

cargo

Incontro tra CEO con
Thomas Amstutz,
Feldschlösschen AG
Pag. 26

Traffico merci su rotaia – la Svizzera come modello?

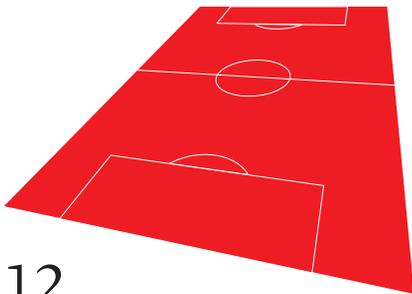
L'asse nord-sud: in viaggio lungo il principale
corridoio merci europeo

Traffico merci su rotaia – la Svizzera come modello?

4



Asse nord-sud: un viaggio attraverso la Svizzera.



12

A colpo d'occhio: le dimensioni dei trasporti merci gestiti in Svizzera in un confronto per immagini.



Un treno di SBB Cargo a Wassen sul Gottardo.

- 4 Cargoland Svizzera
Reportage: da Basilea a Chiasso

- 12 Facts & Figures
Il fascino di Cargo

- 14 Intervista
«Peter Füglistaler, come si rende più competitiva la ferrovia merci?»

- 17 Analisi del Prof. Dott. Wolfgang Stölzle
«La logistica contribuisce al benessere»

- 18 Produzione Cargo Regionale
In moto come per incanto

- 22 Traffico merci ferroviario sul territorio
«Ci vuole più spazio di manovra imprenditoriale»

- 24 Frammenti
Novità dal settore della logistica

- 26 CEO-Talk
«In pratica qualsiasi merce può viaggiare su rotaia»

- 29 Istantanee Cargo
Autostrada viaggiante

- 30 La mia logistica
Evelyne Binsack, guida alpina e amante dell'avventura

Abbonamento gratuito su www.sbbcargo.com/it/abbonamento

Abbonatevi alla rivista Cargo gratuitamente. I lettori residenti in Svizzera possono scegliere tra la versione stampata e quella elettronica oppure ordinare entrambe le varianti. I non residenti in Svizzera devono optare invece per la versione elettronica.

Cambiare indirizzo, modificare o annullare l'abbonamento

Per comunicarci un cambio d'indirizzo, modificare o annullare il vostro abbonamento, potete collegarvi a www.sbbcargo.com/it/abbonamento o scriverci a cargomagazin@sbbcargo.com



Cara lettrice, caro lettore,

Sicuramente vi siete accorti di tenere in mano il primo numero della rivista Cargo nella sua nuova veste. È nostro desiderio offrirvi d'ora in poi una rivista di logistica che vi informi ancora più chiaramente sui trend del settore, le tecnologie e le nuove prospettive. Non mancheranno ovviamente anche temi sorprendenti, controversi e d'intrattenimento. Ogni numero, inoltre, sarà dedicato a un tema particolare che sarà analizzato nel dettaglio.

Il primo numero di questa rivista a tema è intitolato «Traffico merci su rotaia – la Svizzera come modello?». Come azienda leader nel traffico merci ferroviario in Svizzera vorremmo illustrarvi le particolarità del nostro paese alpino. Cosa ci distingue dai nostri vicini, quali sfide dobbiamo affrontare, cosa abbiamo da offrire e attorno a cosa ruota l'attuale dibattito nella politica dei trasporti? Per rispondere a questi quesiti, abbiamo fatto scendere in campo giornalisti competenti, chiesto l'opinione di esperti del settore e intervistato personaggi interessanti. Per questo debutto abbiamo scelto un evento molto speciale. Come certamente saprete, dal 4 al 7 luglio a Monaco si svolge la fiera Transport Logistic, un appuntamento fondamentale per il nostro settore. Ovviamente anche per noi!

SBB Cargo getta oggi le basi per il domani. Insieme a voi vorremmo percorrere nuove strade, scoprire nuove interessanti opportunità, sfruttare preziose potenzialità. Ed è con questo spirito che auguro a tutti voi buona lettura.

Martin Radtke
Responsabile Crossmedia SBB Cargo
martin.radtke@sbbcargo.com



www.sbbcargo.com

Gli approfondimenti sul portale web di SBB Cargo sono contrassegnati da questa icona.



blog.sbbcargo.com

Gli approfondimenti nel blog Cargo sono contrassegnati da questa icona.

Impressum Cargo 2|2013

La rivista di logistica di SBB Cargo è un quadrimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano.

Tiratura complessiva

13000 copie

Redazione (SBB Cargo)

Martin Radtke (responsabile), Karin Grundböck, Martina Riser, Miriam Wassmer, Matthias Widmer

Collaborazione redazionale (Crafft)

Roy Spring (responsabile), Peter Krebs, Robi Wildi, Pirmin Schilliger, Jean-Pierre Ritler

Concept, layout e realizzazione

Crafft Kommunikation AG, Zurigo

Traduzioni

Traductor, Basilea

Litografia e stampa

Neidhart+Schön AG, Zurigo

Indirizzo redazione

SBB Cargo, «Redazione rivista cargo», 4065 Basilea, Svizzera
cargomagazin@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.

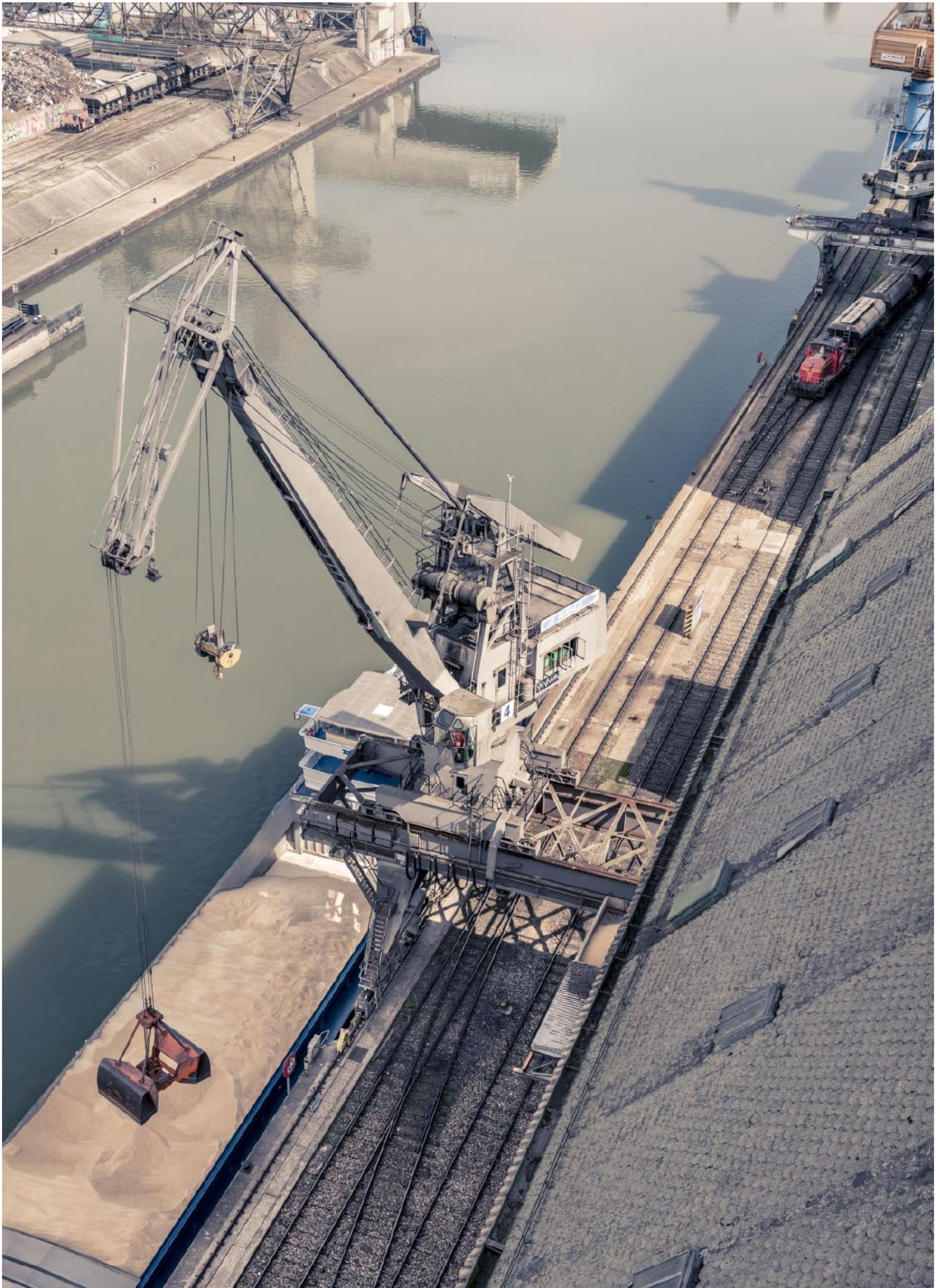


ClimatePartner^o
carboni neutrale al clima

Stampa | ID: 53232-1304-1006

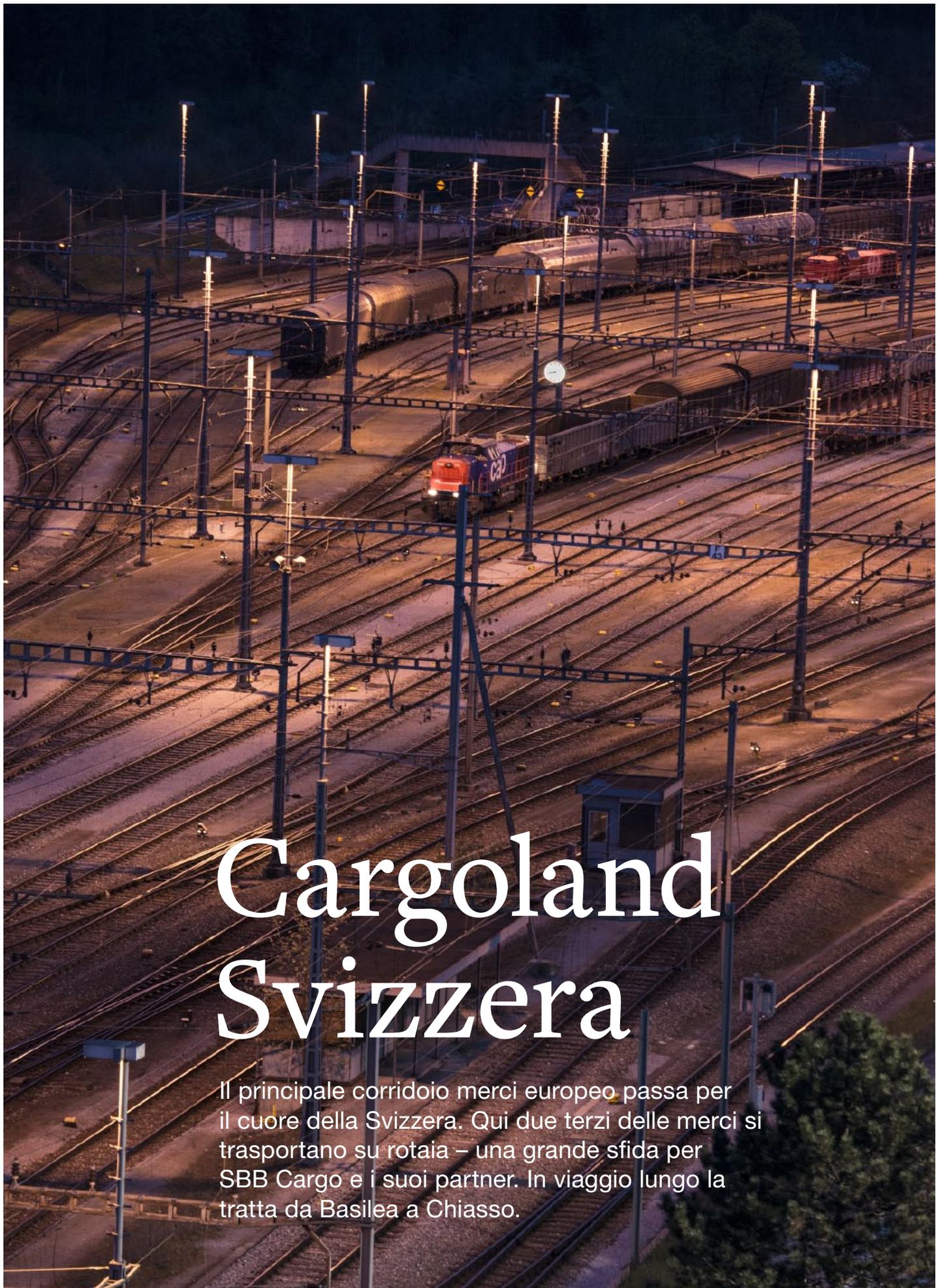


1. Porti renani Basilea-Kleinhüningen: l'importanza dell'asse Rotterdam-Basilea-Genova continua a crescere.





2. Stazione di smistamento di Muttenz: modernizzazione della piattaforma internazionale nella rete europea.



Cargoland Svizzera

Il principale corridoio merci europeo passa per il cuore della Svizzera. Qui due terzi delle merci si trasportano su rotaia – una grande sfida per SBB Cargo e i suoi partner. In viaggio lungo la tratta da Basilea a Chiasso.

