HUPAC Marzo 2012 www.hupac.ch

moving
solutions for intermodal logistics

Linea di Luino: la direttissima intermodale che collega l'Europa

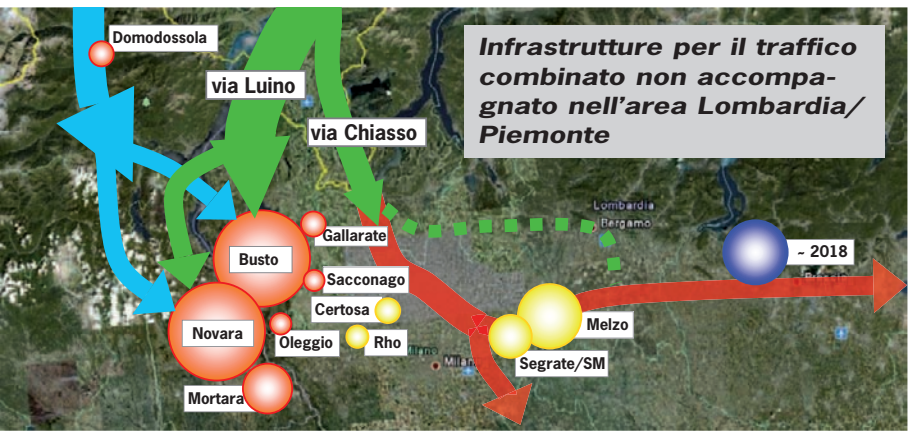
Mancano pochi anni all'apertura del tunnel di base del Gottardo. Gli operatori dell'intermodalità chiedono con forza che le linee di accesso a sud vengano adeguate in tempi rapidi e con benefici tangibili in termini di capacità e prestazioni.

di Irmtraut Tonndorf

Mauro Chiotasso
Amministratore delegato
del Terminal CIM di Novara

Livio Ambrogio
Amministratore delegato della
Ambrogio Trasporti

Giorgio Spadi
Amministratore delegato
di Nordcargo



Infrastrutture per il traffico combinato non accompagnato nell'area Lombardia/Piemonte

Viaggiare su una linea ferroviaria di pianura dal nord al sud dell'Europa con treni lunghi 750 metri, alti 4 metri e pesanti 2.000 tonnellate trainati da un solo locomotore – sono queste le condizioni da favola auspicate da tutti gli operatori intermodali attivi nel transito alpino attraverso la Svizzera. Un sogno che, in teoria, potrebbe diventare realtà quando, nel 2016, la Svizzera aprirà al traffico ferroviario il tunnel di base del Gottardo oppure, al più tardi, nel 2019 quando sarà completato il tunnel di base del Ceneri.

Invece no. Le restrizioni sulle tratte di accesso resteranno invariate ancora per lunghi anni e rischiano anzi di vanificare gli sforzi sin qui compiuti. Recentemente le autorità svizzere ed italiane hanno siglato un accordo per potenziare il corridoio Lugano-Chiasso-Seregno per i traffici attesi con l'apertura di Alptransit. Ma si tratta di una soluzione che, purtroppo, non soddisfa le esigenze degli operatori. Infatti, attualmente una piccola quota del traffico intermodale via Gottardo utilizza la linea di Chiasso. La maggior parte del traffico, invece, percorre la linea Bellinzona-Luino-Gallarate/Novara. Nonostante si tratti di una linea parzialmente a binario unico, rappresenta la linea "storica" del traffico intermodale ed è uno degli elementi della strategia delle "Gronde" per la circonvallazione del nodo di Milano.

Novara/Gallarate, il distretto intermodale italiano è pronto per crescere

E non è un caso che numerosi terminal a sud delle Alpi si siano insediati, nel corso degli anni, nell'area di intersezione tra la linea di Luino e quella del Sempione. Il CIM (Centro Intermodale Merci) di Novara, attivo dal 1995, ha scommesso molto su questa posizione geografica nel punto nodale tra le direttrici nord-sud via Svizzera ed est-ovest tra la Francia e la Slovenia. Oggi il CIM di Novara gestisce, su due terminal di trasbordo, un volume di 200.000 unità annue, mentre sono pronti i progetti per grandi opere di ampliamento in sintonia con le politiche regionali di sostegno all'intermodalità. "Con Alptransit contiamo di aumentare notevolmente il nostro volume di traffico", afferma **Mauro Chiotasso**, amministratore delegato della CIM SpA. "Vediamo una grande opportunità nella linea di Luino perché, a differenza della linea del Lötschberg/Sempione, si tratta di un'autentica linea di pianura sulla quale potranno circolare treni con un solo locomotore e con evidenti vantaggi per la competitività del servizio".

Il transito via Luino, infatti, dopo l'apertura del tunnel di base del Gottardo, presenterà una pendenza fino al 12‰ e sarà pertanto l'unica vera ferrovia di pianura sul corridoio Genova-Rotterdam. Sulla linea di Chiasso, invece, permarranno delle pendenze dal 17 al 21‰ nella zona di Chiasso e Mendrisio. Ciò significa che su questa linea i treni merci internazionali, nonostante i tunnel di base, necessiteranno di maggiore forza di trazione che grava notevolmente sui costi.

