato. La superficie farà parte di un nuovo quartiere residenziale e commerciale: è il progetto urbanistico più importante di Ginevra. Coloro che vivranno e lavoreranno qui, troveranno nei negozi alimentari e merci che sono stati trasportati, di notte, con il treno, in maniera ecologica ed efficiente. Patrice Ducry: «Sono sicuro che il traffico merci a Ginevra-La Praille aumenterà. Abbiamo clienti fedeli che puntano sulla ferrovia e lo faranno anche in futuro.» ■

### DUE SISTEMI ELETTRICI DIFFERENTI.

Per il servizio di manovra e consegna il team RCP di Ginevra-La Praille dispone di tre locomotive di manovra a quattro assi Am 843 e un trattore di manovra Tm 232. Secondo Patrice Ducry le locomotive diesel sono ideali per l'uso sul posto. «Abbiamo due diversi sistemi elettrici: quello svizzero da 15 000 volt e 16 <sup>2</sup>/<sub>3</sub> hertz e quello francese da 25 000 volt e 50 hertz. I binari di raccordo si trovano nella zona industriale, per cui gran parte dell'area di distribuzione non è elettrificata.»

# Sangue freddo in ogni situazione.

Il reparto Operations di SBB Cargo dirige e controlla il traffico merci interno ed ha il compito di trovare rapidamente la soluzione giusta a problemi e imprevisti. Anche nelle situazioni più difficili i collaboratori mantengono sempre il sangue freddo.

TESTO: RETO NEYERLIN – FOTO: GIAN VAITL – INFOGRAFICA: WERBEKONTOR



Il capoturno Thomas Glur prende decisioni importanti e informa i clienti.

La sede principale di SBB Cargo a Basilea nella Elsässertor è avvolta ormai nell'oscurità. Solo nell'ala ovest del 2° piano è accesa la luce. Negli uffici del reparto Operations non scende mai la notte: è questo il quartier generale del traffico merci di tutta la Svizzera. Lo potremmo definire il cuore di SBB Cargo, e un cuore, si sa, batte 24 ore su 24. Qui, infatti, si lavora giorno e notte, 7 giorni su 7, perché il traffico merci non conosce soste.

22.44: d'un tratto tutto si ferma.



Peter Maibach all'Helpdesk Locomotive fornisce supporto telefonico al macchinista coinvolto, ma...

Il capoturno Thomas Glur è al lavoro dalle 19. Fino a quel momento niente da segnalare. Ma tutto cambia in un batter d'occhio quando, alle 22.44, arriva una mail in cui si comunica che un guasto ad una locomotiva ha bloccato il traffico ferroviario fra Oberbuchsitzen ed Egerkingen nel distretto di Gäu nel Cantone Soletta: tutto fermo, il tratto è bloccato in direzione della stazione di smistamento Limmattal (RBL). «È un tratto molto delicato perché, di notte, è una delle arterie principali di SBB Cargo. Da qui passa tutto il traffico merci da ovest verso est», il capoturno spiega così l'importanza dell'evento.

Stampa subito l'elenco dei treni dal Cargo Informations System (CIS) e controlla le merci e i clienti interessati: vi è un treno «misto» con merce di diversi clienti, difficile da rimorchiare con i suoi 732 metri di lunghezza e 1426 tonnellate di peso. È richiesta l'abilità del responsabile delle locomotive Christian Krapf e di Peter Maibach, Helpdesk Locomotive. In poche parole, il loro reparto, all'interno di Operations, è responsabile che ogni treno merci abbia una locomotiva. In situazioni di emergenza come

questa hanno anche il compito di fornire supporto tecnico al macchinista. Stavolta però nemmeno il riavvio del sistema elettronico del locomotore riesce a farlo ripartire. Christian Krapf organizza allora subito una locomotiva sostitutiva.

La priorità è però di ripristinare il traffico quanto prima, perché ci sono già altri treni merci bloccati che non possono fare altro che aspettare. Per i passeggeri di un treno è stato organizzato un autobus sostitutivo. Un treno di soccorso, nel frattempo, si è messo in marcia da Olten per rimorchiare il treno merci bloccato che, circa un'ora dopo l'incidente alla locomotiva, viene rimorchiato su un binario alternativo del terminale postale di Härkingen.

Gli altri treni ora possono tornare a circolare liberamente, anche se alcuni con notevole ritardo. Un treno merci della Posta ha avuto la peggio: a causa della sosta involontaria ha un ritardo di 97 minuti. Il cliente è informato immediatamente. Di giorno questo sarebbe un compito del servizio informazioni clienti di Operations, di notte invece tocca al capoturno o al responsabile. Quest'ultimo fa sì anche che i carri che hanno perso la coincidenza nella stazione di smistamento Limmattal possano giungere a destinazione il prima possibile con un altro collegamento. In casi estremi viene addirittura composto un treno speciale. Stanotte però non è necessario.

Per la direzione locomotive il caso però non è ancora chiuso: il macchinista della locomotiva in panne ha superato il tempo di guida e non può proseguire. Viene proposto un macchinista in servizio di picchetto che prenda in consegna il treno con la locomotiva sostitutiva e lo con-



...non può risolvere il problema. Il responsabile delle locomotive Christian Krapf organizza, quindi, una locomotiva sostitutiva.

## Cliente 01

Il cliente ordina i carri e prenota il trasporto tramite CIS-online.



Se l'ordine riguarda il traffico a carri completi, macchinista e locomotive sono già programmati. Grandi quantità di olio, ghiaia o cemento sono trasportate con cosiddetti treni blocco per i quali è necessario programmare singolarmente tratta, locomotiva e macchinista.