Testo: Pirmin Schillinger
Foto: Roland Tännler

Piattaforma panoramica del silo Bernoulli a Basilea-Kleinhüningen nei porti renani svizzeri: da circa 50 metri d'altezza lo sguardo cade sui depositi, i padiglioni e i binari costruiti nel complesso portuale. Una gru preleva rottami da un carro e dopo un'elegante rotazione li fa cadere rumorosamente nella pancia di una nave. Il Reno attraversa il paesaggio per poi perdersi nella foschia mattutina. Lungo il margine della darsena, un'imponente gru fa avanti e indietro; visto da lontano, il colosso d'acciaio sembra un giocattolo. Hapag-Lloyd, Hanjin, Maersk – le merci d'oltremare provenienti da tutto il mondo approdano qui a Basilea anche in container.

Florian Röthlingshöfer, responsabile 1. di progetto Complessi e ferrovie portuali dei porti renani svizzeri (SRH), non ha dubbi sull'importanza del porto: «L'asse Rotterdam-Basilea-Genova è di gran lunga il più importante corridoio merci europeo. Basilea rappresenta un'interfaccia naturale in questo sistema di trasporti, poiché è qui che il Reno cessa di essere navigabile.» Le merci che in quattro giorni scendono per circa 900 chilometri lungo il fiume per poi proseguire verso sud, devono essere trasbordate nel portale nord d'accesso alla Svizzera. Circa il 40% della merce approda su autocarri, il 60% viene caricato su treni, di cui l'85% su treni di SBB Cargo. Ogni anno su questa tratta circolano circa 7.500 treni con 100.000 carri, distribuendo le merci in tutta la Svizzera, talvolta tramite tappe intermedie. Determinati carichi vengono inseriti anche nel traffico di transito sull'asse nord-sud, ad esempio i rottami dalla Germania per le acciaierie dell'Italia settentrionale.

Poiché il flusso di merci nelle acque internazionali è in crescita e il porto marittimo di Rotterdam amplia in modo massiccio le proprie capacità, i porti dell'entroterra sono costretti ad agire. In base alle previsioni, nei prossimi vent'anni il traffico di container tra il Mare del Nord e i porti renani svizzeri raddoppierà e addirittura triplicherà. «La richiesta di una maggiore prestazione di trasbordo dalla nave al treno aumenterà in modo esponenziale», afferma Florian Röthlingshöfer. Per questo motivo i Porti Renani Svizzeri e SBB Cargo pianificano insieme il terminal trimodale di Basilea



Sono circa 320 i treni merci che lasciano la stazione di smistamento Basilea-Muttenz in un giorno di traffico medio.

«Basilea rappresenta un'interfaccia naturale in questo sistemadi trasporti.»

FLORIAN RÖTHLINGSHÖFER

Nord a Kleinhüningen che comprende un terzo bacino portuale e impianti per binari e gru per i treni lunghi circa 700 metri. «Un salto quantico nella produzione ferroviaria», sostiene Florian Röthlingshöfer. Oggi i treni devono essere scomposti e riformati faticosamente perché i binari lungo le banchine sono lunghi solo 150-200 metri. Per SBB Cargo il terminal di Basilea Nord rappresenta il secondo grande progetto per il trasbordo di merci nel trasporto intermodale, accanto al nuovo gateway presso la stazione di smistamento Limmattal.

I treni merci caricati nei porti renani 2. viaggiano solo pochi minuti, prima di entrare nella stazione di smistamento di Basilea-Muttenz. Un mare di rotaie e piloni, le squadre di costruzione che posano nuove rotaie: l'ammodernamento dell'impianto Basilea I sarà concluso a settembre 2013. Dopo di che continua a vigere il principio di smistamento classico: i vagoni spinti attraverso la sella di lancio da una locomotiva di manovra si muovono nell'area come per incanto. Spostandosi mediante gli scambi negli estesi scomparti dei binari di direzione, si arrestano infine con uno sbalzo delicato. «La manovra è ampiamente automatizzata, ma siamo ancora ben lontani dall'aver una stazione che fa tutto da sola», afferma Christoph Buser, vice-responsabile della stazione di smistamento di Basilea. Gli addetti allo smistamento agganciano i vagoni come hanno sempre fatto. Al contrario sono scomparsi gli uomini che una volta arrestavano manualmente i vagoni con regolatori e staffe di arresto. Ora si frena in modo elettrodinamico, quindi in modo più silenzioso, con maggiore soddisfazione dei residenti.

Cambio del macchinista a Goldau

Basilea-Muttenz è una piattaforma internazionale. Qui avviene il cambio di locomotiva per i treni provenienti dalla Francia e dalla Germania e si formano di nuovo i treni per la distribuzione locale delle merci nella Svizzera nord-occidentale o il transito verso l'Italia. Sono circa 320 i treni merci che lasciano la stazione di smistamento in un giorno di traffico medio. L'impianto Basilea I, che raggruppa il traffico in direzione sud, in futuro dovrebbe diventare – insieme all'impianto Basilea II responsabile per il traffico in direzione nord – una delle stazioni di smistamento più moderne della rete europea.

Un'ora e mezzo dopo la partenza da Basilea-Muttenz, un treno merci carico di

container, originariamente partito da Ludwigshafen, raggiunge la stazione di Goldau via Bözberg, Freiamt, Rotkreuz. Qui inizia la cruna dell'ago della tratta del Gottardo: tutti i corridoi d'accesso dal Mittelland si fondono in un'unica linea. Occorre sostituire il macchinista: Dominik Baumberger dà il cambio **3.** al collega Damian Schelbert. I due uomini si scambiano alcune informazioni e il viaggio prosegue. Dominik Baumberger, 34 anni, da undici anni macchinista qualificato, conosce il tragitto nord-sud come le sue tasche. Poiché i vagoni sono molto carichi, a Erstfeld viene agganciata una terza locomotiva che garantisce una spinta supplementare. Attraversando le gallerie elicoidali si sale fino al portale nord della galleria.

La tratta del Gottardo **4.** richiede una maggiore attenzione. Il macchinista scruta con un occhio i pendii da dove potrebbero cadere dei sassi o arrivare una valanga, mentre con l'altro controlla gli strumenti. «Dopo così tanti anni conosci la tratta e noti rapidamente se qualcosa non va», afferma Dominik Baumberger. In caso di incidente contatterebbe subito il centro di comando a Olten che pianifica non solo l'impiego di macchinisti e locomotive, ma segue, gestisce e monitora anche un centinaio di treni in transito che SBB Cargo International conduce sull'asse nord-sud nei giorni di punta.

Il viaggio da Ludwigshafen a Gallarate vicino a Milano dura circa dodici ore. Quasi la metà avviene sulla tratta attraverso la Svizzera. In merito alla sfida che affronta insieme al suo team, il responsabile dei turni Thomas Galliker afferma: «Siamo responsabili del fatto che il treno arrivi da A a B rispettando la tabella di marcia.» Sul tavolo di un disponente tremolano fino a quattro schermi che gli consentono di avere la visione d'insieme sull'orario dei treni merci, fino ai dettagli del carico dei singoli vagoni. Dopo due ore e mezzo Dominik Baumberger arriva puntuale a Bellinzona e consegna il treno merci a un collega ticinese. Tra un paio d'anni il tempo di percorrenza sarà nettamente ridotto grazie alla nuova ferrovia transalpina (NFTA).

Il futuro si rivela a Erstfeld e Bodio prima dei portali di ingresso alla galleria di base del Gottardo. Il fondovalle è cosparso di officine, baracche, autocarri ed escavatori. Al momento la tecnica ferroviaria viene integrata nella montagna: gli operai posano i binari e installano la tecnologia di sicurezza e comando. SBB Cargo ha trasportato una parte ingente del mate- >

Foto: resa disponibile

Intervista a Daniel Marbach, responsabile logistica presso AMAG

«La ferrovia è un partner affidabile per noi»



AMAG Automobil- und Motoren AG è il maggiore importatore di auto della Svizzera con una quota di mercato del 29%. Il responsabile della logistica Daniel Marbach spiega perché AMAG punta prevalentemente sulla rotaia per l'importazione di auto Volkswagen, Audi, Skoda, Seat e veicoli commerciali Volkswagen.

SBB CARGO: Quante delle 90 000 auto importate da AMAG l'anno scorso sono arrivate al magazzino centrale di Birrfeld su rotaia?

DANIEL MARBACH: Sono stati oltre 50 000 i veicoli importati su rotaia

Dunque l'anno scorso circa 40 000 veicoli sono stati importati in Svizzera su strada. Chi o cosa decide in merito ai diversi tipi di trasporto?

A questa domanda non siamo in grado di rispondere in modo completamente soddisfacente. I trasporti in Svizzera vengono organizzati da Volkswagen AG in Germania. Abbiamo solo un'influenza minima sulla modalità di organizzazione dei trasporti in Germania. Ci adoperiamo per la consegna su rotaia, tuttavia Volkswagen AG decide in base a prezzo, prestazione e origine.

Quanto dura in media il viaggio delle auto su rotaia?

Il viaggio dal rispettivo stabilimento di produzione fino a Birrfeld, inclusa la sosta nella zona tampone a Basilea, dura in media sei giorni. Il tempo di viaggio più lungo è quello dei vagoni provenienti da Pamplona nella Spagna settentrionale, in media viaggiano per dieci giorni.

Perché AMAG punta sulla rotaia? Quali sono i vantaggi rispetto alla strada?

Per noi la ferrovia è un vettore di trasporto affidabile, conveniente ed ecologico. Le capacità sono idonee anche per quantità maggiori. Inoltre anche il nostro partner in Germania, Volkswagen AG, punta sempre sulla rotaia ove possibile.

Anche per la logistica dei ricambi AMAG utilizza la ferrovia per distanze maggiori. Per quale motivo concreto?

Utilizziamo la ferrovia per il rifornimento dei nostri magazzini regionali dei ricambi in Ticino e nella Svizzera Romanda dal nostro centro di logistica dei ricambi a Buchs ZH.

Qual è l'autentico punto di forza della ferrovia per questa distribuzione?

Il grande vantaggio è lo sfruttamento delle ore notturne. Grazie al trasporto notturno quotidiano con uno o due carri merci a pareti scorrevoli tra Buchs e Crissier-Losanna, i clienti della Svizzera Romanda possono ordinare i ricambi fino alle ore 17:00, per riceverli il giorno successivo.

Quale sviluppo prevedete per il futuro: la ferrovia diventerà ancora più importante per la logistica di AMAG?

Il futuro sviluppo non è ancora prevedibile con precisione. Presumo che il volume di ordini resterà stabile, tuttavia anche la nostra logistica deve continuamente tenere conto delle richieste del mercato. Anche ai nostri partner logistici viene chiesto costantemente di fornire una prestazione eccellente a costi ragionevoli. La ferrovia è ben predisposta in tal senso, non deve dipendere da noi.



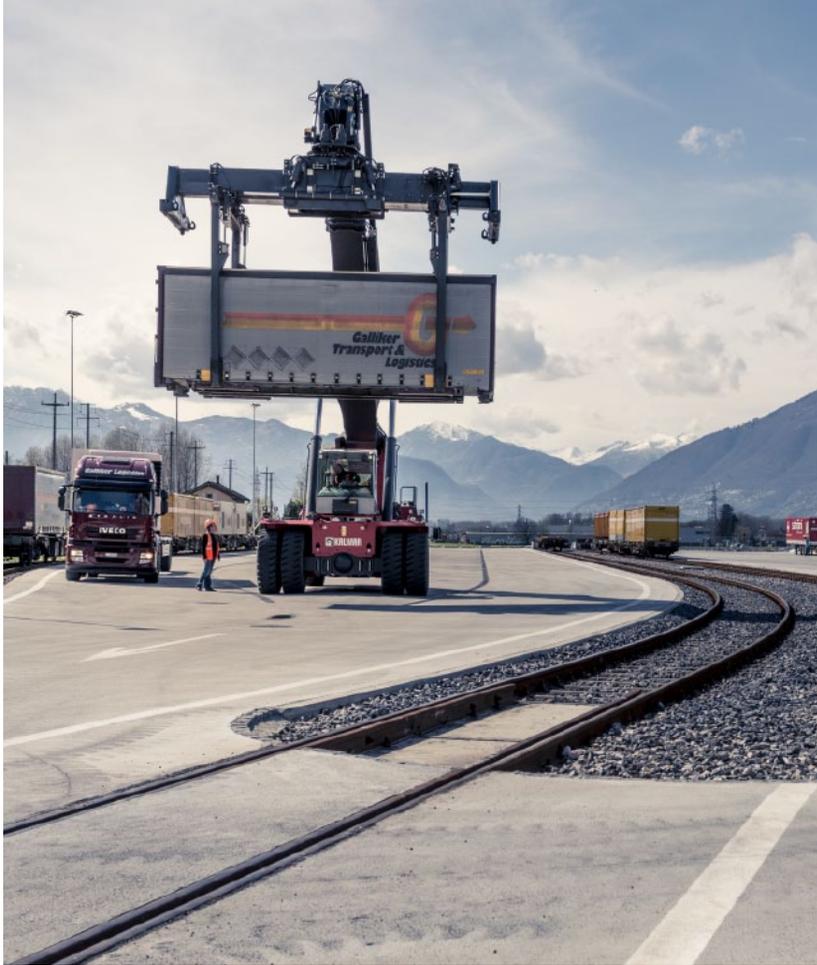
3. Arth-Goldau: il macchinista Dominik Baumberger (a sinistra) dà il cambio al collega Damian Schelbert.