Milano, anello debole per il trasporto combinato via Chiasso

I concetti di trasporto merci che prevedono l'attraversamento di Milano non prendono atto della realtà. Ne è convinto **Livio Ambrogio**, operatore intermodale attivo dal 1969 con un terminal a Gallarate e una decina di sedi in tutta Europa. "Utile una overview su tutti i valichi per farsi un'idea su come gestire al meglio il traffico intermodale da e per l'Italia". Basta un'occhiata alla cartina per rendersi conto che, entrando in Italia da Chiasso, bisogna transitare attraverso l'area metropolitana di Milano che offre capacità molto limitate per i treni merci vista l'alta densità del traffico passeggeri. Impensabile, inoltre, allungare i binari nell'area milanese per circolare con treni lunghi 750 metri. "La linea di Luino, seppure sia secondaria, offre invece notevoli prospettive per il distretto intermodale a cavallo tra Piemonte e Lombardia che conta migliaia di posti di lavoro. Diventa allora indispensabile investire oggi nella linea di Luino per cogliere domani i vantaggi derivanti dagli investimenti svizzeri nelle infrastrutture di Alptransit".

In attesa della Gronda Est Seregno-Bergamo

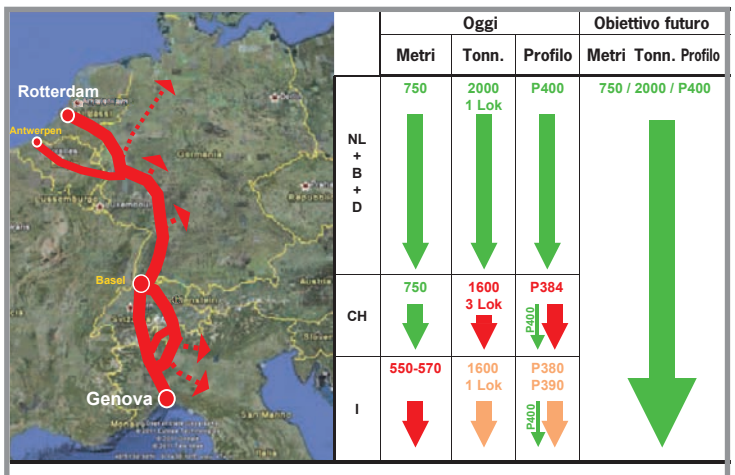
Per decongestionare la direttrice Chiasso-Milano, i programmi di sviluppo a lungo termine prevedono la costruzione della cosiddetta Gronda Est tra Seregno e Bergamo. La realizzazione di questa nuova ambiziosa opera potrebbe però slittare a ben oltre il 2025. Fino a quel momento tutti i treni merci via Chiasso dovranno transitare sulle attuali linee con le loro forti limitazioni in termini di capacità e produttività. Altro punto debole è la limitata capacità terminalistica nell'area servita dalla linea di Chiasso. A est di Milano Hupac sta valutando con urgenza la costruzione di nuovi terminal insieme all'operatore intermodale Cemat e al Gruppo FS.

Prima Luino, poi Chiasso

Un cambio di strategia dalla linea di Luino alla linea di Chiasso avrebbe gravi conseguenze per il trasporto combinato, sottolinea **Giorgio Spadi**, amministratore delegato di Nordcargo. La scelta di potenziare esclusivamente la linea di Chiasso restringe le prospettive di sviluppo dell'odierno sistema intermodale venutosi a creare a ridosso della linea di Luino e rimanda nel tempo i vantaggi prospettati con l'apertura del tunnel di base del Gottardo.

"La soluzione invece è data dalle linee ferroviarie storiche come la Luino-Gallarate/Novara, opportunamente ammodernate e potenziate, che permettono di bypassare il nodo di Milano e quindi di creare un corridoio dedicato al trasporto merci che non interferisca con il trasporto viaggiatori", sostiene Spadi. Ciò consentirebbe di mettere subito a profitto gli investimenti già effettuati e di cogliere nel breve tempo le grandi opportunità di crescita del sistema intermodale. "Non si vuole negare il ruolo di una linea via Chiasso con un bypass ad est del nodo di Milano, e pertanto ritengo che questo potenziamento debba essere fatto". Nel frattempo però serve uno sforzo per porre rapidamente mano ai modesti lavori di potenziamento della linea di Luino siglati anni fa tra Svizzera e Italia, con l'obiettivo di aumentarne la capacità e i parametri produttivi.

Per quanto riguarda la cosiddetta Gronda Novara-Saronno-Seregno, Spadi chiarisce un equivoco che dura da anni: "Questa linea è pensata esclusivamente per il traffico passeggeri e non offre i parametri produttivi necessari per il traffico merci".



Nonostante l'apertura dei tunnel di base del Gottardo e del Ceneri permangono le attuali restrizioni sulle linee di accesso a sud.

editorial

Transito alpino senza sovvenzioni – sì, ma…

Adesso è evidente: l'obiettivo di trasferimento, ovvero di ridurre il transito alpino stradale a 650.000 spedizioni, non può essere raggiunto. Ma oggettivamente i risultati del trasporto combinato sono soddisfacenti. Trasporta più merci della strada (17 mio. t contro 14 mio. t), è cresciuto più della strada (+65% contro +61%) ed evita ogni anno alla popolazione il transito di 800.000 camion. Ma questo non ci basta.