## Ordine di trasporto 02

## Operations 03

Operations controlla e gestisce i trasporti pianificati. Se un guasto ad una locomotiva provoca p.es. il ritardo di un treno, il sistema di controllo dei treni provvede a informare i clienti. Il capoturno guida sapientemente il team.

Capoturno

## Fatturazione del trasporto 05

SBB Cargo fattura il trasporto e gli altri servizi al cliente.

## Informazione ai clienti 04

In caso di emergenza i clienti ricevono informazioni dettagliate, ad es. sull'ora di arrivo di un carro merci che ha perso il treno in coincidenza previsto in seguito a un guasto della locomotiva.

## Manager degli eventi Operations 03.1

Supporta il capoturno. Insieme stabiliscono come far circolare in caso d'emergenza il traffico merci senza problemi. In caso di grandi emergenze (ad es. frana sul Gottardo) il Manager degli eventi Operations mobilita l'unità di emergenza di SBB Cargo.

## Unità di emergenza SBB Cargo 03.2

I responsabili di tutti i settori d'attività si siedono intorno a un tavolo: se necessario, più volte al giorno. I membri assicurano che tutte le risorse necessarie siano disponibili.

## Unità di crisi delle FFS 03.3

In caso di grandi emergenze (ad es. frana sul Gottardo) viene mobilitata l'unità di crisi delle FFS. Vi è una stretta collaborazione fra l'unità di crisi delle FFS e l'unità di emergenza di SBB Cargo.



duca con un ritardo di due ore circa alla stazione di smistamento Limmattal.

La questione è chiusa per il reparto Operations. Il capoturno Thomas Glur beve un bel bicchiere d'acqua, torna dietro al suo schermo e osserva l'andamento del traffico che, comunque, non aveva perso di vista nemmeno nelle ultime due ore. Perché, anche se la situazione diventa frenetica non c'è mai un vero stress, nemmeno quando la situazione straordinaria dura un mese intero, come è successo il 5 giugno 2012 dopo la frana a Gurntellen. «In fondo è il nostro pane quotidiano», dice Thomas Glur. La si può anche definire calma professionale.

Dalla centrale operativa a Operations.

Fino a giugno 2011 il reparto si chiamava Centrale operativa; in seguito alla suddivisione fra SBB Cargo Svizzera e SBB Cargo International, dal 1° luglio ha cambiato nome. Da allora Operations è responsabile del traffico merci in Svizzera, incluso import ed export di varia natura. La sede centrale del traffico internazionale è stata spostata a Olten. Ma questo non è l'unico cambiamento che ha interessato il reparto nel suo recente passato: a novembre 2008 vi è stato il trasferimento e l'integrazione del Centro Servizio clienti da Friburgo a Basilea. Oggi, 70 collaboratori divisi in 6 gruppi, dall'Order Management fino a Disposizione TC, lavorano perché il traffico merci interno scorra senza problemi. ■

## NOTIZIE DAL MERCATO

### SBB Cargo aspira alla certificazione verde.

La società svizzera di trasporto merci su rotaia sta lavorando per ottenere la certificazione ISO 14001. Questa norma prevede una serie di requisiti riconosciuti a livello internazionale relativi al sistema di management ambientale che devono essere rispettati dall'azienda certificata. Al momento i collaboratori di SBB Cargo stanno studiando quali impatti hanno i processi produttivi sull'ambiente.

### Cos'è un treno blocco?



Un treno blocco circola come un'unità completa dalla località di partenza a quella di destinazione. Diversamente dal traffico a carri completi, esso non viene composto e scomposto nelle stazioni di smistamento. I treni blocco sono impiegati soprattutto per il trasporto di materiale sfuso come ghiaia, cemento, oli minerali e, pertanto, sono composti dagli stessi carri con lo stesso carico. I treni blocco possono smuovere grandi quantità in una sola volta. Lo webisode «Cos'è un treno blocco?» è su YouTube:

[www.youtube.com/sbbcargovideos](http://www.youtube.com/sbbcargovideos)



Partecipate e vincete:

**Visitate Operations, il cuore di SBB Cargo.**

Il reparto Operations controlla tutti i treni merci di SBB Cargo. Se una tratta è bloccata, questi professionisti cercano subito un percorso alternativo, cosa non facile su una rete ferroviaria ad alta intensità di traffico come quella in Svizzera. La sfida è ancora maggiore se il carico è deperibile. Giovedì 1° novembre 2012, dalle ore 17 alle 19, avrete la possibilità di visitare il reparto Operations a Basilea.

In esclusiva per le proprie lettrici e i propri lettori la rivista Cargo mette in palio venti inviti per visitare Operations. Gli interessati potranno registrarsi su [www.sbbcargo.com/de/operations](http://www.sbbcargo.com/de/operations) entro venerdì 5 ottobre 2012

Buona fortuna!

I nomi dei vincitori saranno pubblicati su [www.cargo-blog.ch](http://www.cargo-blog.ch)



Condizioni di partecipazione: l'offerta è diretta a tutte le persone fisiche maggiorenni e residenti in Svizzera. Sono esclusi dal concorso i collaboratori e le collaboratrici delle FFS, di SBB Cargo e i loro familiari.



Treno blocco.



Il reachstacker consente di trasferire rapidamente i container dal camion al treno e viceversa.

# Treno e autocarro: combinazione ottimale.

SBB Cargo potenzia l'offerta di trasporto intermodale in Svizzera. Un elemento è il nuovo terminale di Cadenazzo (TI) inaugurato la scorsa primavera.