4. Galleria di base del Gottardo: la Nuova Ferrovia Trasversale Alpina (NFTA) farà diminuire il traffico a Göschenen.





5. Cadenazzo: il nuovo terminal di trasbordo tra Bellinzona e Locarno offre tutto anche per il trasporto intermodale.



6. Chiasso: sebbene nel traffico merci vengano sempre più movimentate composizioni di treni intere dall'Europa settentrionale a quella meridionale, la stazione di confine continua a rivestire un ruolo importante come nodo di smistamento.

riale di scavo per la galleria lunga 57 km. I circa 25 milioni di tonnellate corrispondono a cinque volte il volume della piramide egizia di Cheope.

Energia pulita dalle montagne

Quando verrà aperta a dicembre 2016, la nuova galleria di base del Gottardo accorcerà il tempo di viaggio di oltre un'ora, il che andrà a beneficio non solo del traffico viaggiatori, ma anche del traffico merci. Con la galleria di base, l'Ufficio federale dei trasporti spera di riuscire a deviare sulla rotaia il traffico di merci sull'asse Rotterdam-Genova che si prevede raddoppierà entro il 2030. Se la nuova galleria diventerà una pietra miliare nella strategia di trasferimento dei trasporti da strada a rotaia dipende anche da diverse decisioni politiche. È necessario ampliare le tratte d'accesso, sono indispensabili corridoi continui di quattro metri per il trasporto di semirimorchi o casse mobili di autoarticolati che costituiscono il 60% dei veicoli commerciali sull'asse nord-sud.

Con l'apertura della galleria di base del Gottardo la richiesta di corrente elettrica aumenterà nettamente. Al fine di coprire il fabbisogno supplementare a sud del Gottardo, le FFS e l'Azienda Elettrica Ticinese (AET) intendono rinnovare la centrale elettrica del Ritom. Per il 2018 sono previste due nuove turbine da 60 megawatt di potenza ciascuna, che andranno a sostituire quattro turbine di potenza nettamente inferiore. Le condotte forzate corrispondenti, che sfruttano un'altezza di caduta di 850 metri, sono visibili da lontano come una pista tagliata attraverso il bosco protetto vicino ad Ambri. Parallelo ai quattro potenti tubi verdi, si inerpica verso l'alto un binario ferroviario. Con una pendenza che arriva all'87%, si sviluppa qui una delle funicolari più ripide al mondo che arriva nei pressi del Lago Ritom.

Un lago artificiale alimenta da decenni la centrale elettrica a valle. Con una potenza di 44 megawatt, è tra le più piccole delle sei centrali idroelettriche delle FFS, ma con l'ampliamento previsto acquisterà maggiore importanza. La strategia energetica delle FFS prevede che entro il 2025 tutti i treni dovranno transitare utilizzando corrente elettrica da fonti rinnovabili. Oggi la percentuale di energia prodotta in modo sostenibile è già pari all'80%.

Quattro binari, tre massicciate, due rampe in calcestruzzo e un piccolo edificio operativo: un anno fa è stato aperto il

5. nuovo terminal di trasbordo nella zona industriale di Cadenazzo. Luca Bogana comanda il reach stacker, in grado di sollevare container che pesano fino a quaranta tonnellate, in avvicinamento a un vagone. Il colosso ricorda un calamaro, anche se non ha dieci tentacoli ma solo quattro bracci che afferrano un container, lo issano in aria e con un quarto di rotazione lo manovrano con cura su un autocarro. Il carico, che un autista di Galliker Transport Logistics distribuirà in modo capillare in Ticino, è arrivato al mattino con un treno proveniente dalla stazione di smistamento Limmattal. Altri container attendono i tentacoli della macchina di trasbordo mobile: quelli giallo vivo di Post Logistics, ad esempio, o quelli decorati con cipolle, formaggio, pomodori e insalata di McDonald's. Anche la catena di fast food punta sulla rotaia per il trasporto dei propri container frigoriferi.

«Molte aziende devono ancora scoprire la nuova filosofia di trasbordo.»

GIORGIO BIASCA

Un anno dopo l'apertura, i quattro binari lunghi 220 metri ciascuno non sono ancora sfruttati appieno. Ma Giorgio Biasca, che gestisce il nuovo terminal con una dozzina di persone, non si preoccupa. «Abbiamo previsto un determinato periodo di avviamento», afferma. Molte aziende devono ancora scoprire la nuova filosofia di trasbordo. Cadenazzo offre a trasportatori e spedizionieri tutte le possibilità di trasbordo necessarie per il trasporto intermodale, e l'area economica tra Bellinzona e Locarno ha ottenuto un collegamento eco-compatibile con le altre piattaforme di trasbordo in Svizzera.

Cadenazzo non è solo un terminal di trasbordo per container, è anche uno dei 374 punti di servizio nel traffico a carri completi in Svizzera, che SBB Cargo e altre ferrovie servono regolarmente. Questo sistema di trasporti è importante per la Svizzera; anche nel confronto con l'Europa la rete risulta molto fitta.

Un treno merci proveniente da Bologna attende di proseguire il viaggio davanti al centro di competenza di SBB Cargo a Chiasso. 6. Il controllo tecnico è uno dei numerosi compiti di una stazione di confine. «Alle aziende di trasporto ferroviario

offriamo tutte le prestazioni necessarie per il disbrigo del traffico merci alla stazione di confine di Chiasso», afferma il responsabile Marcellino Mantilla. Dall'adesione della Svizzera all'Accordo di Schengen del 2008 molte cose sono diventate più semplici, a vantaggio soprattutto dei circa 120 treni in transito che passano di qui ogni giorno. Ma nei trasporti import ed export tra la Svizzera e l'Italia le merci continuano a essere controllate al confine. Nell'edificio di SBB Cargo hanno i propri uffici anche i funzionari della Guardia di Finanza. «Effettuiamo sempre controlli visivi e occasionalmente controlli a campione dei carichi», rivela il responsabile doganale italiano.

Al confine la mole di lavoro aumenta anche a causa delle diverse norme dei due Paesi in materia di tecnica ferroviaria. Si tratta soprattutto di aspetti concernenti la sicurezza: ad esempio in Italia vigono disposizioni diverse per il trasporto di merci pericolose rispetto alla Svizzera. A Chiasso un centro operativo composto da otto persone garantisce l'impiego di persone e macchine coordinato e senza alcun intoppo. Il team diretto da Franz Hurschler collabora strettamente con la centrale di SBB Cargo, con DB Schenker e altre aziende ferroviarie, nonché con FFS Infrastruttura.

Sebbene nel traffico merci vengano sempre più movimentate composizioni di treni intere dall'Europa settentrionale a quella meridionale, la stazione di confine continua a rivestire un ruolo importante come nodo di smistamento. Circa 60 treni merci raggruppati qui lasciano la stazione ogni giorno. Dopo le cinque o sei ore trascorse per attraversare la Svizzera, i treni in transito effettuano una sosta intermedia di circa un'ora al confine per cambiare locomotiva e macchinista.

Il verificatore Elvis Corti passa in rassegna carro per carro, controlla lo stato tecnico, i freni e i profili. Nel frattempo il funzionario del controllo carri Sandro Brazzola e il macchinista scambiano ancora qualche parola in testa al treno, accanto alla locomotiva. Poi Sandro Brazzola dà il segnale di partenza. Il treno carico di rotaie ferroviarie parte puntuale. —

Fatti e cifre

Competitivi a partire da 100 chilometri

Porti Renani Svizzeri:

nel 2012 il 12% delle importazioni di merci in Svizzera, ossia 6,2 milioni di tonnellate circa, è stato trasbordato nei Porti Renani Svizzeri (SRH): oltre la metà del petrolio necessario, grandi quantità di merci di massa quali alimenti e foraggi, fertilizzanti, alluminio, ferro, acciaio e metalli non ferrosi, cellulosa e prodotti chimici.

Traffico merci transalpino:

già oggi il 65% circa del traffico merci transita attraverso le Alpi Svizzere su rotaia, prevalentemente nel trasporto intermodale, una parte minore nel traffico a carri completi. La quota di mercato della rotaia nel traffico merci transalpino è del 30% in Austria e del 10% in Francia.

Consumo energetico razionale:

con solo il 4% di quota sul consumo energetico del traffico, le FFS trasportano il 17% delle persone e il 38% delle merci in Svizzera. Inoltre le FFS e SBB Cargo danno un contributo notevole alla protezione del clima in Svizzera grazie alla produzione di corrente ferroviaria svizzera da forza idrica (80%).

SBB Cargo leader di mercato:

SBB Cargo vanta una quota del 23% sul totale delle prestazioni di trasporto su rotaia e strada, ed è pertanto la principale azienda di trasporto merci della Svizzera.

Traffico merci competitivo:

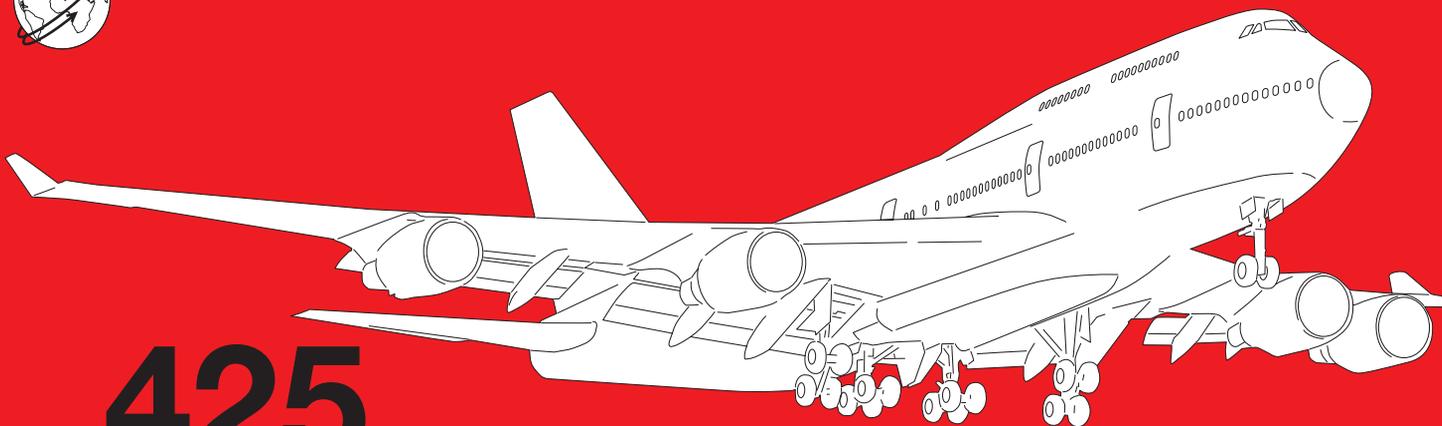
la scelta del mezzo di trasporto nel traffico merci dipende in notevole misura dal livello di prezzo relativo tra rotaia e strada. In un Paese di dimensioni ridotte come la Svizzera il traffico merci su rotaia deve essere competitivo già su tratte brevi a partire da 100 chilometri.

Trasporto efficiente:

il tipo di trasporto più efficiente nel trasporto intermodale è quello con container e casse mobili, prima di quello con semirimorchi e autocarri completi (Autostrada Viaggiante - ROLA).

Il fascino di Cargo

Le dimensioni dei trasporti merci gestiti in Svizzera spesso superano ogni immaginazione. I seguenti confronti vi aiuteranno a farvi un'idea più precisa.



425
Jumbo Jet

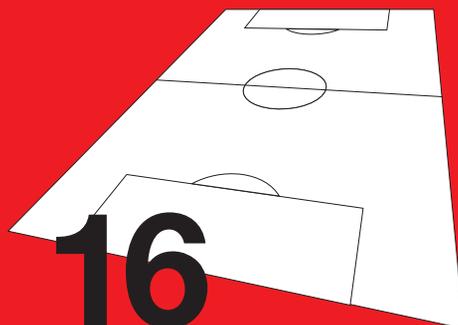
Il peso trasportato ogni giorno da SBB Cargo corrisponde a quello di 425 Jumbo Jet* completamente carichi, ovvero 175 000 tonnellate. Ogni anno SBB Cargo movimentata 4 3700 000 tonnellate di merci.

* Boeing 747-400



6,5 navi cargo

Le navi container sono i giganti degli oceani. La nave attualmente più grande ha un volume di ben 16 000 TEU. Occorrono quasi 6,5 navi come questa per trasportare le TEU che ogni anno circolano per i porti renani svizzeri.