Se vogliamo che la politica del trasferimento continui ad avere successo, dobbiamo trarre il massimo dell'utile con gli scarsi mezzi a disposizione. Invece di sognare un futuro che chissà quando sarà, dobbiamo potenziare ora e subito le infrastrutture esistenti. In tutt'altra direzione va invece il cambio di strategia sul lato sud delle Alpi: dalla linea di Luino, collegata ai terminal attorno a Novara, Busto e Gallarate, la politica si sta orientando alla linea via Chiasso. Ma a est di Milano mancheranno terminal di trasbordo e linee per il trasporto merci ancora per molto tempo.

Anche quando i tunnel di base del Gottardo e del Ceneri saranno in funzione, la tratta Basilea-Chiasso è ben lungi dall'essere una ferrovia di pianura. A sud di Lugano resta una pendenza del 21 per mille che impone l'utilizzo di due locomotive. Tutt'altro discorso per la linea lungo il Lago Maggiore, che è più efficiente perché qui basta una sola macchina per trainare un treno di 2000 tonnellate.

Il traffico combinato attraverso le Alpi potrà essere gestito senza sovvenzioni – come riesce su altre tratte del traffico europeo est-ovest – se si potenzia a breve termine e in modo prioritario l'asse Bellinzona-Luino-Novara.

Bernhard Kunz
Direttore del Gruppo Hupac

moving

Una lunga serie di dispositivi di sicurezza

Ecco come Hupac controlla la sicurezza nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate. Un sopralluogo.

di Gerhard Lob

È un mattino freddissimo. Nel terminal Hupac di Busto Arsizio-Gallarate a nord di Milano i camion entrano ed escono a ritmo serrato: container, semirimorchi, autocisterne. Il terminal è gigantesco. Nei momenti di punta qui è già capitato che si allestiscano 56 treni al giorno. L'afflusso di camion ha raggiunto punte di 1200 veicoli al giorno. E all'altezza di un tale traffico sono le norme di sicurezza.

Prima di dirigersi verso il parcheggio davanti alla palazzina dell'amministrazione con gli sportelli del check-in, i camion devono fermarsi. Due addetti Hupac fanno un primo importante controllo. Con un minicomputer verificano se il camion è regolarmente registrato per il trasbordo. Decisivo è il controllo dello stato delle unità di carico. Le cinghie della cassa mobile sono ben tese? La cisterna è chiusa ermeticamente? Anche le etichettature e segnalazioni vengono controllate, un aspetto importante soprattutto per le merci pericolose, perché devono corrispondere ai dati registrati nel computer.

Hupac richiede ai suoi clienti di consegnare le unità di carico in perfetto stato, in modo da non causare problemi durante il trasbordo nel terminal o durante il trasporto sul treno. Eppure qualche irregolarità può sempre capitare. "Teloni bucati o tagliati sono i difetti che riscontriamo con maggiore frequenza", dice Michele Tiritiello, in servizio stamattina. Ed aggiunge: "Un container non chiuso bene si potrebbe aprire durante il viaggio sul treno. Sarebbe pericoloso". Importante è anche che il carico sia assicurato correttamente, così che durante il trasporto non avvengano spostamenti di peso indesiderati. Il controllo all'entrata è efficiente. "Il 98% delle possibili fonti di rischio lo possiamo escludere già qui", dice Piero Solcà, direttore logistica e infrastrutture di Hupac. In quasi tutti i casi il problema può essere risolto dall'autista sul posto. Se le irregolarità sono consistenti il veicolo non può essere accettato. "Senza il nostro ok non si procede", aggiunge Tiritiello. Racconta inoltre che spesso deve intimare agli autisti di non fumare. Perché anche fumare è pericoloso, e quindi è vietato.

Davanti agli sportelli del check-in c'è un gran movimento. Qui gli autisti ricevono lo shipping order e sono quindi autorizzati a recarsi nell'area di trasbordo vera e propria. Anche qui la sicurezza è sempre in primo piano. L'identità degli autisti è registrata nel computer, quasi sempre con foto. Se un autista ha ricevuto un divieto di accesso non può varcare la barriera. "Questo può succedere se un autista non si è comportato correttamente. I nostri clienti ci affidano i loro carichi, e hanno diritto alla massima sicurezza", dice Solcà.

Intanto, nell'ufficio adiacente, i treni vengono controllati in tempo reale. Che siano diretti a Rotterdam, a Colonia o ad Anversa, per ogni treno c'è una lista carri dettagliata, importante soprattutto per le merci pericolose in caso si presentasse qualche irregolarità. Nell'elenco è infatti riportato come gestire un eventuale inconveniente con merci pericolose. Sullo schermo lampeggia un punto rosso. "Questo treno è bloccato a Mainz", dice un impiegato. Trenta minuti di ritardo.

Dal check-in si passa alla zona di trasbordo vera e propria, recintata per ragioni di sicurezza, e ben due volte. Accanto alla recinzione come barriera fisica c'è un muro a infrarossi invisibile che fa scattare un allarme se viene "sfondato". La zona di trasbordo, con le caratteristiche gru gialle, appare come una grande superficie asfaltata. Ma sotto alla superficie si nasconde un ben escogitato sistema di sicurezza che consente di raccogliere le eventuali fuoriuscite di liquidi in modo che non si disperdano nell'ambiente. Fortunatamente ciò finora non è mai successo.