TESTO: KATIA GUERRA - FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

Il veicolo si avvicina al treno merci, posiziona il braccio della gru sopra al container e lo afferra con i suoi ganci. Lo solleva senza fatica e lo posiziona con precisione millimetrica sull'autocarro. Pochi minuti dopo l'autista del camion può ripartire con il suo carico.

Da aprile il terminale di Cadenazzo, dove si svolge questa scena, rappresenta un'efficiente piattaforma di trasbordo ed è una com-

ponente integrale dell'offerta «Ferrovia e Trasbordo» di SBB Cargo. I clienti di SBB Cargo dispongono di quattro binari da 220 metri e un reachstacker, un veicolo dotato di gru costruito proprio per il trasbordo di container e che permette di trasferire rapidamente i container dai treni merci ai camion e viceversa. Il reachstacker può movimentare container fino a 40 tonnellate e dispone inoltre di sistemi di sicurezza che impediscono il sollevamento >

del carico se il dispositivo di trasporto non è assicurato.

«Questa modalità di trasbordo per container rappresenta il futuro del traffico combinato», spiega Giorgio Biasca, direttore del team di produzione Cargo regionale di Cadenazzo. Il team è composto da 15 collaboratori, di cui 3 hanno seguito una formazione specifica per la guida del reachstacker. Al momento, questa forma di trasbordo richiede in media quattro ore al giorno, oltre al tradizionale carico e scarico di carri merci. Quattro aziende (le due società di trasporto Galliker e Dreier, Postlogistics e McDonald's) utilizzano già quest'offerta. Presto se ne aggiungeranno altre, le trattative sono già in corso. «Ci rivolgiamo soprattutto agli autotrasportatori, ma anche ai clienti finali», spiega Marc Falconnier, Key Account Manager presso SBB Cargo. «Ci teniamo a sottolineare

che la nostra offerta è semplice, ecologica e di alta qualità e consente di trasportare container 24 h su 24 da un terminale all'altro puntualmente e a prezzi interessanti.»

### Investimento da 11 milioni di franchi.

Postlogistics è uno dei quattro clienti che già utilizzano il terminale di Cadenazzo. «Siamo molto soddisfatti, il servizio è professionale», dice Stefan Fiechter, responsabile per Postlogistics del traffico combinato. «Dopo un primo momento in cui abbiamo monitorato con grande attenzione le fasi di trasbordo, adesso siamo tranquilli. Il trasbordo è eseguito nel migliore dei modi e non dobbiamo più preoccuparci del trasporto dei nostri container mobili della Posta.» Il nuovo terminale nella zona industriale a ovest di Cadenazzo amplia la capa-

cià del punto di carico già esistente presso la stazione FFS che ha ormai raggiunto il limite. Per molti anni le FFS hanno lavorato con convinzione alla realizzazione di questo progetto investendo 11 milioni di franchi. «Questo fatto rappresenta un grande passo avanti per rendere il Ticino più facilmente raggiungibile», spiega Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo. «In vista dell'apertura della galleria di base del Gottardo abbiamo creato le premesse affinché i nostri clienti del Ticino siano collegati al resto della Svizzera in modo ancora più rapido ed efficiente. Da questa offerta interessante ci aspettiamo una crescita tangibile del traffico intermodale con la speranza di poter migliorare la situazione sulle strade ticinesi e contribuire allo sviluppo economico ed ecologico della regione.» ■

## «Sappiamo di aver fatto la cosa giusta.»

Daniel Bürgy, responsabile generale del progetto Strategia TC, racconta le prime esperienze con il nuovo treno navetta Dietikon – Renens.



Daniel Bürgy

### Esattamente come funziona l'offerta con il nuovo treno navetta?

Dall'inizio di quest'anno SBB Cargo fa circolare due volte al giorno due treni diretti di linea con rispettivamente dieci carri container da Dietikon (ZH) a Renens (VD) e ritorno: la mattina e la sera da Renens e il pomeriggio e la sera da Dietikon. Siamo in grado di trasportare tutti i comuni container, per i clienti il processo è molto semplice e la presenza sul mercato neutra.

### Quali sono le prime esperienze con questo nuovo progetto?

L'utilizzo procede secondo i piani. In particolare per il pomeriggio le prenotazioni sono sempre molte e la puntualità è pari al 99 %.

### Quali sono i vantaggi per i clienti?

Prendiamo l'esempio del treno del pomeriggio da Dietikon. I clienti possono accettare un ordine a mezzogiorno, consegnarlo allo spedizioniere che trasporta la merce a Dietikon. La sera il treno è a Renens e lo spedizioniere può commissionare la merce durante la notte per la distribuzione capillare e consegnarla la mattina presto. È possibile anche il trasporto notturno e distribuire direttamente la merce al mattino successivo. I container possono circolare rapidamente grazie all'elevata frequenza. È possibile prenotare anche poco prima della partenza: basta una telefonata.

### Come intende sviluppare SBB Cargo quest'offerta?

Con quest'offerta siamo in grado di aprire un nuovo segmento di mercato. Sono ormai passati i tempi in cui la strada e la ferrovia si facevano la guerra. La Svizzera ha bisogno di soluzioni logistiche intelligenti e noi abbiamo fatto la cosa giusta.

### FERROVIA E TRASBORDO: TRAFFICO INTERNO COMBINATO.

Il traffico combinato (TC) non interessa solo l'estero. L'offerta specifica per la Svizzera di SBB Cargo si chiama «Ferrovia e Trasbordo» e viene ampliata. Cadenazzo (v. articolo) e Rothemburg (v. pag. 18) sono due degli otto terminali che saranno appunto ampliati e rinnovati nel 2012.

