

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

1 | 09

What else. 4
Nespresso viaggia con SBB.

«Sostenibile». 8
Solo una moda – o di più?

Refrattario. 10
RHI: trasporti a basse emissioni di CO₂.

Nuovo letto. 12
La megacostruzione di Fiege.

Nespresso in viaggio con SBB Cargo.





Foto di stagione.



Screen saver: scaricatelo ora.

«Mega Center», così la società tedesca di logistica Fiege chiama le sue piattaforme principali. Fiege (Schweiz) AG ne ha appena edificato uno a Oftringen nel Canton Argovia. Su un'area di 57 000 metri quadrati vengono trasbordati anche i pneumatici (vedi pag. 12). Scoprite il viaggio virtuale dei nostri trasporti attraverso l'universo visuale di questa rivista – sotto forma di screen saver che potete scaricare sul vostro computer. Buon divertimento!





Lungimiranza.

Care lettrici, cari lettori,

il calo congiunturale è un argomento di grande attualità che interessa anche SBB Cargo: la riduzione dei trasporti si avverte soprattutto sull'asse Nord-Sud e nel settore import/export. Già in autunno avevamo stabilito e in parte adottato alcuni provvedimenti in merito. Visto il protrarsi del periodo di crisi, saremo costretti ad adattare anche le nostre capacità.

Ciononostante, in tempo di crisi è di vitale importanza essere lungimiranti. Siamo un'azienda di servizi che vuole essere un partner affidabile per i suoi clienti anche in situazioni difficili. La puntualità e il trasporto ecologico delle merci devono continuare a essere garantiti. Per questo gestiremo al meglio le nostre attività, in funzione delle risorse e dell'ambiente, senza trascurarle.

La «logistica verde» resta un tema centrale, sia per noi sia per i nostri clienti, come lo dimostra questa rivista. La crisi non è un buon motivo per trascurare il nostro ecosistema. Si tratta di valori a lungo termine che noi condividiamo con i nostri clienti.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Indice.

- 4 **Espresso per George.**
Nespresso e la sostenibilità.
- 6 **Niente fine serie.**
Frank Furrer punta sul traffico a carri completi.
- 8 **Di gran moda.**
Cosa significa «sostenibile»?
- 10 **Un Premio di Stato.**
RHI punta su resistenza – e su SBB Cargo.
- 12 **Rinaturalizzato grazie a Fiege.**
Il torrente Tych e il suo nuovo letto.
- 14 **Frammenti.**
Carta ecologica, emissioni calcolate.
- 16 **Cura dimagrante.**
Da non emulare.
- 17 **La crisi vista come opportunità.**
«Sfruttiamola!», dice Sebastian Kummer.
- 18 **La passione per l'ecologia.**
Heinz Frauchiger spedisce legna.

Ingegno e bellezza: Enrico Induni, ingegnere capo Nespresso, davanti ad un cartellone pubblicitario con George Clooney.



Il caffè migliore e SBB Cargo. What else!

Nespresso, il caffè in cialde nelle colorate capsule di alluminio piace così tanto che è stato necessario costruire un nuovo stabilimento produttivo, pianificato e collegato secondo i criteri della sostenibilità.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD



Chi non si farebbe tentare da lui, fosse anche solo a bere un caffè? Non c'è dubbio, con George Clooney Nespresso ha puntato sul testimonial giusto. Gli aumenti di fatturato anche fino al 40% registrati di anno in anno parlano chiaro. Ultimamente le vendite hanno superato tutte le aspettative. Oggi lo stabilimento Nespresso costruito nel 2001 a Orbe (Canton Vaud), che fabbrica tre miliardi di capsule l'anno, non è più in grado di soddisfare la domanda. Dato che Nespresso nell'anno 2010 prevede di vendere sei miliardi di capsule in tutto il mondo, si sono dovute raddoppiare le capacità produttive. Ad Orbe lo spazio non era sufficiente. Serviva un nuovo stabilimento.

Sempre «made in Switzerland».

«Abbiamo cercato in tutta Europa una sede di produzione adatta», racconta Enrico Induni, ingegnere capo di Nespresso. «Alla fine abbiamo optato per la Svizzera perché qui possiamo avvalerci del nostro know-how e di una forza lavoro altamente qualificata. Anche i prezzi dell'edilizia sono competitivi.» È stata scelta una città del Canton Vaud: Avenches, a soli 50 chilometri da Orbe.

Originariamente prevista come stabilimento produttivo, nella fase di progettazione la fabbrica è stata completata con un centro distri-

butivo. Questa decisione ha avuto conseguenze logistiche.