La corsia e il numero indicano agli autisti con esattezza dove devono depositare il loro carico. Per garantire la sicurezza nell'area del terminal possono circolare ad una velocità massima di 20 km/h. "Facciamo perfino dei controlli radar", dice Francesco Crivelli, delegato del consiglio di amministrazione di Hupac SpA. Più importante di tutte le norme e di tutti i controlli è per lui che il concetto di sicurezza sia ben radicato nei collaboratori. "Dar vita ad una vera e propria cultura della sicurezza – è questo il mio obiettivo da quando sono qui", dice Crivelli.

I gruisti caricano ora i container sui carri secondo le istruzioni ricevute, prima che il treno venga consegnato ad un'impresa ferroviaria che si occupa della trazione fino al luogo di destinazione. Anche i gruisti hanno un ruolo importante nella catena della sicurezza. Possono ad esempio vedere se un container ha il lato superiore danneggiato. A terra intanto un verificatore controlla i carri prima e dopo il carico. "Stamattina, durante i controlli tecnici preliminari, ho registrato delle anomalie ad un freno. Abbiamo dovuto togliere il carro dalla composizione", dice un addetto. I difetti vengono eliminati nell'officina che si trova direttamente nell'area del terminal.

Quando la sicurezza è al primo posto

Piero Solcà, direttore infrastrutture, qualità e sicurezza di Hupac, sulla filosofia della sicurezza dell'operatore intermodale

Signor Solcà, come riassumerebbe la filosofia della sicurezza di Hupac?
Piero Solcà: La sicurezza ha la priorità assoluta in tutti i processi operativi. Un ruolo chiave spetta ai nostri collaboratori. Il personale viene regolarmente sensibilizzato ai temi della sicurezza ed istruito a riguardo.

In tutti i terminal Hupac, da Anversa a Busto Arsizio-Gallarate, vigono le stesse disposizioni di sicurezza?
Le condizioni quadro e i requisiti sono dappertutto gli stessi. A livello locale ci possono però essere delle differenze dovute a disposizioni o norme sul lavoro locali.

Che provvedimenti adotta Hupac per garantire la sicurezza del trasbordo delle unità di carico?
Ci preoccupiamo soprattutto che i container siano in perfetto stato. Importante è anche l'etichettatura corretta delle unità con merce pericolosa. Il carico deve essere assicurato all'interno a regola d'arte. In collaborazione con le imprese ferroviarie, e col consenso dei nostri clienti, effettuiamo controlli casuali. Se c'è qualcosa che non va, il cliente deve porvi rimedio. In genere ci pensa l'autista del veicolo direttamente sul posto.

Decisivo è anche il perfetto stato del materiale rotabile, perché la rottura di un asse potrebbe causare il deragliamento del treno. Hupac può garantire la sicurezza del materiale rotabile?
Hupac è stata una delle prime aziende ad essere stata certificata nel 2010 secondo le nuove norme come Entity in Charge of Maintenance (ECM) per la manutenzione dei carri. Questa norma garantisce standard qualitativi elevati in tutt'Europa. Nondimeno ogni carro e ogni unità di carico vengono ricontrollati singolarmente dalle imprese ferroviarie che si occupano della trazione dei treni.

Gli incidenti dei treni merci hanno scioccato l'opinione pubblica. Che conseguenze hanno avuto sulle norme di sicurezza?
L'incidente di Viareggio ha accelerato l'introduzione delle norme europee di cui si parlava da anni. Un ulteriore contributo alla sicurezza l'hanno poi dato i nuovi controlli durante la manutenzione dei carri e una chiara suddivisione dei ruoli dei diversi attori.

Chi è responsabile della sicurezza alla Hupac?
La sicurezza è saldamente ancorata all'intera catena della creazione di valore. Viene gestita in stretto coordinamento con il risk management. Il nostro responsabile della sicurezza, Onorato Zanini, opera tutti i giorni in prima linea: supporta i reparti e le filiali con addestramenti, auditing e consulenze.

Per la sicurezza nel trasporto merci su ferrovia viene applicato il principio dello zero errori, perché anche un solo errore può avere conseguenze disastrose. Cosa significa questo elevato standard in rapporto al trasporto su strada?
Grazie al principio dello zero errori il livello di sicurezza del trasporto merci su rotaia è decisamente superiore a quello del trasporto merci su strada. Per gli incidenti il rapporto è di 1 a 40. I nostri clienti ci danno spesso ad intendere che questa nostra "mania della sicurezza" può essere considerata esagerata. Ma è proprio la ferrea osservanza delle regole che permette di ottenere la massima sicurezza. E questo è un vantaggio competitivo decisivo che la ferrovia ha sulla strada.

“La responsabilità finale spetta alle imprese ferroviarie”

Marco Schmid, vicedirettore controllo sicurezza dell’Ufficio federale dei trasporti (UFT), risponde alle domande sulla sicurezza del trasporto merci ferroviario

Negli anni passati i treni merci hanno causato gravi incidenti. Come ha reagito l’UFT nel suo ruolo di organo ispettivo?
Marco Schmid: Subito dopo l’incidente di Viareggio l’UFT ha contattato gli organi ispettivi europei, nonché le principali imprese ferroviarie, i proprietari dei carri e le associazioni. A seguire abbiamo controllato l’introduzione delle misure decise a livello internazionale per la manutenzione degli assi dei carri merci ed abbiamo intensificato i controlli dei treni merci. Dopo l’incendio nella galleria del Sempione abbiamo rivolto maggiore attenzione alla preparazione tecnico-operativa dei treni.