16
campi di calcio

Per riempire un carro per cereali da 66 tonnellate occorrono 16 campi di calcio da 6500 m2 coltivati a cereali. Si potrebbero così preparare oltre 1300 000 panini con i quali l'intera popolazione di Lucerna potrebbe fare colazione per ben due settimane.

79 200 km

Ogni giorno i treni di SBB Cargo percorrono circa 79 200 km, pari a due volte il giro del mondo. Ogni settimana i carri e le locomotive di SBB Cargo percorrono la distanza dalla terra alla luna andata e ritorno. Ogni anno i treni di SBB Cargo percorrono 28,9 milioni km.

100 000

container

Nell'import/export si gestiscono ogni anno circa 100 000 container* attraverso i porti renani svizzeri. Se ogni container fosse trasportato con un solo camion, ogni 5 minuti un camion dovrebbe oltrepassare il confine e questo 24 ore su 24, 365 giorni all'anno.

* L'unità di misura di un container standard si chiama TEU. 1 TEU corrisponde a una cosiddetta twenty-foot equivalent unit, ovvero a un container lungo 20 piedi e largo 8 piedi (2,4 x 6 m) e a un volume di 33 m³.



600 km

Se si allineassero i container che ogni anno vengono gestiti nei porti renani svizzeri per le operazioni di import/export, si coprirebbe la distanza che separa Basilea da Venezia.

1000

famiglie

Un carro di ChemOil – un'affiliata di SBB Cargo – contiene 650 000 litri di olio. Per svuotare una cisterna di olio occorrono tre treni di carri pieni con una capacità di 3 510 000 litri. Con questa quantità di olio, 1000 famiglie potrebbero riscaldarsi per un anno intero.

SBB Cargo al Museo dei Trasporti di Lucerna

Fino al 20 ottobre 2013 SBB Cargo parteciperà alla mostra speciale «Cargo – il fascino dei trasporti» nel Museo dei Trasporti di Lucerna insieme ad altre aziende del settore logistico e dei trasporti. All'interno di 40 container il pubblico potrà informarsi su nesi e retroscena in modo divertente. Sulla base di esempi concreti è illustrato il funzionamento dell'intera catena dei trasporti. Scolaresche e

giovani hanno la possibilità di conoscere le varie professioni del settore logistico e dei trasporti. Si prevede l'afflusso di circa 350 000 visitatori in tutto.



<http://bit.ly/10FfSf4>

Video sull'esposizione nel blog Cargo.





Direttore dell'Ufficio federale dei trasporti

«Peter Füglistaler, come si rende più competitiva la ferrovia merci?»

Foto: Peter Schneider/Keystone

La ferrovia nel traffico merci europeo si trova in una situazione difficile rispetto alla strada. Nei trasporti di transito attraverso le Alpi svizzere, tuttavia, è la numero 1. «E continuerà a esserlo», afferma Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei trasporti. Per questo occorrono nuovi impulsi e infrastrutture.

Testo: Peter Krebs

Nel traffico merci di transito transalpino la Svizzera funge da modello e detiene una quota di mercato superiore al 60%. Perché lo split modale è molto più alto rispetto a quello dalla Francia e dall'Austria verso l'Italia?

PETER FÜGLISTALER: È una conseguenza della sistematica politica svizzera di trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Diversi sono gli elementi a suo favore, in particolare la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), il divieto di circolazione su strada durante la notte e la domenica, la promozione del traffico combinato e la liberalizzazione del mercato ferroviario. Vogliamo continuare a mantenere il trasporto ferroviario a un livello molto alto.

La legge prevede che entro il 2018 circolino al massimo 650000 camion attraverso i passi alpini svizzeri. Lo scorso anno erano ancora oltre

1,2 milioni. La ferrovia ha persino perso delle quote di trasporto. Quali nuovi impulsi occorrono per trasferire i trasporti dalla strada alla rotaia?

La Svizzera è l'unico paese alpino ad aver stabilizzato la quantità del traffico pesante nel transito nord-sud. Grazie alla politica di trasferimento dei trasporti strada/rotaia, ogni anno si evitano circa 600 000 corse in camion attraverso le Alpi svizzere. Già due anni fa, tuttavia, il Consiglio federale ha dichiarato che con gli attuali mezzi legali non si raggiungerà l'obiettivo delle 650 000 corse. Ciò non significa però rinunciare alla politica di trasferimento dei trasporti. Per questo siamo alla ricerca di nuovi impulsi.

Della borsa dei transiti alpini, che limiterebbe il numero di corse, però non si parla più. L'idea è stata accantonata?

Stiamo ancora discutendo con l'Unione Europea delle possibilità di attuare strumenti di controllo come questo. Il grado di accettazione però è molto basso. Non si può prevedere quando si giungerà a una possibile attuazione.

Le nuove infrastrutture svolgono quindi un ruolo molto più importante. Cosa si aspetta dalla galleria di base del Gottardo e dal «corridoio da quattro metri» per il traffico merci ferroviario che saranno inaugurati nel 2016 e nel 2020?

Con la galleria di base del Gottardo e quella del Ceneri nascerà la ferrovia di pianura attraverso le Alpi e i trasporti su rotaia diventeranno così più competitivi. Grazie al corridoio, a partire dal 2020 i camion di altezza laterale fino a quattro metri e i treni merci lunghi 700 metri potranno circolare da Rotterdam ai terminali di Milano. Ci aspettiamo quindi un netto miglioramento della produttività.

Quali saranno le conseguenze sullo split modale?

Prevediamo di riuscire a stabilizzare le corse degli autocarri a circa 1,2 milioni all'anno e che la ferrovia potrà assorbire la maggior parte della crescita prevista.

Il Consiglio federale vuole finanziare anche l'ampliamento delle due linee di accesso in Italia, ovvero la Milano-Chiasso e la linea di Luino. Parteciperà anche l'Italia?

L'Italia comprende l'importanza di avere buone linee ferroviarie nel suo mercato

principale verso la Germania, ma non ha le risorse finanziarie. Perciò presenteremo un progetto al Parlamento che ne prevede il finanziamento. Italia e Svizzera hanno firmato un «memorandum of understanding» al riguardo, che prevede la costruzione di un terminal aggiuntivo a est di Milano. Con gli adeguamenti delle tratte svizzere, è un progetto che rappresenta il miliardo di franchi. Ciò dimostra la volontà della Svizzera di promuovere il trasferimento dei trasporti.

Cosa mi dice dell'ampliamento delle linee di accesso in Germania?

Negli ultimi due anni sono stati fatti importanti passi avanti. È stato costituito un apposito comitato per accogliere le richieste degli abitanti. Certi lavori di ampliamento stanno ora andando avanti in modo da ottenere le capacità necessarie gradualmente entro il 2025.

«Vogliamo mantenere il trasporto ferroviario a un livello molto alto.»

Il Consiglio federale aumenta i prezzi dei tracciati in due fasi generando un rincaro del traffico merci ferroviario. In questo modo non va contro l'auspicata politica di trasferimento del traffico?

Anche per la ferrovia vale il principio della veridicità dei costi. I costi scoperti per le infrastrutture ferroviarie ammontavano a 200 milioni di franchi. Di questi solo 20 milioni erano a carico del traffico merci. Abbiamo anche differenziato i prezzi dei tracciati. Chi circola al di fuori degli orari di punta e usa materiale rotabile a bassa rumorosità, spende meno. All'inizio del 2013 l'Ufficio federale dei trasporti ha inoltre ridotto del 10% la corrente ferroviaria per il traffico merci e regionale.

Per l'isolamento acustico nel traffico interno, la Confederazione ha speso molto. Anche qui la Svizzera ha svolto un ruolo da precursore?

Siamo molto avanti. Abbiamo già adottato materiale a basso impatto acustico per gran parte della flotta carri. Dal 2020 vogliamo essere il primo paese a proibire i carri merci rumorosi. Ne beneficeranno anche gli abitanti a nord e a sud della >

I cinque pilastri del traffico merci

1. La missione

Secondo la Costituzione federale, la base legislativa della Svizzera, il traffico merci di transito deve essere trasferito dalla strada alla rotaia. La legge sul trasferimento definisce concretamente questa missione e limita il numero di corse dei camion attraverso le Alpi.

2. TTPCP

La Svizzera applica la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) dal 2001. Questa tassa è stata introdotta di comune accordo con l'UE; al contempo la Svizzera ha incrementato il limite di peso da 28 a 40 tonnellate. La TTPCP vale anche per il traffico interno.

3. NFTA

Le Nuove Trasversali Ferroviarie Alpine si sviluppano su due assi con due lunghe gallerie di base. Quella che attraversa il Lötschberg è aperta dal 2007. La galleria del Gottardo, la più lunga al mondo (57 km), sarà inaugurata nel 2016. La Svizzera finanzia il progetto NFTA da sola.

4. Corridoio da quattro metri

Sull'asse del Gottardo finora non è stato possibile trasportare i sempre più diffusi semirimorchi e container con altezza angolare di quattro metri. Se il Parlamento approverà il finanziamento, si realizzerà un corridoio lungo quest'asse per la somma di CHF 940 milioni.

5. Divieto di circolazione la notte e la domenica

In Svizzera il divieto di circolazione per il traffico merci stradale durante la notte e la domenica consente di tutelare il sonno e la salute di chi abita lungo strade molto trafficate oltre ad essere un importante vantaggio concorrenziale per la ferrovia.

Svizzera, senza dover pagare nulla. Riteniamo che sia molto importante ai fini dell'accettazione della politica di trasferimento. Il rumore è il maggiore problema ambientale della ferrovia.

Il Consiglio federale vorrebbe una seconda galleria stradale nel Gottardo per poter risanare la prima. Gli operatori temono un vantaggio concorrenziale per la strada. Che cosa ne pensa?

La politica di trasferimento non dipende da come si risanerà la galleria stradale. Siamo riusciti a stabilizzare il volume di trasporto anche se nella maggior parte dei casi la galleria stradale ha più capacità disponibili. La galleria del Gottardo non rappresenta il punto critico sull'asse nord-sud. È intasata solo nei periodi di vacanza.

Cosa possono fare le ferrovie per diventare più competitive?

Gli aspetti più importanti sono l'orientamento ai clienti e l'affidabilità. Le offerte del traffico merci devono soddisfare le esigenze dei clienti ed essere gestite in modo affidabile. Soprattutto nel traffico

transfrontaliero ci sono ancora troppi problemi e carenze.

L'interoperabilità è un vecchio problema. Perché in Europa non esiste ancora un sistema di sicurezza dei treni unitario?

Dopo che anche la Germania ha deciso di introdurre il sistema internazionale di controllo dei treni ETCS, si avvicina il momento in cui i treni e le locomotive circoleranno in Europa con un solo sistema di sicurezza. È stato un percorso lungo e difficile, ma indispensabile.

«La galleria del Gottardo non rappresenta il punto critico sull'asse nord-sud.»

L'ultimo progetto svizzero si chiama «Cargo sous terrain». Gli esperti propongono di trasferire il traffico merci sotto terra lungo le tratte principali, su un'autostrada completamente automatica. Un progetto innovativo o utopico?

Al momento si tratta di un'idea per gestire il crescente traffico merci interno. Da parte nostra sosteniamo questo progetto. Uno studio di fattibilità dimostrerà poi quanto sia effettivamente realizzabile. Si tratta di un sistema che prevede palette piuttosto piccole che circolerebbero anche a velocità relativamente basse.

A partire dal cambio di orario 2013/2014 SBB Cargo riceverà una grossa commessa nel traffico transalpino gestita prima da BLS Cargo. Cosa pensa di questo cambiamento?

Ho un'opinione controversa al riguardo. In linea di principio è la libera concorrenza a prevalere, è la politica che lo vuole. A mio avviso, tuttavia, sarebbe meglio spostare le merci dalla strada alla ferrovia piuttosto che vedere due compagnie ferroviarie svizzere in lotta fra loro con grande dispendio finanziario. Spero che questo cambiamento sia proficuo per entrambe le aziende anche nel lungo periodo. —

«La logistica contribuisce al benessere»

La teoria del Prof. Dott. Wolfgang Stölzle sulle prospettive rosee per il futuro

Fino a pochi anni fa solo gli esperti intuivano il potenziale del mercato della logistica svizzera. La popolazione invece non aveva alcuna opinione in merito o nutriva un atteggiamento negativo, e in quest'ultimo caso soprattutto a causa delle emissioni di sostanze nocive e dei rumori del traffico merci, o come ostacolo all'infrastruttura. Oggi una logistica efficiente è una garanzia di economia competitiva e un importante fattore per la piazza industriale e commerciale svizzera. Lo scambio di materiali e merci è gestito principalmente dalla logistica, sia a livello nazionale che internazionale. Questa è dunque la linfa vitale dell'economia e il mercato della logistica è il suo canale di distribuzione. In fondo tutti i consumatori traggono vantaggio dagli scaffali ricolmi di merce. La logistica contribuisce al benessere assumendo una funzione di creazione del valore nell'economia nazionale. In Svizzera attualmente sono circa 172 600 le persone impiegate nel settore logistico.