«L'intera produzione della sede di Orbe deve essere trasferita nel nuovo centro distributivo di Avenches con la ferrovia», spiega Induni. Che i trasporti sarebbero avvenuti su rotaia era chiaro, per minimizzare l'impatto ambientale per i residenti.

La gara di appalto per il trasporto ferroviario tra Orbe e Avenches per nove carri navetta al giorno è stata vinta da SBB Cargo poiché è stata la più flessibile rispetto alle esigenze logistiche di Nespresso. «Al giorno» in questo caso non significa ogni giorno feriale, ma effettivamente sette giorni la settimana. Da Nespresso le macchine lavorano 24 ore su 24.

La rotaia come parte della strategia.

Dotare lo stabilimento di un binario di raccordo non è stato necessario soltanto per il traffico tra le sedi: infatti, gran parte dei chicchi di caffè verdi, arrivati via nave e stoccati ad Anversa, arriva in Svizzera su rotaia. Quindi Nespresso non ha badato né a spese né a sforzi tecnici per realizzare un sistema di binari di raccordo efficiente. Si tratta di un investimento a lungo termine. «Oggi le merci possono ancora circolare su strada senza pro-

blemi, ma non sappiamo se tra 25 anni sarà ancora così», dice Induni.

Edilizia sostenibile.

Il basso impatto sull'ambiente e sulle risorse è stato il motivo conduttore in tutte le fasi del progetto. «Fin dall'inizio abbiamo collaborato con le associazioni ambientaliste andando incontro alle loro richieste», dice Induni. Tra le altre cose Nespresso ha ottenuto una fermata dell'autobus davanti alla fabbrica, in modo che

Non sappiamo se tra 25 anni i trasporti su strada saranno ancora possibili nella stessa entità.

Enrico Induni

i dipendenti possano andare al lavoro con i mezzi pubblici. L'acqua piovana viene raccolta dai tetti e d'estate impiegata per il raffreddamento degli edifici. Il calore residuo generato durante la torrefazione viene immesso nella rete di teleriscaldamento del comune di Avenches. I rifiuti vengono riciclati al 95%, mentre il consumo energetico è controllato dal gruppo >

Leader di mercato Nespresso.

Nestlé Nespresso SA è l'azienda del gruppo Nestlé con la crescita più rapida. Nel 1986 ha introdotto in Svizzera e in Italia l'eccezionale caffè in cialde. Negli ultimi otto anni ha registrato tassi di crescita tra il 35 e il 40%. Nel 2008 ha realizzato un fatturato di oltre 2 miliardi di franchi. In tutto il mondo Nespresso ha 170 boutique in cui i clienti possono acquistare o bere caffè. Nestlé Nespresso ha la sede principale a Paudex (Svizzera) e oltre 2500 dipendenti di tutto il mondo.

La fabbrica di Avenches costa 150 milioni di franchi. Entro la fine del 2009 qui saranno in funzione dodici linee per la torrefazione, la miscelazione, la macinazione e il confezionamento del caffè. Il numero dei dipendenti sarà passato dai circa 200 attuali a 450.



Ai limiti delle sue capacità: la linea produttiva Nespresso a Orbe. >




ambientalista della casa madre Nestlé. «Per i lavori di costruzione ci siamo appoggiati ad aziende locali, perché la breve distanza permette di inquinare di meno. Siamo orientati al business, ma non al guadagno ad ogni costo», sottolinea Enrico Induni.

Elevata percentuale di riciclaggio.

E le singole porzioni di caffè in capsule di alluminio sono sostenibili? «Sì», risponde Enrico Induni senza esitare e spiega che non c'è nulla che protegga meglio il caffè da luce e aria, garantendo così una qualità elevata e costante. Inoltre, aggiunge, l'alluminio è più facile da rici-

clare rispetto ad altri materiali. In Svizzera la raccolta delle capsule usate funziona bene, oltre il 60% viene restituito nei punti di raccolta. Le aziende di riciclaggio locali usano i fondi di caffè per il compostaggio, mentre trasferiscono l'alluminio ad un impianto di trattamento. «Con la creazione di reti di riciclaggio facciamo uno sforzo enorme, ma contiamo anche sulla consapevolezza dei consumatori», dice Induni. «In questo senso gli svizzeri sono esemplari. Il nostro obiettivo è di riciclare dall'85 al 90% delle capsule.»

Fa parte della filosofia Nespresso verificare l'impatto ambientale del prodotto per tutto il >



«Al 98 %
rappresentiamo
gli stessi punti
di vista.»