Alla base di questo progetto vi è un nuovo modo di pensare la produzione: le merci sono trasportate con treni di linea cadenzati ad una velocità di 120, mentre il traffico a carri completi viaggia solo di notte. La novità è il treno navetta che, da gennaio 2012, circola con orario fisso fra Dietikon e Renens.

L'obiettivo di questa offerta è di trasferire su rotaia il traffico su strada ed alleggerire quindi le strade nazionali. L'offerta è strutturata ed ampliata da SBB Cargo in stretta collaborazione con gli autotrasportatori e i grandi clienti.



La certificazione ECM prevede una documentazione ampia e completa.

## Monitoraggio permanente.

SBB Cargo è stata la prima impresa di trasporto ferroviario in Europa ad aver ottenuto la certificazione ECM. Questo fatto non implica solo maggior sicurezza nel traffico ferroviario, ma comporta anche effetti finanziari positivi.

TESTO: ROBERT WILDI – FOTO: GIAN VAITL

Si può imparare molto da un brutto avvenimento. È quello che è successo nel maggio 2011 quando a Müllheim, nel sud della Germania, un treno merci che trasportava prodotti chimici deragliò, fortunatamente senza provocare una catastrofe. SBB Cargo allora ispezionò e riparò centinaia di carri merci propri. «Un processo che richiede molto tempo, ma che per noi fu molto facile», ricorda Beat Gutzwiller, responsabile Qualità, Sicurezza e Ambiente (QSU). Grazie alla certificazione ECM.

ECM «Entity in Charge of Maintenance», è sinonimo di una serie di requisiti chiaramente formulati in materia di sicurezza. L'Unione Europea ha introdotto l'ECM nel 2008. Un «ufficio competente in materia di manutenzione» deve assicurare che tutti i carri presenti sul registro

nazionale dei veicoli siano soggetti a manutenzione secondo le norme in vigore. SBB Cargo ha avviato l'attuazione operativa dell'ECM a gennaio 2010 e ha ricevuto la prima certificazione a settembre dello stesso anno. La certificazione prevede che ogni singolo carro merci sia dotato di una propria scheda su cui sono documentati dettagliatamente, rendendoli così rintracciabili, manutenzioni, riparazioni, processi e caratteristiche d'esercizio, dalla costruzione fino alla demolizione.

Per Beat Gutzwiller l'incidente di Müllheim ha dimostrato chiaramente che questa è la strada giusta. «La documentazione completa ci ha aiutato enormemente.» I vantaggi offerti dai requisiti ECM, che entreranno in vigore in maniera vincolante con l'attuale riforma delle ferrovie >



informazioni necessarie all'officina, il che può facilitare e accelerare notevolmente il processo di riparazione. Si possono trarre insegnamenti importanti dall'esperienza passata, racconta Beat Gutzwiller. «Se, ad esempio, un carro ha avuto lo stesso problema cinque anni prima, grazie all'ECM sappiamo rapidamente quali interventi furono eseguiti e li possiamo ripetere anche nel caso attuale.»

### Azione preventiva.

Queste informazioni non sono di aiuto solo al processo di riparazione, ma svolgono anche un'azione preventiva per il futuro. «La maggiore trasparenza rappresenta per noi un'ottima base per elaborare analisi e profili dei rischi più precisi per ogni singolo carro e, di conseguenza, per l'esercizio nel suo insieme», dice Beat Gutzwiller. SBB Cargo è, oggi, in grado di documentare lo stato di tutto il suo parco veicoli con una precisione impensabile ancora pochi anni fa.

L'introduzione dei requisiti ECM sostituisce l'autodichiarazione a lungo utilizzata con un processo di controllo indipendente e rappresenta un aiuto prezioso per SBB Cargo in vista del miglioramento costante della sicurezza d'esercizio. La sicurezza al 100 % non sarà mai possibile, dice Beat Gutzwiller. «Ma avvicinarsi il più possibile a questa soglia è un obiettivo realistico.» ■

prevista per il 2013, sono risultati evidenti in quell'occasione.

Non vi è stata una modifica dei processi di riparazione concreti e consolidati di SBB Cargo, ma una ridefinizione della divisione dei ruoli. Esempio: un carro merci di SBB Cargo subisce un guasto mentre è in viaggio. Viene ispezionato in loco da un controllore tecnico in base a un manuale degli errori. Se il controllore stabilisce che il carro rappresenta un pericolo per la circolazione, viene ritirato immediatamente. Il proprietario del carro ossia l'ufficio ECM, in questo caso SBB Cargo, commissiona dove e come eseguire la riparazione.

Grazie alla documentazione di tutti i dati rilevanti del carro, SBB Cargo può trasmettere le

#### JENS-ERIK GALDIKS,

Responsabile Tecnica del parco veicoli, è il padre spirituale della certificazione ECM presso SBB Cargo.



Jens-Erik Galdiks

#### SBB Cargo è la prima impresa di trasporto ferroviario in Europa ad aver ottenuto la certificazione ECM. Qual era la vostra motivazione?

Abbiamo compreso molto presto che questa sarebbe stata una decisione avveniristica che, oltre ad una maggiore sicurezza, ci avrebbe portato anche vantaggi economici. Poter incrementare la disponibilità tecnica dei veicoli, infatti, comporta vantaggi finanziari.

#### Quali sono state le sfide maggiori durante l'attuazione?

I requisiti ECM non sono una novità, in parte però sono molto dettagliati. La sfida maggiore consiste nello sviluppare soluzioni specifiche ottimali.