In cosa consistono i controlli d’esercizio?
L’UFT opera con un orientamento ai rischi; di conseguenza sono i treni che trasportano merce pericolosa ad essere controllati con maggiore attenzione. Verifichiamo che siano rispettate le norme sul servizio movimento, sulle merci pericolose e sul carico e che le condizioni tecniche del materiale rotabile permettano un esercizio sicuro. La responsabilità è però fondamentalmente delle imprese ferroviarie. L’UFT si limita a controllare se le imprese ferroviarie fanno il loro dovere.

Gli impianti per la localizzazione delle boccole surriscaldate segnalano i treni con temperature elevate nei cuscinetti degli assi e nelle ruote. Ciò consente di evitare il deragliamento a causa della rottura di un asse o di una ruota.

Che attrezzature tecniche impiegate?
Sulla rete ferroviaria svizzera sono in funzione oltre 100 dispositivi di monitoraggio dei treni che controllano le caratteristiche fisiche rilevanti al passaggio di un treno. Questi impianti consistono in diversi sistemi di controllo e di sensori installati nel binario. Consentono di intervenire prima che qualche problema tecnico del treno possa creare inconvenienti.

Gli impianti per la localizzazione della sagoma possono scoprire se è stata superata la sagoma limite, ad esempio nel caso in cui un carro merci abbia un telone svolazzante.

Quali sono i problemi che si presentano con maggiore frequenza?
I problemi maggiori sono da ricondurre ad errori fatti durante il trasbordo. Coperchi di cisterne che non sono state chiuse ed assicurate bene, parti mobili mal fissate ai carri pianali, teloni non assicurati e porte delle unità di carico non chiuse correttamente sono inconvenienti che purtroppo si registrano di frequente.

Cosa succede se non vengono rispettate le norme di sicurezza?
I provvedimenti a disposizione dell’UFT sul posto vanno dall’avvertimento di ovviare all’inconveniente prima di proseguire il viaggio ad un divieto generale di circolazione per un carro o un treno merci.

I checkpoint del carico sulla ruota riconoscono se un carro è sovraccarico o se un carico si è spostato.

Potete infliggere ammende o sanzioni?
La legislazione ferroviaria non prevede ammende. L’UFT può però imporre condizioni alle aziende o, in casi estremi, ritirare momentaneamente o definitivamente il certificato di sicurezza. Inoltre è possibile presentare una denuncia. Al momento si sta valutando un adeguamento di queste possibilità di sanzione.

Tra la popolazione c’è una paura diffusa di incidenti che coinvolgono merci pericolose. Che probabilità ci sono che tali incidenti avvengano in Svizzera?
La probabilità di un incidente dipende da molti fattori. In Svizzera nel 1991 è entrata in vigore l’ordinanza sulla protezione contro gli incidenti, che si pone l’obiettivo di impedire che tali incidenti accadano. Nel 2011 è stata nuovamente fatta un’analisi per la rete ferroviaria. Questo screening dei rischi non ha evidenziato rischi inaccettabili.

Dispo potente per un servizio migliore

Il servizio disposizione di Hupac lavora 24 ore su 24, sette giorni alla settimana. Vari strumenti IT sostengono la programmazione e il controllo del traffico dei treni.

di Irmtraut Tonndorf

Il team Dispo di Hupac diretto da Angelo Barbone

Tutti i fili della rete Shuttle Net confluiscono nel servizio disposizione di Hupac. Ogni giorno vengono commissionati un centinaio di treni ad una dozzina di partner ferroviari. Quasi giornalmente va gestita qualche irregolarità del traffico sulla rete. Inoltre le ferrovie devono essere informate anticipatamente sui volumi di traffico previsti, così che possano a loro volta disporre le risorse necessarie come locomotive e macchinisti. Il servizio disposizione organizza anche il trasferimento dei carri nelle officine per la manutenzione. E non da ultimo provvede affinchè i clienti possano essere informati tempestivamente sulla situazione del traffico.