Per l'organizzazione dei caricatori svizzeri (VAP) il traffico a carri completi non è un modello superato. Il direttore Frank Furrer ci spiega perché questo sistema è ancora valido.

INTERVISTA: RETO NEYERLIN
FOTO: GIAN VAITL

Signor Furrer, inizialmente la sua associazione è stata fondata quasi cento anni fa per tener testa alle FFS...

Un ruolo necessario, poiché al tempo la ferrovia godeva di una posizione di forza rispetto alle alternative di trasporto su strada e sfruttava di conseguenza la sua supremazia. Solo molto dopo, con la costruzione delle autostrade e il potenziamento generale del traffico su strada la situazione si è riequilibrata.

Oggi le relazioni tra la VAP e SBB Cargo si potrebbero definire molto più distese?

Nel frattempo siamo arrivati a condividere gli stessi punti di vista sul 98% di tutti gli argomenti e lavoriamo all'insegna della collaborazione, in particolare nella politica dei trasporti. I caricatori svizzeri, così come SBB Cargo sono interessati a ridurre i costi del sistema ferroviario e a creare condizioni quadro per il traffico merci, che risultino affidabili a lungo termine. Per questo motivo alla fine del 2007 abbiamo avviato assieme un'analisi approfondita delle possibilità di ottimizzazione del traffico a carri completi e delle attività nei binari di raccordo. Diversi gruppi di lavoro si occupano ora dei fattori determinanti che generano i costi e studiano un modello d'infrastruttura alternativo che ridefinisca l'interfaccia tra la rete pubblica e il binario di raccordo privato.



suo ciclo di vita. A partire dalla coltivazione del caffè, che deve passare l'esame di sostenibilità. Per questo motivo Nespresso ha dato vita all'«AAA Sustainable Quality Program». Questo programma, che si basa sui principi di sviluppo sostenibile, redditività economica, responsabilità per l'ambiente e giustizia sociale, dovrà garantire la disponibilità a lungo termine di caffè verde di alta qualità. Affinché George Clooney possa continuare a dire con la coscienza pulita: «Nespresso. What else?» ■

Nespresso Community.

I bevitori di Nespresso non sono semplicemente bevitori di caffè. Formano un Nespresso Club di cui fanno parte i possessori di macchine da caffè Nespresso. Nel 2006 membri del club hanno eletto George Clooney, anch'esso membro del Club, come testimonial del marchio. «Lavorare con lui è molto piacevole», dice Maryvonne Cholly, responsabile stampa di Nespresso. «Si comporta in modo naturale e spontaneo, ha eleganza, stile e fascino. Sia nella casa negli USA che in quella in Italia la star ha una sua macchina Nespresso.»

Grazie alla sua clientela fedele Nespresso non teme la crisi economica. Anche i sistemi concorrenti arrivati sul mercato non infastidiscono Nespresso – al contrario, hanno contribuito alla diffusione del caffè in cialde in generale, aprendo al pioniere Nestlé un mercato ancora più grande.

CHIARO & PRECISO

PARTENZA

Orbe

DESTINAZIONE

Avenches

DISTANZA

50 km

MERCE

Caffè, macchine per caffè espresso

CARRI

Ha

DESTINATARIO

Stabilimento produttivo Nespresso

Dove occorre intervenire con maggior urgenza?

In ambito di politica dei trasporti, massima priorità spetta al sostanziale riassetto del prezzo dei tracciati per il traffico merci. Negli scorsi anni abbiamo fatto un passo avanti grazie alle proposte parlamentari e alla piccola revisione della legge sulle ferrovie, ma continua a esistere una netta discrepanza tra le pre-

concentrate sotto lo stesso tetto: secondo la convenzione sulle prestazioni tra Confederazione e FFS, l'azienda fornitrice, ovvero SBB Cargo, gestisce il traffico a carri completi, esegue autonomamente il controllo della qualità e fa rapporto alla Confederazione. Prima di tutto istituiremo un monitoraggio autonomo della sicurezza e della qualità e poi continueremo a impegnarci a favore di un regolatore di mercato indipendente.

poiché le tratte a lunga percorrenza ben si prestano al trasporto ferroviario. Gestire il traffico a carri completi su una rete internazionale è molto più difficile. L'importante è supportare a livello politico i timidi tentativi di cooperazione tra le imprese ferroviarie europee per la creazione di un sistema di traffico a carri completi transnazionale, al fine di attuare una cooperazione come già esiste ad esempio nel traffico aereo. ■

Siamo entrambi interessati a ridurre i costi del sistema ferroviario.