#### La certificazione interessa i carri merci di vostra proprietà. Siete intenzionati ad ampliarla anche sui carri di terzi?

La certificazione presente vale per tutti i carri merci, ma SBB Cargo, finora, si è concentrata solo sui propri. L'ampliamento anche ad altri proprietari è comunque allo studio.

#### Esiste una certificazione simile anche per la manutenzione delle locomotive?

No. Anche se il sistema ECM, già oggi, è valido per tutti i veicoli ferroviari, l'obbligo di certificazione riguarda solo i carri merci. Ma poiché per noi era chiaro sin dall'inizio che si sarebbe arrivati anche alle locomotive (presumibilmente nel 2016), il sistema è stato costruito di conseguenza. SBB Cargo, quindi, si è già attrezzata idealmente per il futuro ed ha acquisito un ampio know-how che risulterà molto utile anche alle altre divisioni delle FFS.

#### LA PREVENZIONE PRIMA DI TUTTO.

Il sistema di manutenzione di SBB Cargo si basa sulla prevenzione. Le locomotive e i carri merci sono controllati regolarmente a scadenze fisse: in questo modo è possibile individuare per tempo e riparare i guasti. Questa metodologia consente di ridurre il numero di riparazioni. Al momento SBB Cargo sta lavorando alla messa in atto del cosiddetto sistema CBM (Condition Based Maintenance) che rafforzerà ancora di più questo principio. Scopi: un impiego più efficiente del materiale rotabile, valore aggiunto per il cliente, maggiore disponibilità e pianificazione sicura.

La Confederazione lancia un nuovo sistema di finanziamento per l'uso delle tracce ferroviarie.



## Nuovo sistema tariffario delle tracce: maggior coinvolgimento degli utenti.

Oggi il finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria non è garantito a lungo termine: per il mantenimento dell'esercizio e della sostanza, così come per il potenziamento dell'infrastruttura, il futuro fabbisogno di risorse è nettamente superiore a quanto disponibile. Pertanto la Confederazione ha concepito un nuovo sistema di finanziamento che prevede al contempo anche una maggior partecipazione degli utenti. Il nuovo sistema tariffario delle tracce combina questi due elementi.

Cosa significa in concreto? Per percorrere 250 chilometri in auto ci serve più benzina che per 80 chilometri. Il costo del viaggio varia a seconda della lunghezza e del tipo di strada. Questo vale anche per il nuovo sistema tariffario delle tracce. Il prezzo di base per tutti i treni viene aumentato e a ciò si aggiungono i supplementi individuali. Sono coinvolti nel nuovo sistema tariffario delle tracce tutti i principali utenti e fornitori

dell'infrastruttura ferroviaria: pendolari, clienti della ferrovia, Confederazione, cantoni, imprese di trasporto e d'infrastruttura.

Sia nel traffico viaggiatori che in quello merci il nuovo sistema di calcolo comporta un aumento dei costi delle tracce e un conseguente rincaro dei trasporti, il quale varia a seconda del tipo di trasporto. Il prezzo di base ora si calcola in funzione del peso e della distanza (per chilometro/asse). Per altri fattori come treni in circolazione negli orari di punta o trasporti di merci pericolose, si applicano supplementi individuali. SBB Cargo trasferisce questi costi aggiuntivi in modo semplificato e secondo il principio di causalità. L'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) aumenterà i prezzi delle tracce per l'intera rete svizzera in due tappe fissate per il 1° gennaio 2013 e il 1° gennaio 2017.

InnoTrans



## InnoTrans a Berlino: SBB Cargo c'è.

Dal 18 al 21 settembre Berlino ospita InnoTrans, la piattaforma di settore dedicata alle tecnologie ferroviarie. SBB Cargo si presenterà ai visitatori insieme a FFS Viaggiatori. Tra gli highlight spicca la nuova locomotiva ibrida Eem 923 di SBB Cargo che sarà presentata al pubblico internazionale insieme a Stadler Rail. SBB Cargo metterà inoltre in vendita locomotive e carri merci usati. A nessun altro evento del settore presenziano così tanti decision maker come a questa manifestazione biennale. Si tratta quindi di un'ottima occasione per instaurare contatti preziosi.



## La rivista Cargo avanza con successo – e presto anche con un nuovo look.

La rivista Cargo è conosciuta dai lettori e suscita un vivo interesse. Questo è il dato che emerge da un recente sondaggio fra i lettori realizzato nella primavera 2012. Eppure sarà ben presto oggetto di cambiamento.

Per incarico di SBB Cargo, nel marzo 2012 un istituto di ricerche ha intervistato 788 lettrici e lettori al telefono o per via elettronica. Il sondaggio telefonico ha dimostrato che SBB Cargo ha portato il grado di conoscenza della rivista Cargo al 91% (sondaggio 2006: 80%). Il 75% dei lettori e l'80% dei clienti hanno dichiarato di leggere annualmente tutte e quattro le edizioni della rivista o almeno tre di esse. I lettori hanno espresso un giudizio positivo sul grado di comprensione dei testi, il layout e il rapporto fra testo e immagini.

Il sondaggio ha dimostrato però che la qualità degli indirizzi dei lettori non corrisponde più alle attuali esigenze. La nuova immagine con cui si presentano le FFS comporta inoltre delle modifiche anche all'aspetto della rivista Cargo. Per questo, la direzione della redazione ha avviato i lavori per rivederne la composizione e il layout.