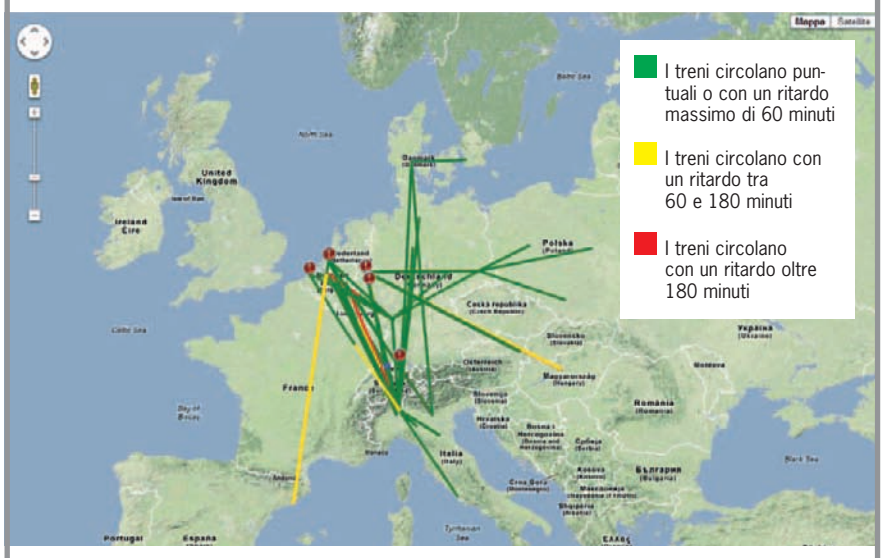
C’erano quindi buone ragioni quando l’anno scorso Hupac ha potenziato fortemente il reparto disposizione. Dal settembre 2011 il team dispo, composto da dieci persone, lavora 24 ore su 24 sotto la direzione di Angelo Barbone: dal lunedì alle 5.00 fino al sabato alle 18.00 e alla domenica mattina dalle 8.30 alle 13.00. Nelle restanti ore del weekend viene organizzato un servizio picchetto. “In questo modo assicuriamo ai nostri clienti un servizio di informazione ininterrotto e siamo costantemente a disposizione delle ferrovie come interlocutore”, dice Silvio Ferrari, business manager Continental Services.

Nervi saldi in caso di irregolarità del traffico
“La situazione operativa della Shuttle Net l’abbiamo sempre sott’occhio grazie ad un sistema di informazione sul traffico”, spiega il capo servizio Angelo Barbone. “Se un collegamento lampeggia in rosso o in giallo sullo schermo ci mettiamo immediatamente in contatto con l’impresa ferroviaria interessata e prendiamo i provvedimenti necessari per risolvere al più presto il problema e per ridurne per quanto possibile le conseguenze per l’intera rete. E ovviamente facciamo in modo che i nostri clienti siano esaurientemente informati, così che a loro volta possano organizzare i viaggi di presa e consegna al terminal”.

Ci vogliono nervi saldi per lavorare nella disposizione di Hupac. Condizioni meteorologiche estreme come tempeste, neve o alluvioni, incidenti, scioperi, cantieri e quant’altro possono sempre provocare turbolenze in qualche angolo della rete. “Quando si sommano più difficoltà la situazione si fa critica”, dice Roberto Cuda, il disponente senior del team. Maltempo più cantiere più carenza di macchinisti possono determinare un’interruzione del servizio con effetti notevoli sul traffico, sui terminal e sulla gestione dei carri. L’esperienza aziendale maturata negli anni, i buoni contatti con i partner e la grande disponibilità del personale sono spesso decisivi per venire a capo anche delle peggiori criticità. Ma senza formazione non si va da nessuna parte. Per questo motivo il team dispo frequenta annualmente dei corsi di addestramento sulla sicurezza e la tecnica ferroviaria, e viene a contatto con i diversi aspetti della catena di creazione del valore attraverso la job rotation.

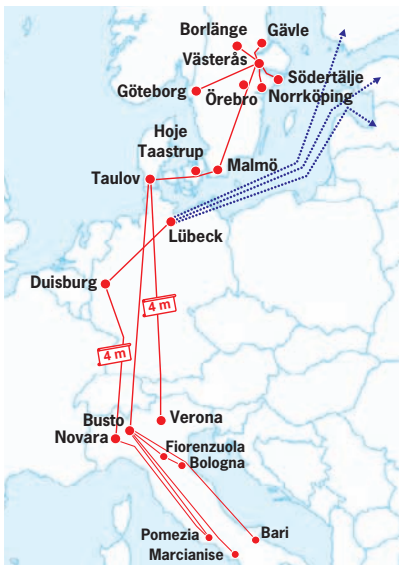
La programmazione è tutto
Vari strumenti di programmazione supportano il lavoro dei disponenti. Il sistema di informazione “Traffic Viewer” segnala automaticamente ogni treno che viaggia con un ritardo superiore ai 60 minuti, grazie all’interconnessione delle informazioni provenienti dalle diverse imprese ferroviarie e dalle circa 50 unità di GPS installate sui treni. Il piano di circolazione accessibile ai clienti via web supporta la programmazione a medio termine nel triangolo costituito da operatore, ferrovie e terminal. Questo strumento si rivela particolarmente utile per la programmazione del traffico nei giorni festivi. Ma per poter far fronte alla complessità in crescita esponenziale del traffico, Hupac ha investito in moderni sistemi di supporto decisionale. In collaborazione con l’università SUPSI di Lugano ha sviluppato il software WHATIF per l’impiego razionale del materiale rotabile. Il modulo “Composer” calcola il numero di composizioni necessarie su una determinata tratta in base ad un determinato orario considerando le tipologie di carro necessarie e serve innanzi tutto per la programmazione a lungo termine. Il modulo “Planner” aiuta i disponenti a decidere quale composizione, tra quelle disponibili, è meglio utilizzare per un determinato collegamento. Un problema, questo, che si presenta quotidianamente, soprattutto negli hub più trafficati come Busto Arsizio, Novara, Anversa, Rotterdam, Colonia e Ludwigshafen. “Il sistema propone diverse soluzioni prendendo in considerazione vari parametri. Così noi possiamo scegliere immediatamente la soluzione migliore”, spiega Barbone. Al termine della fase di test, i due moduli verranno introdotti nei regolari processi di lavoro.