Dal più recente Studio sul mercato della logistica svizzera 2013 è emerso che nel 2011 la logistica in Svizzera ha generato un volume di mercato di CHF 37,1 miliardi, ovvero il 6,3% del prodotto interno lordo (PIL) svizzero, incluso il trasporto merci nel traffico interno e di transito e nell'import/export. Per essere contemplata dallo studio la prestazione di logistica deve essere fornita in Svizzera. Le prestazioni chiave di trasbordo e immagazzinaggio, a cui si aggiungono la preparazione e l'imballaggio, e i servizi dal valore aggiunto vengono inoltre analizzati per ogni segmento di mercato. Per problemi di delimitazione non sono invece considerate le attività della logistica di produzione dell'industria, le quali farebbero crescere ulteriormente il volume di mercato.

In termini di valore la logistica del collettame rappresenta il sottomercato principale. Diversa si presenta la situazione dei quantitativi: circa 190 milioni di tonnellate sono riconducibili al sottomercato della logistica merci di massa, ovvero il 42% del volume di trasporto svizzero. Quest'ultimo ammontava a

454 milioni di tonnellate nel 2011 (incl. trasporti interni e di transito, import/export). Con il 78% la strada rappresenta il vettore di trasporto più importante, seguita dalla ferrovia con il 14%. Gli oleodotti e i trasporti via nave corrispondono rispettivamente al 4% e 3%, i trasporti aerei sono inferiori all'1%.

I crescenti problemi di capacità della rete stradale e ferroviaria svizzera sono una sfida con cui tutti gli operatori del mercato della logistica in Svizzera devono fare i conti. Da una parte questi problemi sono riconducibili al volume di trasporto in continua crescita negli ultimi anni, dall'altra i trasporti merce su strada sono limitati alle ore diurne a causa del divieto di circolazione notturna. Per quanto riguarda i trasporti notturni, la ferrovia è in vantaggio rispetto alla strada, ma allo stesso tempo cresce la concorrenza tra il traffico merci e quello viaggiatori. A causa dei profili di velocità e degli orari diversi così come della priorità data ai treni viaggiatori, si prevedono situazioni critiche per il futuro.

Grazie a due megatrend le prospettive future per il mercato della logistica, soprattutto per il traffico merci, si presentano rosee: innanzitutto il mercato registrerà una crescita esponenziale in Svizzera rispetto al rendimento economico grazie al grado d'integrazione verticale ancora in calo e alla conseguente crescente divisione del lavoro. In secondo luogo occorre un ampio consenso per comunicare con più chiarezza anche i contributi della logistica al benessere e priorizzare le scarse risorse pubbliche. Questi sarebbero gli obiettivi di un «Master Plan Mobilità Svizzera 2050»: un piano di trasporti globale integrato, incluso il traffico viaggiatori, che dovrebbe contemplare i vettori come un unico sistema di trasporti e analizzare la situazione a livello confederale, cantonale e comunale. —

PROF. DOTT. WOLFGANG STÖLZLE Dal 2004 è titolare della cattedra Gestione logistica presso l'Università di San Gallo. Si occupa delle problematiche complesse che riguardano la logistica, il supply chain management e i trasporti. Collaboratrice scientifica: Kerstin Lampe.





*Michael Schildknecht,
specialista Produzione Cargo Regionale (RCP)*

In moto come per incanto

Un joystick che comanda tranquillamente 2000 CV via radio, il nuovo iPad nella cabina di guida e un cellulare che in caso di emergenza chiama autonomamente l'ambulanza: nelle stazioni di smistamento svizzere si usano apparecchi elettronici all'avanguardia. Un incontro con lo specialista RCP Michael Schildknecht a Romanshorn per conoscere il presente e il futuro dello smistamento.



Testo e foto: Jean-Pierre Rittler

È un freddo martedì mattina nella stazione di smistamento di Romanshorn. Piove e il vicino Lago di Costanza è avvolto da una coltre di nebbia. Michael Schildknecht muove leggermente in avanti il joystick del suo telecomando. La locomotiva rosso-blu si risveglia bofonchiando, si mette in moto come per incanto e avvicina due carri merci spingendoli delicatamente. Quello che sembrerebbe un trenino giocattolo, in realtà ha tutt'altre dimensioni. Michael Schildknecht ha 33 anni e la locomotiva è una Am 843 da 80 tonnellate e con oltre 2000 CV di potenza. Ma il piccolo joystick muove questo colosso con la massima precisione come se fosse un giocattolo.

Il radiocomando è solo uno degli apparecchi elettronici che stanno prendendo sempre più piede nel settore dello smistamento, un tempo ad azionamento puramente manuale. Seduto nella cabina di guida, Michael Schildknecht ha davanti a sé un iPad in cui sono archiviati tutti i documenti sulla sicurezza. In tasca ha un cellulare di emergenza che gli può salvare la vita con una chiamata automatica. Per l'inserimento dei dati sui carri merci usa invece un dispositivo mobile.

L'orgoglio del macchinista

Quando Michael Schildknecht concluse l'apprendistato come impiegato d'esercizio FFS 16 anni fa, poteva solo sognarsi strumenti come questi. I primi progressi sono iniziati nel luglio 2004 con l'introduzione della Am 843 la cui dotazione standard prevedeva un radiocomando a cui sono seguiti regolarmente altri apparecchi elettronici.

«Per fortuna la nuova tecnologia è stata introdotta lentamente e gradualmente», spiega Michael Schildknecht. «In questo modo anche i colleghi più anziani hanno potuto tenere il passo con i nuovi sviluppi.» Tuttavia ammette: «Non si ottiene nulla senza impegno. Bisogna studiare e darsi da fare.» Ma i risultati raggiunti danno anche soddisfazione. «Soprattutto il radiocomando, non tutti sanno utilizzarlo. Bisogna studiare tanto e fare anche un esame finale. Ci vuole molta responsabilità; ovviamente poi non mancano le soddisfazioni», afferma Michael Schildknecht entusiasta.

I vantaggi della nuova tecnologia sono evidenti: «Oggi si fanno molte cose da soli per le quali prima ci volevano due o tre persone», dice il macchinista di >

A sinistra: con un dito, l'esperto RCP guida l'Am 843 di 80 tonnellate.
In alto: I dati di ogni carro vengono registrati tramite un dispositivo mobile e trasmessi alla centrale mediante la rete di telefonia mobile.

Oberaach (TG). «In passato era assolutamente impensabile spostare dei treni da soli. Ci doveva essere sempre per lo meno due pesone, una accanto ai carri e un'altra alla guida della locomotiva.» Oggi il macchinista con il suo radiocomando si posiziona dove può osservare meglio il percorso.

Elevati requisiti di sicurezza

La nuova tecnologia pone requisiti elevati in materia di sicurezza. Se una persona da sola movimentava treni che pesano tonnellate, occorre escludere qualsiasi rischio. Il radiocomando infatti può essere usato solo nelle sedi che hanno superato un test completo sulla sicurezza. Passaggi a livello con scarsa visibilità, troppi treni in movimento o binari dal raggio stretto rappresentano un rischio e impediscono l'uso di questo apparecchio.

Anche per la sicurezza dei collaboratori si sono dovute trovare nuove soluzioni. Chi viaggia da solo deve comunicare periodicamente con la centrale o avere con sé un cellulare di emergenza. Questo salvavita elettronico ha un sensore di movimento sensibile e una funzione GPS che consente di localizzare automaticamente la persona in caso di emergenza. Se il sen-

sore incorporato nell'apparecchio resta immobile per due minuti, il cellulare invia automaticamente un SMS di allarme alla centrale emergenze di Zurigo-Kloten. Allo stesso tempo chiama il collaboratore. Se non risponde, un'ambulanza parte immediatamente. Il collaboratore può mandare l'allarme anche manualmente premendo semplicemente un tasto.

Un ufficio mobile

Nel frattempo Michael Schildknecht ha agganciato, spostato e ricomposto diversi carri merci. I dati di ogni nuovo carro vengono inseriti con un dispositivo mobile, il cosiddetto «Wobo», che li invia poi a un computer centrale attraverso la rete di telefonia mobile. In questo modo tutti gli operatori di SBB Cargo conoscono in tempo reale i dettagli sui treni, la loro lunghezza, il luogo di stoccaggio della merce pericolosa e le disposizioni di manovra valide per i singoli carri. «In passato dovevo scrivere tutti questi dati a mano e poi inserirli al computer in ufficio. Un dispositivo mobile come questo semplifica tantissimo il lavoro», commenta soddisfatto Schildknecht che si dice ancora più entusiasta del suo inseparabile iPad. «Prima



Grazie al radiocomando Michael Schildknecht può comporre i treni da solo. In passato ci volevano almeno due persone.

Aiutanti intelligenti



Radiocomando

Il sogno di ogni ragazzo: con un solo dito il radiocomando aziona locomotive che pesano tonnellate.



Wobo

L'ufficio mobile: con questo dispositivo i dati dei singoli carri sono trasmessi al computer centrale in tempo reale.



iPad

L'elettronica al posto di montagne di carta: nell'iPad personale sono archiviati tutti i documenti sulla sicurezza che occorrono per guidare una locomotiva. Le norme prevedono che i documenti di sicurezza siano disponibili in duplice copia. Per questo nella cabina di guida c'è anche un laptop su cui sono memorizzati gli stessi dati.



Cellulare di emergenza

Il piccolo salvavita: se il cellulare di emergenza resta immobile per due minuti, invia automaticamente una richiesta di aiuto indicando la posizione grazie al GPS integrato.



LEA Cargo

Sempre aggiornati: grazie all'«assistente elettronico per macchinisti» con accesso online, il macchinista può consultare tutti i dati necessari, come gli orari o le informazioni sulle tratte.



Nonostante questa strumentazione elettronica, gli scambi dei binari secondari vengono ancora manovrati manualmente.

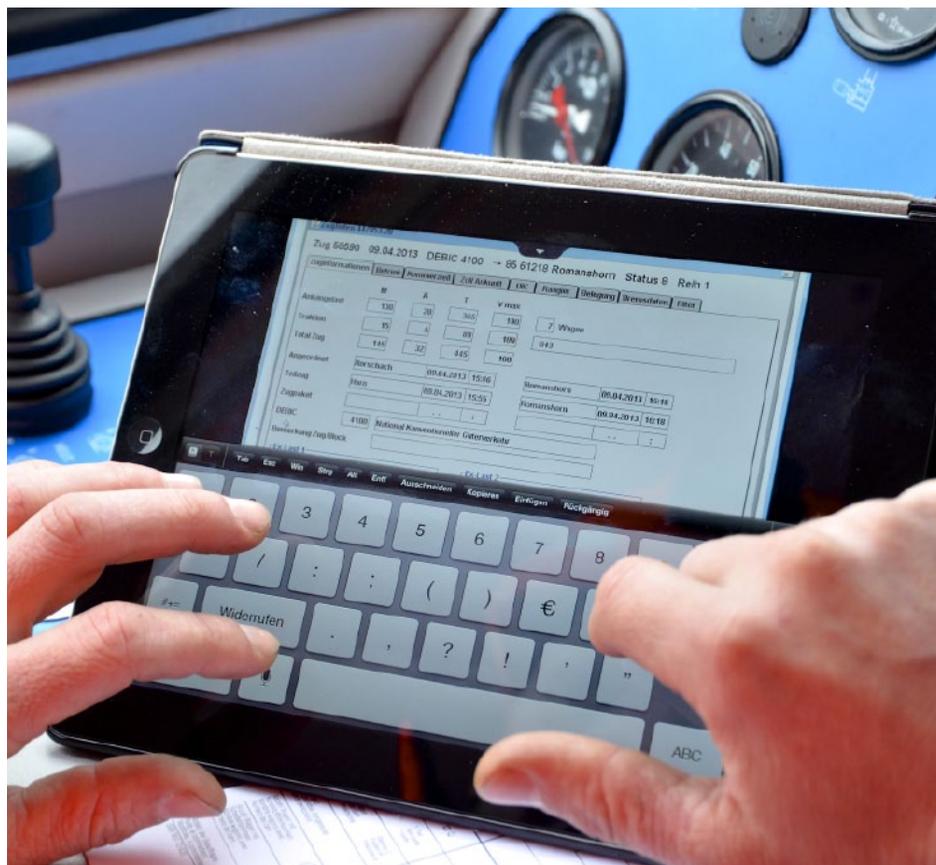
dovevamo portarci dietro pagine e pagine di regolamenti; per fortuna è acqua passata.» Il bello è che Michael Schildknecht può usare l'iPad anche in privato. In questo modo gli apparecchi sono meglio curati, lo stesso collaboratore può aggiornare le applicazioni e soprattutto è più motivato a familiarizzare ancora di più con questa nuova tecnologia.

Oltre all'iPad il macchinista ha anche un laptop. Grazie al LEA Cargo (assistente elettronico per macchinisti) di Dell e a un accesso online, Schildknecht può consultare sempre tutti i dati aggiornati che gli occorrono, come ad esempio gli orari e le indicazioni sulle tratte. Il LEA è particolarmente conveniente sotto il profilo dei costi in quanto consente di usare un prodotto standard senza funzioni aggiuntive superflue al posto di un software speciale.