## Nuova strategia della flotta: SBB Cargo ottimizza l'impiego dei veicoli.



Eem 923

Il completo rinnovamento delle locomotive da manovra si concluderà l'anno prossimo. Dopo di che passeremo dagli attuali 10 a soli 3 tipi di locomotive. La nuova locomotiva ibrida Eem 923 diventerà la più importante della flotta. La moderna locomotiva diesel Am 843 sarà impiegata prevalentemente per il servizio pesante di manovra e di consegna, mentre il Tm 232 sarà utilizzata per il servizio leggero. Questo

fatto comporta la riduzione dei costi di esercizio e manutenzione nonché una migliore disponibilità dei mezzi. Nel traffico di transito di SBB Cargo International sarà utilizzata l'attuale flotta di moderne locomotive del tipo Re 482 e Re 484/Re 474. Si prevede inoltre di noleggiare locomotive policorrente per la Germania, la Svizzera e l'Italia. Le comprovate locomotive di linea Re 620 e Re 420 vengono impiegate nel traffico interno in Svizzera. Varie misure di assistenza servono a garantire che queste locomotive possano essere utilizzate ancora per altri 15 a 20 anni.

Già negli anni passati SBB Cargo ha modernizzato e rinnovato la propria flotta di carri merci in modo mirato, in base alle esigenze dei suoi clienti. Anche in questo contesto, nei prossimi anni saranno ridotti il numero di tipi e, grazie a un impiego più efficiente, anche le dimensioni della flotta. Già fra il 2006 e il 2011 è stato possibile ridurre il numero dei carri del 24%, benché il volume destinato al trasporto a carri completi – vale a dire il settore principale – fosse diminuito solo del 15%. Questi sono gli effetti di una disposizione sempre più efficiente e di una circolazione dei carri più rapida. La strategia della flotta è parte del programma di risanamento avviato da SBB Cargo al fine di raggiungere la parità di bilancio nell'anno di esercizio 2013.

## Nuova immagine: la pubblicità SBB Cargo in allegato.

La nuova campagna pubblicitaria delle FFS, intitolata «In viaggio come a casa propria», mette al centro SBB Cargo e il traffico merci. A partire da quest'anno questo soggetto accompagna la comunicazione delle FFS in tutte le divisioni e ricorda che 28 000 collaboratori assicurano ogni giorno prestazioni di altissimo livello per 1 milione di clienti – anche nel traffico merci. La campagna trasmette un'immagine autentica delle FFS e non una realtà artificiale. Nello sviluppo del concept, l'intento principale è stato quello di mostrare la ferrovia così com'è. Nonostante tutto questo realismo, non manca ovviamente una nota di spirito, come si vede nel cartellone dedicato al tema della corsa d'esordio. Il soggetto, stampato in una tiratura a parte, è allegato a questo numero della rivista Cargo.



## Giacobbo/Müller in viaggio attraverso il Gottardo.

Ospiti speciali sulla linea del Gottardo: all'inizio di agosto il duo di comici svizzero tedesco, formato da Viktor Jacobbo e Mike Müller, ha viaggiato nella cabina di guida di un treno merci da Dietikon a Bellinzona. «Mike cerca il minibar», comunica Jacobbo su twitter durante il viaggio. A Erstfeld al duo si aggiunge Andreas Meyer, CEO delle FFS. Jacobbo aggiorna più tardi i suoi follower su twitter: «Servizio ora al massimo – Andreas Meyer offre il panettone.»



Mike Müller, Viktor Jacobbo, Andreas Meyer (da sinistra)



## Il ponte ribaltabile.

Il ponte Steffenbach sulla tratta montana della Furka è unico al mondo. Situato sulla traccia di una valanga, il ponte viene smontato alla fine dell'autunno e poi rimontato in primavera da una squadra affiatata di volontari.

TESTO: BERNHARD RAOS – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

«Quest'anno è andata bene, contro ogni aspettativa. A maggio siamo riusciti a rimontare il ponte Steffenbach tre giorni prima del previsto» spiega Walter Willi, responsabile del reparto costruzioni della ferrovia a vapore della linea di valico della Furka (DFB). In alcuni punti la neve aveva formato dei cumuli alti fino a 15 metri sui binari ed eravamo preoccupati soprattutto per un versante a rischio valanghifero presso la forra di Steffenbach. Il manto nevoso era però ben assestato e consolidato, il ver-

sante è rimasto tranquillo e, quindi, lo sgombero è stato più rapido del previsto.

Ogni primavera, quando lo sgombraneve raggiunge il margine della forra e si è conclusa la spalatura, viene messo in scena uno spettacolo con effetti tecnici speciali. Un team di una ventina di esperti, ognuno dei quali conosce a memoria i movimenti da fare, monta questo ponte con una campata di 36 metri. La costruzione in acciaio risale al 1925. È formata da tre

sezioni ed è appoggiata sul canalone senza l'uso di piloni. Fu costruita così perché un paio d'anni prima una valanga aveva distrutto il viadotto originariamente in pietra.

Il meccanismo di ripiegamento del ponte ribaltabile fu sviluppato dall'ingegnere svizzero Rudolf Dick ed ancora oggi è unico al mondo. Per il montaggio e lo smontaggio non serve la gru. La parte centrale lunga 13 metri è appesa a grandi cerniere e può essere ripiegata e fissata >



alla trave del ponte. La protezione dalle valanghe è data da un aggetto del muro. Durante lo smontaggio, la parte superiore e inferiore del ponte più quella centrale ripiegata su di esse sono tirate sui binari verso monte e verso valle. Per il montaggio si esegue la stessa procedura in ordine inverso. «Per ripristinare questo ponte di diverse tonnellate con due argani idraulici il nostro team impiega circa sei ore», spiega Willi. Fino al 1990 gli argani erano ancora di tipo manuale e i lavori, di conseguenza, più faticosi. Le funi metalliche di 16 millimetri di diametro sono tirate tramite paranchi per riuscire muovere le quasi 50 tonnellate (32 tonnellate il ponte e 15 tonnellate la sovrastruttura dei binari).