Frank Furrer

stazioni che paghiamo e quelle che percepiamo: il traffico merci finanzia l'infrastruttura al 30% ma percepisce solo il 20% delle prestazioni di esercizio. Inoltre, il traffico viaggiatori gode di una posizione troppo privilegiata sulla rete rispetto al traffico merci. Qui è necessario l'intervento della Confederazione nel suo ruolo di regolatore e proprietario delle FFS.

La sua associazione sembra non gradire molto la doppia funzione della Confederazione. Sì, è vero. Secondo noi, troppe prestazioni sono

Il traffico a carri completi è da più fronti definito un modello superato. Perché non è così?

Il traffico a carri completi offre l'immenso vantaggio di poter effettuare un trasporto diretto porta a porta, nel corso della notte e soprattutto nel quadro di un orario preciso. E poi: perché la politica dovrebbe abolire un sistema con un elevato grado di soddisfazione da parte dei clienti, una consistente quota di mercato ed un risultato equilibrato, se con il traffico intermodale la rotaia offre solo alternative sovvenzionate?

Quali sono gli svantaggi?

Il grande handicap risiede nel fatto che il traffico a carri completi necessita di una rete con un gestore, il che generalmente significa la presenza di un unico fornitore. Di conseguenza, non esiste concorrenza – tutto il contrario di quanto avviene nel traffico su strada o in quello intermodale. Il grande potenziale di crescita è racchiuso nel traffico internazionale,

Frank Furrer, 45, è direttore dell'organizzazione dei caricatori svizzeri, fondata nel 1912 con il nome di «Associazione svizzera dei proprietari di binari di raccordo e carri privati» (VAP). Oggi rappresenta 300 membri che gestiscono circa il 60% di tutti i binari di raccordo e oltre il 95% dei carri merci privati in Svizzera. La VAP opera attivamente nell'ambito della politica dei trasporti nell'interesse dei caricatori e come associazione di categoria fornisce consulenza ai membri in tutte le questioni di logistica e di diritto concernenti l'infrastruttura e il materiale rotabile privati.





Il problema era **già alla radice.**

«Sostenibile» è un termine che va di moda e che proprio per il suo abuso rischia di perdere di significato. Come si traduce in concreto nella logistica?

TESTO: MARCEL HÄNGGI – FOTO: SBB

All'inizio del XVIII secolo, quando le foreste dell'area mitteleuropea iniziavano a essere sempre più minacciate, nel primo manuale di selvicoltura apparve un nuovo termine: «sostenibile». Sfruttare le foreste in modo sostenibile significava abbattere tanti alberi quanti ne possono ricrescere.

Questo antico concetto si è modificato negli ultimi anni fino a divenire una vera moda. BSD Consulting offre ad es. consulenza aziendale «per lo sviluppo sostenibile». Per Martin Stäheli, responsabile del settore Supply Chain Management di BSD Consulting, significa «società red-

ditizia a lungo termine, ecocompatibile e socialmente equa». In concreto, il significato va adattato in modo specifico a ogni singola azienda.

Tre livelli.

«Non è facile», spiega Matthias Vodicka, che si occupa dell'indagine degli aspetti sostenibili all'interno della catena di creazione del valore all'ETH Zurigo. «Il concetto di sostenibilità comprende vari aspetti difficilmente misurabili e comparabili.» Anche per Vodicka, il termine ha una valenza ecologica, economica e sociale. Spesso una logistica rispettosa dell'ambiente >

conviene anche economicamente, poiché gestire le attività in modo sostenibile significa anche evitare gli sprechi. Però: «La logistica deve far fronte a diverse esigenze: flessibilità, tempi di consegna, qualità, costi e non è sempre possibile ottimizzare tutti i processi contemporaneamente.»

Per il tirocinante Fortunat Schmid di Fenaco, il gruppo che riunisce le imprese svizzere del settore agricolo, una logistica sostenibile si basa su tre livelli: «Vie di trasporto più brevi possibile, massima efficienza dei mezzi utiliz-

Siamo consapevoli dei conflitti di esigenze.
Monika Weibel, Migros

zati e flotta di proprietà moderna. Fenaco importa solo merci che l'agricoltura svizzera non produce da sé; il 90% dei trasporti viaggia su nave fino a Basilea.»