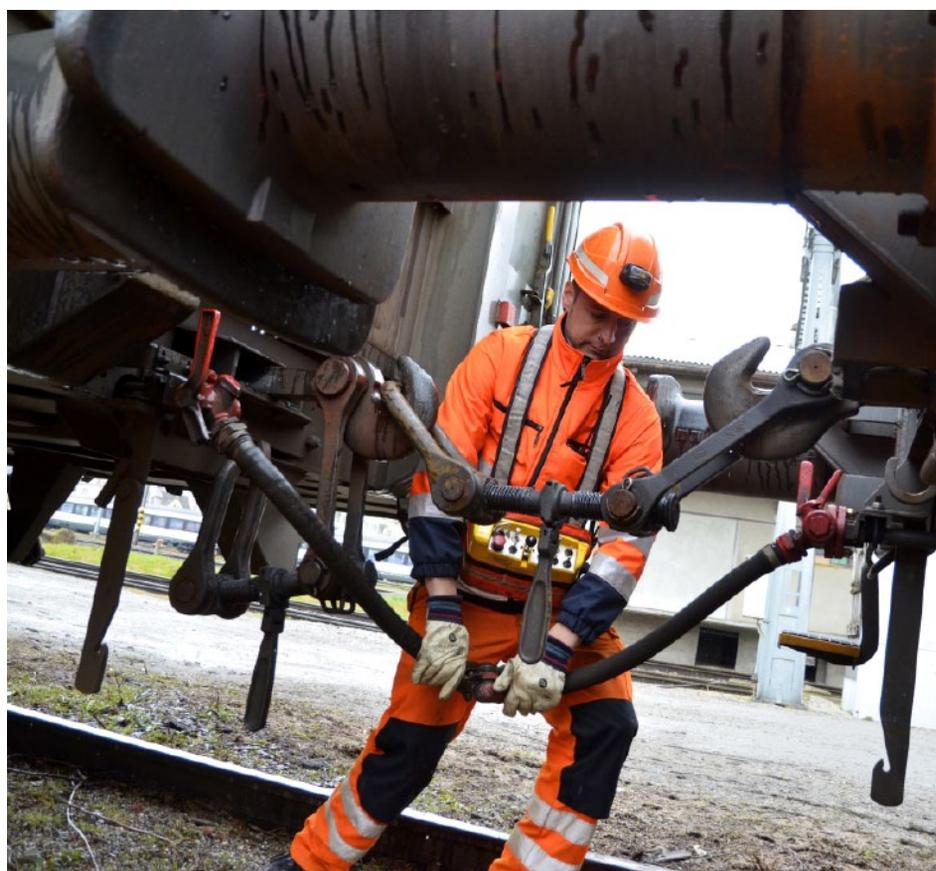
Ma la strada è ancora lunga ...

Nonostante tutta questa tecnologia elettronica, a volte servono ancora un po' di muscoli. Michael Schildknecht ora si trova tra i respingenti della locomotiva e quelli di un carro, appoggia a fatica il tenditore di 35 chili sul supporto e sgancia i tubi flessibili del freno. L'aria compressa fuoriesce sibilando. Un sistema di aggancio completamente automatico sarebbe la prossima grande conquista nelle tecniche di smistamento. Per questo tuttavia si dovrebbe introdurre lo stesso sistema in tutta Europa, il che richiederà almeno altri 10-15 anni. Il futuro dunque deve ancora aspettare un po'. —

 <http://bit.ly/14iZy4E>
Nel blog Cargo trovate un video su Michael Schildknecht e il suo profilo professionale.



Grazie all'iPad personale il macchinista può consultare comodamente tutti i regolamenti e le informazioni.

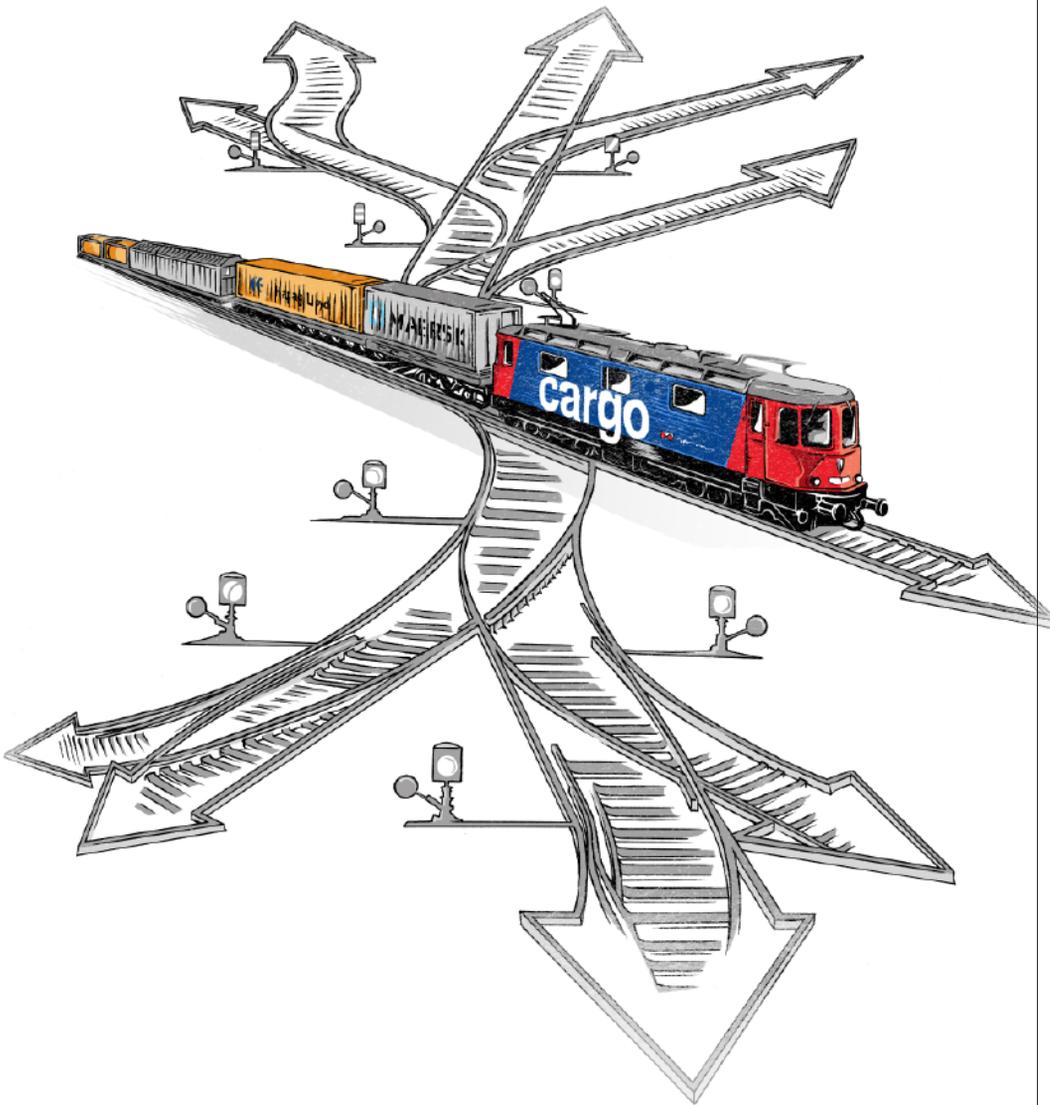


La prossima grande conquista nel traffico merci sarebbe l'aggancio automatico dei treni. Oggi ci vuole ancora un po' di duro lavoro manuale.

Bernhard Adamek di SBB Cargo parla del traffico merci ferroviario sul territorio

«Ci vuole più spazio di manovra imprenditoriale»

Il Parlamento ha chiesto al Consiglio federale di elaborare una strategia globale per il traffico merci ferroviario svizzero sul territorio. Quali opportunità e sfide ne conseguiranno per il traffico a carri completi (TCC)?



Testo: Pirmin Schilliger

Illustrazione: Jörn Kaspuhl

Il concetto di traffico merci ferroviario sul territorio è ignoto ai più. Cosa si intende di preciso?

BERNHARD ADAMEK: Ci si riferisce sia al traffico merci ferroviario interno che a quello di importazione e di esportazione. È escluso solo il traffico merci di transito transalpino che, come tutti sanno, è regolamentato da tempo dalla politica dei trasporti. Sono incluse tutte le offerte di mercato, in particolare il traffico a carri completi isolati (TCCI), ma anche i treni blocco e il traffico combinato.

Di quale volume di mercato stiamo parlando?

Il traffico merci ferroviario sul territorio oggi registra una quota di mercato di oltre il 25% sull'intera prestazione di trasporto merci nel traffico interno e import/export. Ogni anno decongestiona la strada evitando 3 milioni di corse di camion.

Oggi giorno la scelta del mezzo per trasportare le merci è dettata innanzitutto dal prezzo. È questo l'unico criterio?

Nella logistica si prendono decisioni d'acquisto imprenditoriali. A determinare la scelta del vettore di trasporto è soprattutto il prezzo, ma non solo. Considerando le esigenze logistiche in continua evoluzione, sempre più importanti sono anche le soluzioni intermodali, la durata dei trasporti, la flessibilità, l'affidabilità e la puntualità dell'offerta. Anche la «green logistics» acquista sempre più importanza. Al settore dei trasporti si chiede sempre più di proporre soluzioni ecologiche.

Può SBB Cargo mettere in piedi l'offerta richiesta dai clienti senza misure politiche?

Un efficiente traffico merci ferroviario sul territorio deve poter contare su un quadro politico coerente e stabile nel lungo periodo. Altrimenti non può soddisfare le aspettative dei clienti e perderà sempre più competitività rispetto agli autotrasportatori.

Cosa farà SBB Cargo per migliorare la propria competitività?

SBB Cargo deve fare il suo dovere, in particolare riducendo i costi. Per questo risaniamo il TCC e riduciamo i costi strutturali. Dobbiamo inoltre riuscire, insieme ai nostri clienti, a sfruttare meglio le risorse

e a dimensionarle con maggiore flessibilità. Allargando il nostro posizionamento nella catena logistica di produzione del valore e creando nuovi prodotti conformi al mercato insieme ai nostri clienti, vogliamo inoltre rafforzarci in maniera mirata. A svolgere un ruolo primario per la competitività della ferrovia rispetto alla strada sono tuttavia le condizioni quadro della politica dei trasporti.

Quali sono i punti chiave?

Per reagire correttamente alle sfide del mercato abbiamo bisogno di un maggiore spazio di manovra imprenditoriale. SBB Cargo non accetta disposizioni unilaterali per raggiungere gli obiettivi strategici della Confederazione poiché si creerebbero delle condizioni di concorrenza impari per le parti coinvolte. Fondamentale inoltre è incrementare e migliorare le capacità e la qualità nell'accesso alle infrastrutture. Non da ultimo si devono mantenere le norme vigenti in Svizzera per i trasporti su strada.

In pratica?

Occorre tassativamente mantenere il divieto di circolazione notturna e di cabotaggio, la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni e i limiti di peso per gli autocarri.

Come dovrebbero essere suddivisi i compiti tra ferrovia e strada?

Per il traffico merci sul territorio, la Confederazione mira a una collaborazione so-

stenibile tra i vari vettori. Le FFS appoggiano questo orientamento. Secondo noi la sostenibilità ha una dimensione economica, ecologica e sociale. L'idea secondo cui sarebbero solo gli aspetti della concorrenza a determinare la suddivisione dei compiti tra strada e ferroviaria non è realistica tanto quanto non lo è il progetto di seguire una politica di trasferimento dei trasporti sul territorio secondo il modello del traffico merci transalpino. Sarebbe logico invece che in futuro si utilizzassero la ferrovia e la strada nel traffico interno in base ai rispettivi punti di forza e che le merci venissero trasportate con soluzioni combinate ancora più coordinate.

Può fare un esempio?

Considerando l'enorme volume di traffico e le lunghe file sulla A1, penso ad esempio a un potenziamento dell'offerta del traffico combinato sull'asse est-ovest.

Nel traffico merci import/export, per la Svizzera è fondamentale trovare una soluzione in linea con l'area europea. Altrimenti il futuro non sarà molto roseo...

Non è positivo il fatto che paesi come la Francia e l'Italia sospendano il TCCI in parte o del tutto. D'altra parte anche i paesi dell'UE non possono fare a meno di potenziare il traffico merci su rotaia incluso il TCC. Altrimenti non riusciranno a raggiungere gli obiettivi di trasferimento dei trasporti stabiliti dalla politica e a ridurre i gas serra come auspicato. Nell'area europea ci sono tuttavia ancora tante cose da fare. Ad esempio una politica delle infrastrutture orientata al traffico merci, l'eliminazione di ostacoli nel traffico transfrontaliero o una rielaborazione delle condizioni quadro politiche per la strada e la ferrovia.» —



<http://bit.ly/10IoVxt>

Il documento strategico delle FFS sul traffico merci ferroviario sul territorio

Sondaggio: la parola agli esperti



ULRICH WEIDMANN

docente all'Istituto per la pianificazione del traffico e i sistemi di trasporto, PF Zurigo

«Due terzi della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) sono versati alla Confederazione che li utilizza principalmente per i progetti Ferrovia 2000, NFTA, il risanamento fonico e i collegamenti alla rete dell'alta velocità. A trarne vantaggio è soprattutto il traffico viaggiatori, mentre al trasporto merci mancano le risorse per ampliarsi. Se si applicasse il principio della causalità, le tasse riscosse con la TTPCP andrebbero usate in maniera sistematica e mirata per il traffico merci su rotaia.»