**Circa 50 tonnellate da muovere.**

Un tracciato al riparo dalle valanghe sarebbe forse meno faticoso? Il direttore Willi dice ridendo: «Ho proposto un percorso alternativo con riporto per argine, ma non è stato accolto. Il ponte, oggi, è un patrimonio culturale unico e merita di essere tutelato.» Per la DFB il ponte ribaltabile rappresenta un «fiore all'occhiello».

Ecco perché, il prossimo ottobre, una ventina di volontari, la maggior parte dei quali è impegnata da anni con la DFB, torneranno a «ripiegare» il ponte per il suo letargo. ■

#### TRATTA MONTANA DELLA FURKA: UNA LINEA FERROVIARIA DIVERSA DA TUTTE LE ALTRE.

La tratta montana della Furka fu inaugurata nel 1925 e dismessa nel 1981, poco prima dell'apertura della galleria di base. Lo smantellamento fu impedito da un gruppo di «amici della ferrovia» che, nel 1983, si costituì in associazione (Verein Furka Bergstrecke VFB) e, due anni dopo, fondò la società Dampfbahn Furka-Bergstrecke AG (DFB). Dal 1992 la circolazione da Realp è stata ripristinata a tappe. Nel 2010 fu terminato l'ultimo tratto fino a Oberwald. Il tratto è lungo 17,8 chilometri e, non essendo sicuro in inverno, la circolazione è consentita solo da giugno a ottobre.

La DFB vive grazie al grande impegno dei suoi soci. Centinaia di volontari con sezioni in Svizzera, Germania, Belgio e Paesi Bassi prestano ogni anno circa 36 000 ore di lavoro. Negli ultimi anni, azionisti benefattori hanno permesso diversi aumenti di capitale. Una parte dei fondi è frutto di donazioni.

[www.dfb.ch](http://www.dfb.ch)



Oliver Wolf

### Cloud Computing per la logistica: la nuvola che fa risparmiare.

*Cari responsabili di logistica,*

*nessun altro settore è esposto a esigenze così mutevoli come la logistica. Nel più breve tempo possibile deve reagire alle nuove situazioni, realizzare i desideri della clientela ed essere all'altezza di aspettative sempre diverse. Finora l'infrastruttura IT doveva sempre mettere a disposizione la massima potenza per poter far fronte a tutti gli incarichi anche nei periodi di punta. Nei periodi di minor lavoro, quindi, vi era un surplus di capacità che non era utilizzato. Con il Cloud Computing non è più così. È possibile ridurre significativamente i costi grazie alla disponibilità flessibile della potenza dei computer e il conteggio in funzione dell'utilizzo.*

*Il Cloud va a vantaggio soprattutto delle PMI che richiedono soluzioni economicamente efficienti e personalizzate, ma che non dispongono di grandi investimenti per vaste applicazioni con molte componenti spesso inutili per l'azienda. Se il conteggio avviene in base all'utilizzo, le PMI possono accedere a soluzioni fino a quel momento improponibili. Ma il Cloud presenta vantaggi anche per le grandi imprese. Le soluzioni di Private Cloud interne all'azienda sono in grado di raggruppare le risorse di reparti e unità organizzative, concentrare il know-how e ridurre le singole voci di investimento sommandole fra di loro.*

*Anche se il Cloud Computing, grazie alla sua scalabilità, sembra essere fatto apposta per la logistica, molti operatori sono ancora diffidenti. Domande senza risposta e pregiudizi ancora vivi tengono lontane alcune aziende dal trasferire applicazioni sulla nuvola. Argomenti come la sicurezza dei dati, problemi di disponibilità e fornitura puntuale dei risultati sono ancora visti con occhio critico. Nella pratica queste preoccupazioni, però, non hanno alcun fondamento. L'utilizzo del Cloud Computing ha permesso di migliorare considerevolmente la sicurezza dei dati, la disponibilità e la performance per la maggior parte degli utenti. Anche lo sviluppo di nuovi progetti fa cambiare idea. Lo scetticismo iniziale che accompagna l'introduzione di nuove tecnologie va progressivamente scomparendo. Gli standard internazionali di sicurezza e le misure di tutela così come le condizioni quadro giuridiche sono adeguate via via alle necessità del settore. Nel 2011, secondo un'analisi di mercato, il 64% delle aziende intervistate in Germania prevedeva già di utilizzare i software sulla nuvola.*

*Il primo programma completo di Cloud Computing per la logistica è presente su [www.logistics-mall.de](http://www.logistics-mall.de).*

*L'informatico Oliver Wolf dirige il cluster dell'innovazione «Cloud Computing für Logistik» dell'istituto Fraunhofer.*



Ernst Stalder

## 40 tonnellate in pugno.

Ernst Stalder è un esperto di movimentazione che ha seguito la formazione per guidare il nuovo veicolo da trasbordo reachstacker di SBB Cargo con cui ogni giorno, nel terminale Rothenburg, carica container fino a 40 tonnellate dal treno al camion e viceversa.