Anche Migros punta su una flotta moderna, e «progetti innovativi come i camion della Cooperativa Migros Zurigo, alimentati a biogas ricavato dai propri stessi rifiuti», dice la portavoce di Migros Monika Weibel. Gran parte dei trasporti interregionali di Migros avviene su rotaia, riducendo al minimo i trasporti su strada grazie ad un tool computerizzato di gestione logistica. «Siamo però consapevoli dei conflitti di esi-

genze», spiega Monika Weibel. «Se i clienti desiderano gli asparagi a marzo, possono acquistarli nei nostri supermercati – importati dal Messico. La percentuale dei trasporti aerei è comunque inferiore allo 0,5% e il consumo di prodotti regionali è in crescita», dice Monika Weibel.

Al passo coi tempi senza automatismi.

Jürgen Frömberg della ditta di spedizioni Hangartner nota che i clienti richiedono sempre più spesso le statistiche sulle emissioni di CO₂ prodotte nei trasporti. «Per i grandi clienti non è solo una questione d'immagine, bensì di filosofia aziendale.» In effetti il settore dei trasporti ha da sempre una grande e crescente responsabilità sul fronte del cambiamento climatico e dell'inquinamento atmosferico. Un automatismo che porti a una maggiore sostenibilità non esiste, malgrado i crescenti costi energetici. «Chi oggi evita gli sprechi è più preparato ad affrontare il futuro, ma non tutti gli investimenti in questo senso si traducono automaticamente in un vantaggio sulla concorrenza», spiega Vodicka.

Per i consumatori acquistare prodotti ecocompatibili non è facile. Esistono tanti label – non sempre affidabili – che vantano una produzione «sostenibile». Iniziative come la piattaforma informativa www.nachhaltigebeschaffung.org inaugurata a gennaio mirano a offrire più chiarezza. «La strategia è di accentuare il richiamo ecologico dei prodotti regionali e stagionali», dice Stäheli di BSD Consulting. Ma con alcune



SBB Cargo informa sulle emissioni prodotte.

eccezioni: lo zucchero del Brasile ha un bilancio ambientale migliore rispetto a quello svizzero, così come le rose del Kenya rispetto a quelle delle serre olandesi.

Meno semplice è invece il concetto di «sostenibilità». Il problema era già alla radice: lo sfruttamento sostenibile delle foreste fu reso possibile nel XVIII secolo, quando il carbone sostituì il legno come combustibile, con le conseguenze gravose che oggi conosciamo. ■

www.nachhaltigebeschaffung.org



I camion di Migros sono alimentati a biogas ricavato dai propri stessi rifiuti.

Sostenibilità «forte» e «debole»

Economia sostenibile significa non vivere a spese delle future generazioni. Sul piano concreto, esistono diverse interpretazioni. In generale vi sono due definizioni di sostenibilità: per i sostenitori della sostenibilità «debole», le risorse naturali sono una delle tante forme di capitale. È pertanto consentito danneggiare l'ambiente a fronte della creazione di nuovo capitale che controbilancia il danno. I sostenitori della sostenibilità «forte» affermano invece l'insostituibilità delle risorse naturali con altri capitali, rivendicandone l'inviolabilità tout court. Per le risorse non rinnovabili, non sfruttabili secondo quest'ultima logica, occorre creare compensazioni equivalenti, ad es. l'energia solare al posto del petrolio.

I collaboratori di RHI installano una vasca di vetro che servirà da stampo nella fabbricazione del vetro.



La passione per l'ecologia.

La società leader mondiale nella costruzione di materiali refrattari non riserva le sue innovazioni solo all'attività principale, bensì le impiega anche per creare un programma logistico ecosostenibile.

TESTO: HEIKE LISCHESKI – FOTO: RHI

RHI produce pietre e masse refrattarie a base di magnesite o dolomite che servono tra l'altro per rivestire convertitori, forni di fusione e forni. Negli ultimi 40 anni, le numerose innovazioni hanno consentito all'azienda di affermarsi come leader tecnologico del settore. L'azienda di antiche tradizioni opera in maniera sostenibile investendo molto e costantemente nella depurazione dei gas di scarico, il recupero del calore di scarto, l'isolamento acustico o nell'impiego di materie prime ottimizzate in termini di sostanze tossiche.

«Si tratta di un processo continuativo che applichiamo anche nei nostri stabilimenti di produzione all'estero», afferma Ewald Rampler, responsabile della logistica inbound nel reparto Supply Chain Management. 200 specialisti perseguono lo stesso obiettivo nel centro tecnologico dell'azienda per sviluppare innovazioni in materia di prodotti e processi.

La logistica dei trasporti riveste un ruolo chiave per le 32 sedi dell'azienda dislocate nei quattro continenti. L'obiettivo dichiarato di utilizzare il >

più possibile la ferrovia, in quanto mezzo di trasporto ecologico, riserva tante sfide: evitare le corse a vuoto, disporre dell'equipaggiamento necessario al momento giusto o gestire l'ultimo miglio. In questo caso l'azienda ricorre alla propria rete di supply chain denominata BALLON (Balanced Logistic Networking) che ingloba le sedi austriache all'interno dello stesso circuito.