Hupac Traffic Viewer



Il “Traffic Viewer” è attualmente in fase di test e verrà reso disponibile per i clienti nel corso dell’anno.

moving



Nuovo partner in Scandinavia

Dal dicembre 2011 Hupac Intermodal e Intercontainer Scandinavia cooperano con l'obiettivo di gestire una rete intermodale nell'one-stop-shop tra la Svezia e l'Italia. Questa cooperazione consente di allacciare la rete esistente di Intercontainer Scandinavia ai collegamenti di Hupac. Il punto di raccordo fra le due reti è il terminal Malmö CT. In Svezia Intercontainer Scandinavia opera treni notturni giornalieri per Västerås, Norrköping, Södertälje, Borlänge, Gävle, Örebro e Göteborg. In direzione sud la rete di Hupac offre dodici treni shuttle alla settimana per Busto Arsizio e cinque treni per Verona per semirimorchi da 4 metri. Intercontainer Scandinavia funge da agenzia di Hupac nel mercato scandinavo. L'operatore intermodale con sede a Göteborg si occupa della prenotazione dei trasporti e del supporto commerciale e operativo alla clientela svedese.

Sondaggio autisti 2011: buoni voti per Hupac

Nel mese di dicembre 2011 è stato eseguito un sondaggio sulla soddisfazione della clientela nei terminal di Aarau, Basilea, Busto Arsizio-Gallarate e Chiasso. Su un campione di 243 autisti, l'85% (+10% rispetto all'ultima indagine del 2008) ritiene che la situazione sia ottima o buona paragonata ad altri terminal, il 10% discreta e solo il 5% insoddisfacente. L'88% degli intervistati (+7% rispetto al 2008) ha giudicato la cortesia e la disponibilità del personale Hupac da buona a ottima, il 9% discreta e il 3% insoddisfacente. Hupac ha così ottenuto il miglior risultato dall'inizio dei rilevamenti.

moving

Il mercato passa all'offensiva
I clienti della ferrovia sono il motore della politica di trasferimento

I rappresentanti dei caricatori chiedono infrastrutture per treni merci più lunghi, più pesanti e più alti. Queste infrastrutture, grazie alla concorrenza nella trazione e alla priorizzazione nell'assegnazione delle tracce, dovranno rendere competitivi i costi del trasporto su rotaia. Per il successo del trasferimento del traffico è indispensabile adeguare le tratte di accesso Alptransit e realizzare il corridoio di 4 metri sull'asse del Gottardo.

di Kurt Metz

"Trasporto merci sul binario morto?"

Frank Furrer
Direttore dell'Associazione dei caricatori VAP

"Il conflitto di interessi ostacola il trasferimento del traffico merci"

Stefan Vannoni
Capoprogetto Infrastrutture della Federazione delle imprese svizzere Economiesuisse

"Senza la linea di Luino il trasferimento del traffico si blocca"

Bernhard Kunz
Direttore di Hupac

"Un concetto vincente per il trasporto a collettame"

Josef Jäger
Presidente del CdA di Cargo Domizil e vicepresidente dell'Associazione svizzera dei trasportatori stradali ASTAG

"Quanta capillarità per il traffico ferroviario convenzionale?"

Bernhard Metzger
Direttore Logistica e trasporto di Migros e vicepresidente di Swiss Shippers' Council

"Traffico ferroviario convenzionale in trasformazione"

Ümit Sarigecili
Sales Controlling di Transwaggon

"I clienti dei treni merci investono in container, carri e logistica, e sono in forte concorrenza sia tra di loro che con la strada. Ma alle loro richieste di sviluppo delle infrastrutture viene dato ben poco ascolto. Il trasporto merci non ha alcuna priorità nell'assegnazione delle tracce, e i costi di utilizzo della rete non sono commisurati alle prestazioni". Così esordisce Frank Furrer, direttore dell'associazione dei caricatori VAP, ad una conferenza stampa tenutasi a Zurigo a metà febbraio 2012 sotto il motto "Eppur si trasferisce. Il trasporto merci su rotaia dal punto di visto dei clienti della ferrovia". I relatori di Cargo Domizil, Economiesuisse, Hupac, Migros e Transwaggon hanno preso una chiara posizione rispetto alla relazione sul trasferimento del traffico del Consiglio federale del dicembre 2011. Il rapporto riconosce ben poco gli sforzi del settore logistico per aumentare l'utilizzo della ferrovia.

Grande cliente chiede un concetto generale

Bernhard Metzger, direttore logistica e trasporto dell'Unione cooperativa Migros e grosso cliente di FFS Cargo, plaude al corso del nuovo realismo della politica svizzera del trasferimento del traffico. Per il futuro del trasporto merci interno la partita si può però vincere solo se FFS Cargo si dà quanto prima una struttura snella raggiungendo il massimo dell'efficienza. Inoltre Metzger richiede il forte coinvolgimento dei caricatori sotto la responsabilità della Confederazione quale proprietario delle ferrovie, nell'ulteriore sviluppo di un concetto generale esteso a tutti i vettori di traffico. Si aspetta inoltre dalla Confederazione che a FFS Cargo venga assegnato un incarico più preciso per il trasporto interno, al fine di trasportare le merci capillarmente sul territorio su rotaia per quanto possibile e sensato.