UELI STÜCKELBERGER

direttore dell'Unione dei trasporti pubblici (UTP)

«Mi sto impegnando affinché il TCC in Svizzera abbia un futuro. A tale scopo occorre mantenere le conquiste ottenute, come una fitta rete di binari di raccordo e il divieto di circolazione durante la notte e la domenica. La politica deve schierarsi a favore del TCC e si devono creare le condizioni quadro necessarie. Proprio perché siamo davanti a grandi sfide, dobbiamo garantire un TCC sostenibile.»



PAUL WITTENBRINK

docente di trasporti e logistica alla Duale Hochschule Baden-Württemberg

«Il TCCI sfrutterà il proprio potenziale solo se si adotteranno nuovi approcci, come il maggior coinvolgimento degli spedizionieri, la verifica dell'alto grado d'integrazione verticale, una maggiore responsabilità anche per i collegamenti e le regioni, innovazioni e più concorrenza per le soluzioni migliori. Il TCCI necessita di condizioni quadro efficienti, sicurezza nella pianificazione e obiettivi realistici. Non da ultimo ai clienti si chiede di puntare sul sistema a lungo termine, di prenotare più capacità fisse e di sviluppare anche soluzioni non convenzionali.»

Agenda politica

14 ottobre 2010

La Commissione trasporti del Consiglio degli stati presenta la mozione «Futuro del traffico merci ferroviario sull'intero territorio svizzero».

24 novembre 2010

Il Consiglio federale accoglie l'orientamento della mozione e propone di approvarla. Il 30 Novembre 2010 (Consiglio degli stati) e l'11 Aprile 2011 (Consiglio nazionale), il Parlamento approva la mozione e incarica il Consiglio federale di elaborare una strategia globale.

13 dicembre 2012

In un documento strategico, le FFS illustrano le loro aspettative sul traffico merci ferroviario sul territorio.

Da aprile ad agosto 2013

Consultazione ufficiale sulla strategia globale.

2014 (probabilmente)

Dibattito e votazione in Parlamento.

BERNHARD ADAMEK

si occupa all'interno di SBB Cargo di temi politici e normativi e pertanto anche del dossier «traffico merci ferroviario sul territorio».



Frammenti

HSL Logistik

Noleggio di locomotive sempre più redditizio

Il noleggio di locomotive elettriche di linea rappresenta un'attività collaterale ben funzionante e in crescita che SBB Cargo gestisce da anni. «Ci permette di commercializzare le risorse residue in modo proficuo e di fidelizzare i clienti soddisfatti», spiega Franz Menzel della Gestione parco veicoli di SBB Cargo. Il cliente più importante per il noleggio di queste locomotive è l'azienda tedesca HSL Logistik GmbH che per il 2013 ha emesso un volume di ordini intorno ai cinque milioni. L'azienda di trasporti con sede ad Amburgo prende a noleggio da SBB Cargo undici locomotive di tipo Re 482 e Re 421, le quali coprono due diverse classi di potenza e possono essere usate in modo mirato da HSL Logistik a seconda delle esigenze. «Apprezziamo l'elevata affidabilità e la qualità svizzera delle locomotive. Ci offrono un'ottima mobilità e flessibilità nelle possibilità d'impiego», dichiara Haiko Böttcher, titolare e direttore di HSL Logistik. Quest'anno l'azienda festeggia dieci anni di vita. La partnership con SBB Cargo è iniziata nel 2005.

Locomotive molto ambite:
l'attività di noleggio di SBB Cargo
da buoni frutti.

Contatto

Servizio clienti

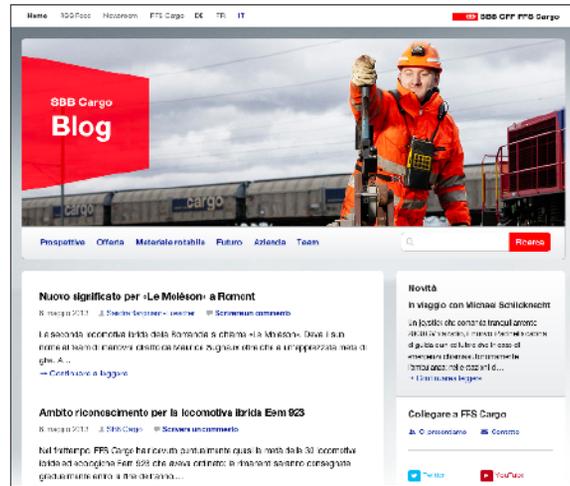
SBB Cargo SA
Servizio clienti
Centralbahnstrasse 4
4065 Basilea, Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Fax Svizzera 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

SBB Cargo International

Riggenbachstrasse 8
4600 Olten, Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Tel. Europa 00800 7227 2224
info@sbbcargoint.com

Chimica, oli minerali

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



Più innovativo e informativo: il blog Cargo.

Nuovo look per il blog Cargo

Dopo il relaunch, dall'inizio di maggio il blog di SBB Cargo (blog.sbbcargo.com) si presenta con un nuovo look. Insieme al sito web rappresenta dal 2007 la base della comunicazione online dell'azienda specializzata nel traffico merci su rotaia. Fornisce informazioni e risposte a vari quesiti, suscita interesse e stimola il confronto.

Nella sua nuova veste si presenta come un blog aziendale moderno dalla struttura precisa, ben articolata e di facile lettura. Ora inoltre è suddiviso in varie categorie tematiche. I visitatori possono così orientarsi più velocemente e facilmente. In tutti gli articoli è riportato il nome dell'autore. In base alle esigenze dei lettori e alla comunicazione aziendale di SBB Cargo, alcuni articoli ora sono tradotti in più lingue.

Scoprite più da vicino il nuovo volto del blog.
Qui potete leggere, cercare, condividere e commentare.
Buon divertimento!

Social media



www.facebook.com/sbbcargo



blog.sbbcargo.com



www.flickr.com/cargo-blog



www.twitter.com/sbbcargo



www.youtube.com/sbbcargo



www.issuu.com/sbbcargo

Bilancio annuale Congiuntura debole

Il bilancio di SBB Cargo per l'anno 2012 non è esaltante. Influssi negativi come la persistente debolezza congiunturale in Europa e la riduzione delle capacità industriali in Svizzera (soprattutto nell'industria cartaria e metallurgica) hanno fatto rallentare gli affari. A complicare la situazione si sono aggiunte le tre chiusure della tratta montana del San Gottardo a causa di frane presso Gurtellen. Nonostante queste difficoltà, SBB Cargo si è difesa relativamente bene. Nella prestazione di trasporto è stata registrata una perdita relativamente lieve dell'1,7% rispetto al 2011 con 12 132 milioni di tonnellate-chilometro nette. Nell'ultimo anno sono state trasportate 175 000 tonnellate di merci al giorno. La perdita di esercizio di SBB Cargo è stata di CHF 51,2 milioni rispetto ai CHF 46 milioni dell'anno precedente. Le FFS affrontano le sfide future orientando sistematicamente l'offerta del traffico merci ai punti di forza della ferrovia.

MARTIN HALLER
nuovo da SBB Cargo.



Traffico combinato Nuovo responsabile

Martin Haller, 32 anni, dirige dal 1° marzo 2013 la Business Unit Traffico Combinato (TC). Dopo gli studi in economia aziendale, ha lavorato a Francoforte e a Hong Kong, concentrandosi sempre nel settore dei trasporti. Negli ultimi otto anni è stato consulente presso Booz & Company. In questa funzione ha partecipato all'elaborazione del progetto Traffico Combinato presso SBB Cargo.

Truciolato Più efficienza

Ora, per tutti i trasporti di truciolato, SBB Cargo utilizza un sistema di trasbordo con container ribaltabili. Il carrello elevatore rotante della ditta austriaca Innofreight assicura uno scarico rapido e di conseguenza un notevole aumento dell'efficienza a vantaggio dei clienti. Il sistema di trasporto è in uso dall'inizio di aprile.

Ora SBB Cargo circola con quattro convogli, composti ciascuno da 24 carri e 72 container, da diverse località della Svizzera tedesca e romanda fino a Mortara nell'Italia del Nord. Qui il truciolato viene trasformato in pannelli truciolari. Il nuovo sistema è più efficiente non solo nelle operazioni di scarico ma anche nel trasporto. «Lasciando invariata la quantità di truciolato, è stato possibile ridurre di circa un terzo il numero dei carri», afferma Heinz Frauchiger, Key Account Manager presso SBB Cargo.



SASSAN RABET
tiene le redini di Xrail.

Xrail Sassan Rabet nominato CEO

Il 1° maggio Sassan Rabet è stato nominato CEO di Xrail, l'alleanza europea concepita per rafforzare il traffico internazionale a carri isolati. Il 41enne laureato in scienze dell'amministrazione era prima vice CEO di Xrail. Ha iniziato a lavorare per SBB Cargo nel 2001 come Senior Project Manager Business Development, responsabile Gestione prodotti e infine come responsabile Business Development Processi e Qualità per la Svizzera. Nel 2008 è passato da SBB Cargo al Central Team di Xrail. «Siamo certi che, con la sua pluriennale esperienza nel traffico merci ferroviario, Sassan Rabet sia la persona giusta per le scelte future dell'alleanza Xrail», ha sottolineato Ferdinand Schmidt, presidente del consiglio di vigilanza di Xrail.

SBB Cargo 4200 tonnellate di pietre per la Sechseläutenplatz

La piazza più importante nel cuore di Zurigo si è rifatta il look. Le lastre destinate a rivestire i 14 000 metri quadrati della piazza provengono da Vals nel Cantone dei Grigioni e vengono trasportate per lo più su rotaia dalla Ferrovia retica e da SBB Cargo.



Lastre trasportate da SBB Cargo dai Grigioni a Zurigo.





Nicolas Perrin (a sinistra) e Thomas Amstutz nella sala di cottura del birrificio Feldschlösschen a Rheinfelden.

Nicolas Perrin incontra Thomas Amstutz, CEO di Feldschlösschen

«In pratica qualsiasi merce può viaggiare su rotaia»

Il noto birrifico svizzero è anche uno dei principali clienti di SBB Cargo. Colloquio tra Thomas Amstutz, CEO di Feldschlösschen, e Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, su concorrenza, politica del traffico e prospettive future.

Intervista: Roy Spring
Foto: Markus Bertschi

Sig. Amstutz, spesso l'hanno soprannominata il barone della birra. Che titolo nobiliare attribuirebbe al sig. Perrin?

THOMAS AMSTUTZ: Questi titoli non mi fanno molto effetto, dato che non adotto uno stile dirigenziale gerarchico. Lo definirei piuttosto uno sviluppatore e un risanatore.
NICOLAS PERRIN: È una definizione che mi si addice. Il risanamento è alla base del continuo sviluppo di SBB Cargo. Abbiamo tante buone idee che purtroppo non sono realizzabili senza un risultato di gestione positivo. Con il risanamento e lo sviluppo investiamo nel futuro.

Feldschlösschen è un cliente storico di SBB Cargo. Il trasporto su rotaia è stato importante fin dalla fondazione dell'azienda, avvenuta nel 1876.

Che cosa significa per la vostra azienda?

AMSTUTZ: Nel 1889 abbiamo costruito il nostro primo binario di raccordo. Le FFS sono state fondate nel 1902. Abbiamo perciò puntato sulla ferrovia ancor prima delle FFS. Il fatto che i fondatori del birrifico nel 1876 abbiano contribuito alla realizzazione della rete ferroviaria nazionale è stata una decisione visionaria. Mentre altri produttori di birra trasportavano al birra ancora con carrozze trainate da cavalli, Feldschlösschen aveva già collegamenti ferroviari in tutta la Svizzera e nell'arco di

20 anni è divenuta leader del mercato. Questo spirito pionieristico si è conservato fino ai giorni nostri.

A Rheinfelden gestite un vostro servizio di manovra. Perché?

AMSTUTZ: Il servizio di manovra interno ci garantisce la massima flessibilità e un'elevata velocità di esecuzione degli ordini. Siamo però legati alla ferrovia anche a livello emotivo. Per questo all'interno dello stabilimento abbiamo una nostalgica locomotiva di manovra a vapore, la «tigre» di Krauss-Maffei, che ha ben 137 anni. A Dietikon e Givisiez collaboriamo invece con SBB Cargo, il che funziona perfettamente.

«Guai se anche una sola
bottiglia non è
fredda al punto giusto!»

THOMAS AMSTUTZ

PERRIN: La produzione di birra, così come la ferrovia, è legata alla tradizione. In tal senso Feldschlösschen persegue una buona strategia di marketing. Ma non solo: la tradizione comporta obblighi e rappresenta una sfida. Da Feldschlösschen lo si avverte chiaramente e in modo positivo. Naturalmente, da ferroviere apprezzo molto il fatto che la tradizione sia simboleggiata da una locomotiva a vapore.

Perché Feldschlösschen è predestinata al trasporto di merci su rotaia?