Un Premio di Stato come premio.

Le materie prime sono trasportate via fiume fino al deposito intermedio, convogliate su richiesta fino al terminal con un treno blocco e da lì trasferite tramite camion ai quattro stabilimenti di produzione. I prodotti finiti tornano poi al porto fluviale viaggiando su rotaia. «Abbiamo sviluppato un container capace di trasportare

Riduciamo le emissioni di CO₂ di 3000 tonnellate all'anno.
Ewald Rampler

merci disposte sia alla rinfusa che su palette», afferma Rampler. L'integrazione ferroviaria consentirebbe ogni anno di evitare 3000 tonnellate di emissioni di CO₂ sfruttando praticamente al massimo le capacità dell'equipaggiamento. Il Ministero austriaco per i trasporti e l'innovazione ha conferito nel 2005 a questa soluzione il Premio di Stato per la logistica dei trasporti.

Una banca dati affidabile per la gestione ambientale.

RHI è uno dei primi clienti per cui SBB Cargo ha redatto un rapporto sulle emissioni che fornisce all'azienda austriaca la prova palese della quantità di emissioni evitate attraverso il trasporto ferroviario con SBB Cargo rispetto alla strada. Grazie alla rotaia, nel 2008 RHI ha risparmiato così 590 tonnellate di anidride carbonica – ossia il 64% di tutte le emissioni. Il consumo di energie primarie ha raggiunto un valore equivalente a 181 600 litri di diesel, 200 000 litri in meno rispetto al trasporto su strada (fonte: EcoTransIT). «Le cifre di cui disponiamo sono sufficientemente convincenti per dare una prova oggettiva del nostro impegno a favore dell'ambiente nel settore logistico», esprime soddisfatto Ewald Rampler.

RHI.

Le radici di RHI risalgono al lontano 1881. La società leader mondiale con sede a Vienna produce ogni anno 2 milioni di tonnellate di materie prime e materiali refrattari per i processi a temperature elevate, impiegati principalmente nella siderurgia, la produzione di cemento, calce e vetro, le tecniche ambientali ed energetiche nonché nell'industria chimica. 8000 collaboratori generano un fatturato annuo di circa 1,3 miliardi di euro. RHI era fino al 1998 l'acronimo per «Radex-Heraklith Industriebeteiligungs AG».

Per rendere ecosostenibile la fornitura di materie prime allo stabilimento di produzione tedesco Mainzlar, SBB Cargo rappresenta il partner giusto per RHI. «Per molto tempo abbiamo dovuto affidarci alla strada per il trasporto di merci dal porto fluviale di Andernach, poiché gli equipaggiamenti, la puntualità e i prezzi degli altri operatori ferroviari non ci soddisfacevano», spiega Rampler. Con una spiacevole conseguenza: la quantità di polveri sottili emesse dal trasbordo supplementare nave-camion che avrebbero potuto essere evitate.

Collaborazione responsabile.

«SBB Cargo si assume ora l'intera responsabilità dei trasporti», precisa Rampler entusiasta. Grazie all'impiego di un treno blocco, il trasporto dal fornitore di materie prime viene effettuato su rotaia e quando la merce arriva a destinazione viene trasbordata direttamente negli stabilimenti di produzione. L'esperto di materiali



Ewald Rampler, esperto di logistica da RHI.

refrattari si affida sempre più spesso al suo operatore ferroviario per le attività di progetto. «Se vogliamo che l'industria di carico utilizzi mezzi di trasporto ecologici, bisogna fare in modo che il settore ferroviario sia in grado di rispondere alle sue esigenze», sostiene Rampler. SBB Cargo è all'altezza di questa sfida e contribuisce a migliorare ulteriormente il bilancio ecologico dell'azienda. ■

www.rhi-ag.com



I materiali di RHI sono fatti per resistere a temperature infernali.

CHIARO & PRECISO

PARTENZA
32 sedi nel mondo, produzione a Mainzlar (D)

DESTINAZIONE
Porti fluviali tra cui Andernach

MERCE
Pietre e masse refrattarie

DESTINATARIO
Industria siderurgica e chimica, cementifici, calcifici e vetriere



Studiato fino in fondo.