Combinato con successo

Una lancia a favore del traffico ferroviario convenzionale l'ha spezzata Ümit Sarigecili del Gruppo Transwaggon, che da Zugo noleggia in tutt'Europa circa 12.000 carri merci piani e carri chiusi di grandi dimensioni. Sarigecili sottolinea il potenziale dei carri merci con un'altezza laterale di 4 metri e un'altezza interna di 3 metri, che permette di ottimizzare significativamente lo spazio di carico aumentando così la competitività della ferrovia. Questi carri, abbinati a treni più lunghi, potrebbero fermare la migrazione del traffico verso la strada. Meno binari di raccordo e la riduzione dei punti operativi dovrebbero inoltre generare catene di trasporto strada-rotaia innovative e convenienti. Un sistema così l'ha adottato con successo Cargo Domizil per la merce a collettame. Con una particolarità: sono stati degli autotrasportatori che hanno rilevato questa divisione, allora non redditizia, dalle ferrovie, ed oggi effettuano circa 100.000 spedizioni all'anno su rotaia (vedi riquadro).

Precedenza ai treni merci puntuali

È ora che il conflitto d'interessi tra trasporto passeggeri e trasporto merci venga affrontato, chiede Stefan Vannoni di Economiesuisse. Altrimenti gli obiettivi del trasferimento del traffico non sono in sintonia con la realtà. Della stessa opinione è l'associazione VAP in rappresentanza di caricatori, proprietari dei binari di raccordo e proprietari privati di carri merci: "La riconfigurazione dell'ordine delle priorità deve far sì che la disponibilità di tracce per il trasporto merci sia assicurata. Inoltre le tracce di scarsa qualità, ad esempio quelle che richiedono lunghi tempi di attesa, andrebbero ribassate", ha detto il direttore Frank Furrer. Con lui è d'accordo anche l'Unione Trasporti Pubblici, che assieme a FFS Cargo, BLS Cargo, Ferrovie Retiche e Porti Renani Svizzeri, in un documento presentato all'inizio dell'anno sul futuro del trasporto merci su rotaia, chiede che "ai treni merci puntuali sulle linee di transito venga data la stessa priorità che si dà ai treni passeggeri".

Definire le priorità e realizzarle

Per Hupac un modesto, ma immediato potenziamento della linea Bellinzona-Luino-Novara per i traffici attuali è un must. Su questa tratta lungo il Lago Maggiore, parzialmente a binario unico, si svolge oggi l'80% del trasporto combinato non accompagnato via Gottardo: "Con mezzi modesti qui si può aumentare considerevolmente la produttività, ad esempio con il prolungamento dei binari di sorpasso. Parallelamente bisogna passare alla realizzazione di un corridoio per il traffico merci Chiasso-Seregno-Bergamo", è convinto il direttore Bernhard Kunz. "Solo con la tratta di Luino, che è una ferrovia di pianura, dopo l'apertura del tunnel di base del Gottardo potremo produrre con efficienza. Su questa linea ogni ritardo minaccia la politica svizzera del trasferimento del traffico e danneggia l'economia italiana".

Trasporto interno svizzero: Il trasporto a collettame viaggia combinato

Ogni notte 280 carri ferroviari trasportano 10.000 spedizioni in ogni angolo della Svizzera. Cargo Domizil incarna il concetto del trasporto combinato della merce a collettame. La merce viene raccolta di giorno con i camion, consegnata in una delle dieci stazioni di raccolta, raggruppata secondo la destinazione e poi trasportata di notte su rotaia sulle lunghe tratte.

"Il nostro obiettivo è quello di consegnare l'85 percento di tutte le spedizioni prima di mezzogiorno", dice Josef A. Jäger, presidente del Consiglio di Amministrazione della Camion Transport AG di Wil, "e se ci riusciamo è grazie all'affidabilità della ferrovia in qualsiasi condizione metereologica". Jäger è uno dei tre trasportatori che nel 1996 ha ritirato il ramo fortemente deficitario Cargo Domizil di FFS Cargo, che da allora gestisce con successo senza sovvenzioni insieme a Planzer Transport AG e Galliker Transport AG. Efficienza e strutture snelle sono i fattori più importanti per il successo sul mercato. "Gestiamo insieme i processi e acquistiamo i servizi ferroviari in pool".

Con 12,5 milioni di chilometri ferroviari all'anno, Cargo Domizil è uno dei principali clienti di FFS Cargo. "Se il vogliamo che il successo continui e che il potenziale di Cargo Domizil venga sviluppato, bisogna costruire nuovi centri di trasbordo nei luoghi giusti, bisogna superare la discriminazione dei treni merci nell'assegnazione delle tracce e contenere la smania di regolamentazione", chiede Jäger.

www.cargodomizil.ch

moving impressum

Moving viene pubblicato in italiano, tedesco e inglese.

Editore: Hupac SA, Viale Manzoni 6, CH-6830 Chiasso

Redazione: Irmtraut Tonndorf
Tel. 0041 91 6952936
itonndorf@hupac.ch

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

Modulo online
Sotto www.hupac.ch/moving-it potete ordinare Moving gratuitamente come edizione singola o come abbonamento. Utilizzate il modulo anche per comunicare cambiamenti di indirizzo oppure per disdire l'abbonamento.

Stampato su carta ecologica certificata FSC Mixed Sources (CQ-COC 000010) e Ecolabel (Rif. IT/011/04)