AMSTUTZ: In pratica qualsiasi merce può essere trasportata su rotaia; è solo una questione di approccio mentale. Siamo rimasti fedeli alla nostra strategia per 137 anni: il nostro piano logistico è interamente orientato al treno. Circa il 60% delle nostre merci viaggia su rotaia nella grande distribuzione. I nostri centri di distribuzione possiedono tutti un raccordo ferroviario.

PERRIN: Feldschlösschen è uno dei nostri maggiori clienti e, orientando il piano logistico alla ferrovia, ha dato grande fiducia a SBB Cargo. Questa decisione richiede da parte nostra prestazioni perfette giorno dopo giorno per dimostrare all'azienda di aver fatto la scelta giusta.

AMSTUTZ: Anche noi continuiamo a prefiggerci obiettivi che ci costringono a mantenere alto il livello di prestazioni. Per questo abbiamo ad esempio sponsorizzato le ultime tre edizioni della Festa federale di lotta svizzera. In pratica, si tratta di uno stadio immerso nel verde senza alcuna infrastruttura. In un fine settimana vi convergono 200.000 persone che desiderano dissetarsi con birra e bevande. Guai se una sola bottiglia non è fredda al punto giusto! Un vero e proprio tour de force: questo intendendo per competenza logistica.

Che importanza ha la logistica per la vostra azienda?

AMSTUTZ: Quando si riforniscono direttamente più di 30.000 clienti, bisogna >

Feldschlösschen AG, Rheinfelden

Feldschlösschen è uno dei primi e più importanti clienti di SBB Cargo. Per il principale birrifico e produttore di bevande in Svizzera il trasporto ferroviario è fondamentale fin dalla fondazione dell'azienda, avvenuta nel 1876. La linea del Bözberg conduce proprio davanti allo stabilimento Feldschlösschen, che ha un raccordo ferroviario diretto dal 1889.

Cifre 2012 del cliente**255 000 t**

merci trasportate di Feldschlösschen con SBB Cargo in 12 360 carri ferroviari.

20 000 t

malto consegnato a Rheinfelden in 400 carri ferroviari di SBB Cargo.

35 000 t

vuoti consegnati da SBB Cargo a Rheinfelden e Rhäzüns.

avere il massimo controllo sulla logistica. Ogni giorno ci chiediamo: come si fa a trasportare birra e acqua minerale nelle cantine dei ristoratori nel modo più semplice, più rapido e più compatibile con l'ambiente? La nostra visione è di diventare del tutto CO₂ neutrali in futuro, il che significa arrivare il più vicino possibile al cliente con la ferrovia e percorrere gli ultimi chilometri preferibilmente con veicoli elettrici a basso impatto ambientale.

Cosa vi aspettate da SBB Cargo?

AMSTUTZ: Soprattutto più flessibilità e maggior capacità innovativa. Vogliamo che SBB Cargo compia un grande passo in avanti nel trasporto combinato di merci. Abbiamo comunicato a SBB Cargo le nostre visioni. Ora si tratta di tradurle in esempi concreti.

PERRIN: Per noi è chiaro che dobbiamo soddisfare le esigenze future del mercato puntando maggiormente su soluzioni combinate rotaia/strada. Da un lato la logistica verrà sempre più centralizzata, dall'altro occorre consegnare al cliente finale lotti sempre più piccoli in modo rapido e flessibile. Il nostro programma

prevede di trasportare le merci su distanze maggiori, come su una S-Bahn. La distribuzione nell'ultimo miglio si svolge in modo più efficiente su strada.

Dove trova obiettivi comuni a livello di logistica e politica dei trasporti?

PERRIN: Un'infrastruttura dei trasporti sostenibile ed efficiente è molto importante per l'economia, la politica della piazza economica e i trasporti. Le capacità disponibili vanno scarseggiando e i mezzi finanziari sono già molto esigui. Si tratta dell'intero sistema, non solo della strada contro la ferrovia. Con il progetto «Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria» (FAIF) la Confederazione mira a potenziare l'infrastruttura ferroviaria. Inoltre nei prossimi due anni le condizioni quadro per il trasporto di merci su rotaia saranno al centro del dibattito politico. A tale riguardo abbiamo chiari obiettivi comuni.

«Le FFS si schierano chiaramente a favore del traffico merci in Svizzera.»

NICOLAS PERRIN

Quali sono i provvedimenti più importanti che la politica dei trasporti deve attuare?

PERRIN: Le FFS si schierano naturalmente a favore del traffico merci in Svizzera. E noi ci schieriamo a favore di un orientamento di tipo imprenditoriale poiché siamo convinti che così si possono erogare le migliori prestazioni per l'economia svizzera e l'approvvigionamento del Paese. Viceversa, ci aspettiamo che le condizioni quadro siano configurate in modo che il trasporto di merci su rotaia risulti vantaggioso anche dal punto di vista finanziario. A tal fine è necessario in primo luogo un accesso concorrenziale alle infrastrutture. Questo aspetto riguarda da un lato i terminal e i binari di raccordo e dall'altro la qualità e la garanzia delle tracce orarie

nonché i costi di utilizzo che sono di estrema importanza. La politica dei trasporti si può fare ancora di più.

AMSTUTZ: La ferrovia deve cercare di diventare concorrenziale rispetto al trasporto su strada. Scaricarsi le colpe a vicenda non porta da nessuna parte. Se si cerca di impedire la concorrenza mediante interventi politici di regolamentazione si annienta la competitività e tutti perdono. Una concorrenza più pronunciata avrebbe invece un effetto positivo anche per le ferrovie.

Anche il settore della birra ha subito degli sconvolgimenti, molti birrifici tradizionali svizzeri sono stati assorbiti...

AMSTUTZ: Con il cartello della birra fino al 1991 abbiamo sperimentato in modo esemplare cosa succede quando si tiene artificialmente in vita un mercato. Riteniamo che senza tale regolamentazione anche la Feldschlösschen potrebbe essere ciò che la Carlsberg è oggi: il numero 4 del mercato mondiale. Allora i paesi del nord hanno dovuto cercare di incrementare la crescita all'esterno del mercato nazionale, mentre i birrai svizzeri se la sono presa troppo comoda. Altre aziende non regolamentate ce l'hanno invece fatta, ad esempio Nestlé, ABB o Swatch. Oggi anche SBB Cargo può trarre spunto da questo esempio negativo. Per questo dico sempre anche al sig. Perrin: «Offriteci soluzioni interessanti e convenienti.»

PERRIN: Lo scambio di opinioni con persone impegnate è per me sempre motivo di crescita professionale. A maggior ragione lo è con il sig. Amstutz, con cui abbiamo instaurato un dialogo aperto e diretto dove mettiamo sul tavolo idee ed opinioni in modo costruttivo e senza tanti giri di parole. È una cosa che apprezzo, perché solo così si può creare qualcosa di nuovo e migliorare. Feldschlösschen può così trarne profitto a lungo termine e anche in futuro continueremo a bere birra che è stata trasportata da SBB Cargo. —



<http://bit.ly/11ZBUDt>

L'incontro tra i due CEO in versione integrale.

THOMAS AMSTUTZ, 45 ANNI,

è CEO della Feldschlösschen Bibite SA di Rheinfelden. Dopo la laurea in economia aziendale ha iniziato la carriera presso Unilever, quindi è stato CEO di Hero Schweiz e per quattro anni ha lavorato all'estero per il Gruppo Carlsberg.



Autostrada viaggiante

*Il fotografo indipendente Markus Bertschi
è un osservatore molto attento al dettaglio*



«Il 18 dicembre 2012 mi trovavo nel cantone di Appenzello Interno in occasione del carnevale. Improvvisamente ho visto sulla strada principale questa torta nuziale a più piani, un esempio davvero speciale di logistica.»

Evelyne Binsack, guida alpina e amante dell'avventura

«L'elemento umano è un rischio incalcolabile»

Testo: Robert Wildi

Foto: Markus Bertschi

In bicicletta dal Passo del Grimsel al Polo Sud: è l'idea pazzesca avuta da Evelyne Binsack undici anni fa che da allora ha assillato la mente della scalatrice e amante degli sport estremi. Evelyne ha iniziato a progettare il viaggio partendo per un tour di ricognizione nell'Antartide. Questo quattro anni prima di iniziare «la spedizione della mia vita» nel settembre 2006. «Dovevo sapere cosa si prova a meno 55 gradi Celsius, come ci si allacciano le scarpe o si fanno i propri bisogni all'aperto a queste temperature.»

Maneggiare i lacci con il gelo estremo è stato uno dei tanti punti dell'intenso programma di preparazione della 45enne originaria di Nidvaldo e residente nell'Oberland bernese. Forma fisica e soprattutto resistenza mentale sono state indispensabili per questo tour estremo durato 16 mesi. Con il senno di poi Evelyne Binsack ha qualcosa da rimproverarsi. «Mi ero risparmiata l'allenamento intensivo in bicicletta con un bagaglio da 40 kg perché pensavo che non avrei avuto problemi.» Invece ha dovuto pagare un conto salato sopportando forti dolori muscolari nelle prime settimane.

Fiocchi d'avena nell'Antartide

L'aver modificato il percorso all'ultimo momento, accorciando il tratto iniziale in bicicletta, le è stato per lo meno di aiuto. Sulla costa atlantica portoghese Evelyne Binsack si è imbarcata su una nave che l'ha portata negli USA. L'idea iniziale era quella di attraversare tutta l'Africa in bicicletta per raggiungere l'Antartide via

mare. «Ma non volevo affrontare problemi politici e religiosi proprio all'inizio del viaggio.»

La sicurezza personale è diventata comunque un tema centrale per Evelyne Binsack. In Messico è stata più volte importunata da uomini. «Il che ha messo a dura prova i miei nervi e le mie energie.» Il compagno che aveva a quel tempo l'ha raggiunta subito dalla Svizzera per accompagnarla attraverso il Sudamerica. Prima di allora, per dormire si nascondeva dietro a rocce e cespugli senza mai accendere il fuoco. «L'elemento umano è un rischio incalcolabile», commenta.

Le aggressioni hanno destabilizzato questa caparbia amante dell'avventura. Un conoscente del posto l'ha aiutata ad attraversare i paesi dell'America centrale, ovvero Guatemala, Nicaragua, El Salvador e Honduras, organizzandole un servizio di scorta privato. «Il pericolo proveniente da altre persone mi assillava costantemente ed era il punto più imprevedibile della mia logistica di viaggio.»

Per il resto Evelyne Binsack non ha avuto grossi problemi. Nel suo bagaglio di 40 kg c'erano sempre cibo e riserve di acqua a sufficienza. Durante il viaggio ha acquistato altri viveri e ogni tanto è andata anche al ristorante. «Prima di percorrere tragitti più lunghi attraverso praterie disabitate mi riempivo le tasche di fiocchi d'avena, nutella, latte in polvere e banane.» Cibi secchi per l'Antartide. Da Punta Arenas nel Cile meridionale, Evelyne Binsack è partita per affrontare gli ultimi 1200 km a piedi tra neve e ghiaccio, dalla

costa antartica al Polo Sud è stata accompagnata da quattro guide locali e ha trainato una slitta di 115 km contenente benzina per il fornello, sacchi a pelo, tende e soprattutto tanti viveri. La madre 80enne è riuscita persino a spedirle una grossa forma di formaggio svizzero in Cile.

Problemi alla dogana peruviana

La sportiva svizzera non ha avuto problemi a entrare in nessuno dei 16 paesi attraversati nella sua spedizione al Polo Sud. «Non ho mai avuto bisogno di un visto.» Solo le autorità doganali peruviane le hanno chiesto la patente per la bicicletta. Non avendola, Evelyne avrebbe dovuto separarsi dal suo mezzo. «Ho preso fiato e ho iniziato a imprecare in uno spagnolo molto colorito», spiega Evelyne ridendo. E il metodo ha funzionato.

Oggi afferma con certezza che per percorrere 25 000 km in bicicletta e a piedi occorre non solo un piano logistico ben studiato ma anche capacità d'improvvisazione e soprattutto forza di volontà. Da dove l'uomo prenda questa forza di volontà è la domanda che continua a porsi dal suo rientro dal Polo Sud. A fine marzo di quest'anno Evelyne Binsack è partita per una nuova avventura. Con l'attrezzatura da montagna, una fotocamera e una mappa dettagliata nel bagaglio, è volata nell'Himalaya per scalare il Monte Everest. Sulla parete verticale deve dominare ogni gesto usando ramponi, ganci, moschettoni e corde. Una sfida logistica che per una volta può essere persino d'importanza vitale. —

Nulla deve mancare: un equipaggiamento completo è alla base della logistica di sopravvivenza di Evelyne Binsack.





SBB CFF FFS Cargo

Là dove si
lavora assieme per
obiettivi comuni,
ci siamo anche noi.

Prendiamo tutto molto personalmente, soprattutto quando si tratta della soddisfazione dei nostri clienti e della qualità dei nostri servizi. Grazie al nostro know-how in materia di trasporti siamo in grado di comprendere le esigenze dei committenti e garantire così una serie di servizi con un futuro. Per raggiungere un obiettivo comune. www.sbbcargo.com