TESTO: SUSANNE WAGNER – FOTO: DOMINIK PLÜSS

Quando Ernst Stalder si è seduto la prima volta nella cabina di guida del reachstacker aveva le farfalle nello stomaco. Era il febbraio 2012. Imparare ad utilizzare un veicolo per il trasbordo dal peso di 75 tonnellate era una sfida anche per questo specialista in manovre. Con i pulsanti che aveva davanti si esercitava ad aprire i lunghi bracci prensili che sollevavano il container. È stato molto emozionante anche quando, per la prima volta, un autista stava aspettando sul piazzale di carico pubblico Cargo di Rothenburg che il reachstacker sollevasse il container dal camion per caricarlo sul treno.

«La tensione è passata rapidamente», ricorda Ernst Stalder. Ma il rispetto per quel gigante di macchina è rimasto. La sicurezza svolge un ruolo preminente. Da regolamento si lavora in due. Il secondo uomo comunica via radio quando il container è stato sbloccato. Solo a quel punto Stalder può azionare il braccio prensile che aggancia il container e lo solleva dal carro ferroviario. Ernst Stalder deve fare attenzione alla posizione orizzontale del container e, se necessario, correggerla con i pulsanti di comando. Legge sul display le tonnellate che sta sollevando e, se viene superato il carico massimo di 40 tonnellate, suona l'allarme.

Per non distrarsi, questo padre di famiglia non ascolta mai musica nella cabina climatizzata, anche se sarebbe consentito. Il lavoro impegnativo con il reachstacker richiede attenzione, concentrazione e avvedutezza. Ernst Stalder: «Non si può lasciare acceso il reachstacker come se fosse un rasaerba. Bisogna stare concentrati e non aver fretta.» Questa mattina non serve. Stalder ha il primo turno ed entra all'alba nella cabina del reachstacker. I dieci container arrivano a Rothenburg ogni mattina alle 5.45 con il treno proveniente dal Ticino via Olten dove la metà dei carri viene già scaricata.

Con il nuovo veicolo per il trasbordo, gli addetti alla movimentazione caricano i container direttamente sui camion in attesa, cosa impossibile prima dell'acquisto del reachstacker. Ernst Stalder non vede cosa contengano i container, ma ritiene questa modalità di trasporto molto intelligente ed è contento che SBB Cargo punti sempre di più sul traffico combinato.

Cosa si prova a guidare un veicolo in grado di sollevare senza fatica container da 40 tonnellate? «Bisogna lavorare con la massima concentrazione, ma è bello guidare una macchina così grande», dice, illuminandosi in volto, Ernst Stalder che già da bambino voleva fare il mac-

**ERNST STALDER, 53 ANNI,**

è sposato, padre di due figlie ormai grandi (20 e 23 anni). Vive a Rothenburg dove lavora per le FFS da 29 anni. Dopo la scuola fece un apprendistato presso le FFS e, nel corso degli anni, frequentò diversi corsi di formazione interni, fra cui quello per conducente del trattore radiocomandato e, ultimo, per conducente dell'apparecchio mobile di trasbordo reach-stacker. Per arrotondare lo stipendio fa il custode nel tempo libero.

chinista. Questo lavoro lo fa uscire da una routine lavorativa già comunque variegata: controllare i treni in arrivo, condurli al binario di raccordo con il trattore, prendere i treni vuoti o comporre i carri pieni per il traffico a carri completi e prepararli per la partenza.

Dopo un'intensa giornata di lavoro Ernst Stalder preferisce staccare la spina facendo lavoretti in giardino, passeggiando sul lago, guardando un bel film con la moglie o stando seduto sul balcone. ■

**3 domande.****Si ricorda il suo primo trasporto?**

*Si, consegnai il primo treno di oli minerali con la locomotiva di linea. Che soggezione!*

**Quale altro talento le piacerebbe avere?**

*Mi sarebbe piaciuto giocare a tennis. Guardo volentieri le partite in TV e sono sempre stupito da quello che professionisti come Roger Federer riescono a fare con la racchetta e la palla.*

**In cosa spende regolarmente dei soldi?**

*Cigarillos. Stare seduto sul balcone e fumare mi rilassa veramente.*

**Impressum.**

cargo 3|12. Settembre 2012. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Heini Lüthy (direzione), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafica/composizione** Werbekontor, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)51 229 06 73, fax +41 (0)51 229 02 99, [www.sbbcargo.com/it/rivista](http://www.sbbcargo.com/it/rivista)

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

**Desiderate un abbonamento gratuito?**

Trovate il modulo online su: [www.sbbcargo.com/it/rivista](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 01 02, per e-mail a [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com) o per posta a: SBB Cargo, cargo magazin, G-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basilea, Svizzera

**Servizio clienti:**

**SBB Cargo AG**  
Servizio clienti  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. Svizzera 0800 707 100  
Fax Svizzera 0800 707 010  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
Fax Europa 00800 7222 4329  
[cargo@sbbcargo.com](mailto:cargo@sbbcargo.com)  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

**SBB Cargo International**  
Riggenbachstrasse 8  
4600 Olten  
Svizzera  
Tel. Svizzera 0800 707 100  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
[info@sbbcargo-international.com](mailto:info@sbbcargo-international.com)

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

-  [www.cargo-blog.ch](http://www.cargo-blog.ch)
-  [www.facebook.com/sbbcargo](http://www.facebook.com/sbbcargo)
-  [www.twitter.com/sbbcargo](http://www.twitter.com/sbbcargo)
-  [www.youtube.com/sbbcargovideos](http://www.youtube.com/sbbcargovideos)
-  [www.flickr.com/cargo-blog](http://www.flickr.com/cargo-blog)
-  [www.issuu.com/sbbcargo](http://www.issuu.com/sbbcargo)





SBB CFF FFS

In viaggio  
come a casa  
propria.



Il nostro viaggio inaugurale