A Oftringen, il letto del ruscello Tych è stato spostato per fare spazio a uno dei Mega Center dell'operatore logistico internazionale Fiege.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

Il CEO Thomas Knopf è di buon umore e posa davanti al ruscello rinaturalizzato che circonda la nuova costruzione della società Fiege Logistik (Schweiz) AG. L'edificio simboleggia ciò che sprona Knopf nel suo lavoro di esperto di logistica: un flusso di merce che scorre in maniera sicura e ininterrotta.

Fiege ha creato i presupposti ideali a questo scopo nella cittadina di Oftringen (Canton Argovia) allestendo all'interno di un'area di 57 000 metri quadrati, appartenente ad una vecchia cartiera, la nuova sede centrale per le sue atti-

vità in Svizzera. Per sfruttare il terreno in maniera ottimale, sono stati avviati dei grandi lavori per spostare una parte del canale e costruire un nuovo letto per il Tych, il piccolo ruscello che era stato precedentemente cementificato.

Il complesso di padiglioni suddiviso in quattro aree del cosiddetto Mega Center è interamente organizzato in base alle diverse esigenze della clientela. Ad oggi, la sede di Oftringen deposita e trasborda carta, beni di consumo, pneumatici, bevande e farmaci su una superficie di 30 000 metri quadrati. Il software di Warehouse

Management System proprio dell'azienda pilota tutti i processi in magazzino, dalle vie di transito ottimali per ogni carrello elevatore fino all'elaborazione degli ordini tramite scanner o riconoscimento vocale («Pick by Voice»). L'interfaccia tra i padiglioni di deposito e le 44 rampe di carico è videosorvegliata. «Lo scopo non è quello di controllare i nostri collaboratori», precisa Knopf, «ma quello di verificare in qualsiasi momento su nastro cosa è stato caricato dove e quando, e dove può essersi verificato un errore. Abbiamo studiato fino in fondo il sistema Track & Trace.»

>

Più trasporti su rotaia.

Il Mega Center è stato allacciato alla rete ferroviaria svizzera grazie ad un nuovo binario. Pur essendo alla base una società di trasporti su strada, Fiege opera in collaborazione con SBB

I costi per i danni ambientali si ripercuotono su di noi.
Thomas Knopf

Cargo per l'importazione di merci da tutta Europa. «La ferrovia è per noi un partner strategico che diventerà sempre più importante poiché le tasse sull'ambiente e le prescrizioni di legge renderanno più caro il trasporto su strada», afferma Knopf. «Orientando i processi aziendali in funzione dell'ecologia, adottiamo una strategia interessante a lungo termine anche da un punto di vista economico. Se non agiamo nel rispetto dell'ambiente, i costi per i danni ambientali si ripercuoteranno presto o tardi su di noi.»

Casa madre esemplare.

Questa posizione è la stessa adottata dalla casa madre Fiege in Germania che nel 1992 ha ottenuto il premio di logistica tedesco per il suo programma di raggruppamento dei trasporti attraverso i grandi Mega Center. Per la sua gestione sostenibile ed ecocompatibile, al gruppo Fiege è stato conferito ben 10 anni fa anche il titolo di manager ecologico dell'anno. Oggi, nei

Dai trasporti alla logistica.
Il gruppo Fiege nasce in Germania come classica azienda di trasporti (vevtrurali) nel lontano 1873. Oggi, i sistemi logistici completi rappresentano la competenza chiave della multinazionale che impiega 21 000 dipendenti in 230 sedi dislocate in 18 nazioni. Nel 2007 il gruppo ha registrato un fatturato pari a 1,8 miliardi di euro. Fiege Logistik (Schweiz) AG con sede a Münchenstein presso Basilea gestisce il Mega Center a Oftringen, le piattaforme a Chiasso, Berna, Bülach e negli aeroporti di Zurigo, Basilea e Ginevra. Fiege è tra gli operatori leader nel settore della logistica della carta e del cartone in Svizzera e nell'Italia settentrionale. Fiege (Schweiz) AG impiega 710 dipendenti. SBB Cargo trasporta ogni anno 300 000 tonnellate circa per conto di Fiege. Si tratta principalmente di importazioni, con 30 000 tonnellate che sono convogliate al nuovo Mega Center di Oftringen.

suoi grandi centri, Fiege punta sugli impianti fotovoltaici per produrre energia; a Oftringen viene utilizzato il teleriscaldamento. «In linea generale, favoriamo un comportamento ecologico all'interno delle nostre filiali. Contribuiamo alle spese dei nostri collaboratori per l'uso dei mezzi pubblici, differenziamo i rifiuti e ottimizziamo il consumo di energia», precisa Knopf. Sente di avere una responsabilità morale nei confronti dei suoi due bambini e ha tutto l'interesse a prendersi cura dell'ambiente. ■

Guardate ora l'intervista su www.sbbcargo.com/cargomagazin

CHIARO & PRECISO

PARTENZA	Scandinavia/Germania
DESTINAZIONE	Oftringen AG
DISTANZA	100 - 1500 km
MERCE	Carta
CARRI	Carri privati a 2 e 4 assi
DESTINATARIO	Diverse tipografie



Il CEO di Fiege (Schweiz), Thomas Knopf, davanti al ruscello rinaturalizzato.



Cos'è un Centesimo per il clima? ?

Rispetto al 1990, la legge svizzera sul CO₂ prevede di ridurre le emissioni associando le misure volontarie alla tassa sul CO₂. Dal 2008, sui carburanti fossili viene applicata una tassa di 12 franchi per ogni tonnellata di CO₂. I carburanti per veicoli sono esentati; per loro viene messa in atto una misura «volontaria»: gli importatori caricano i carburanti di 1,5 centesimi circa per ogni litro. Questi vengono utilizzati dalla fondazione Centesimo per il clima al fine di promuovere in Svizzera i progetti di risparmio energetico e acquistare crediti di CO₂ all'estero. Così i proprietari di un'abitazione, ad esempio, possono richiedere dei contributi per il risanamento energetico della propria casa.

Secondo i sostenitori del Centesimo per il clima, la Svizzera può ridurre così le proprie emissioni nocive in maniera conveniente. I critici obiettano invece che i risparmi certificati non corrispondono quasi mai a delle vere riduzioni di emissioni e che il Centesimo per il clima serve soltanto ad evitare una tassa sul CO₂ più incisiva per i carburanti.



ChemOil: più informazioni.

ChemOil ha adeguato il layout e la navigazione del sito www.chemoil.ch alle esigenze degli utenti. Le informazioni e i dettagli si possono consultare con facilità.

La società affiliata di SBB Cargo, specializzata in trasporti di prodotti chimici e petroliferi, ha inoltre attualizzato l'opuscolo della propria offerta, integrando così la piattaforma di informazione elettronica. Alla versione in tedesco si aggiungono ora l'edizione in francese e quella in italiano.

www.chemoil.ch



Agenda.

18-20 maggio

Made in Steel, Brescia

12-15 maggio

transport logistic 2009,
Monaco

SBB Cargo affronta la crisi con intraprendenza.

Di fronte all'attuale crisi congiunturale la ferrovia merci ha adottato varie misure.

Già in agosto/settembre 2008 SBB Cargo ha adeguato le capacità e adottato un blocco selettivo delle assunzioni. E a ragione: nel quarto trimestre 2008, a causa della crisi congiunturale, SBB Cargo ha subito un calo del fatturato del 10% circa.

A novembre e dicembre il volume dei trasporti nel traffico di transito internazionale sull'asse Nord-Sud è diminuito in media del 20% rispetto allo scorso anno. A livello nazionale i trasporti sono scesi del 5% circa; nel mese di dicembre SBB Cargo ha trasportato sul territorio nazionale nuovamente lo stesso volume dell'anno precedente. Per affrontare la crisi persistente, SBB Cargo gestisce le capacità in modo mirato, reagendo in anticipo al calo della domanda. Allo stesso tempo, i team di vendita di SBB Cargo si impegneranno per acquisire nuovi volumi di trasporto da parte di clienti attuali e potenziali.

Misure concrete.

In ambito nazionale è decisivo sfruttare la rete in modo adeguato. Le capacità saranno adattate in modo flessibile ai vari sviluppi in atto nelle singole regioni. Gli specialisti del settore merci valuteranno, in accordo con la clientela, come ottimizzare i servizi per la consegna e il ritiro delle merci. Nel traffico a carri completi e di Cargo Express la struttura della rete resta invariata.

Nel traffico di transito SBB Cargo riduce la capacità del 20%. Una delle misure consiste nella riduzione delle prestazioni acquistate presso terzi; i macchinisti Cargo, inoltre, guideranno temporaneamente anche treni passeggeri.

Nel 2009 è programmata la riduzione del parco carri di 700 unità rispetto alla composizione prevista. Inoltre, una parte delle locomotive della vecchia serie Ae610 sarà messa definitivamente o temporaneamente fuori servizio. «Secondo me per la ripresa economica dovremo attendere almeno un anno», spiega il direttore di Cargo, Nicolas Perrin. «L'obiettivo è quello di gestire le capacità di trasporto in modo attivo e mirato durante il periodo della crisi e di acquisire volumi supplementari per essere pronti quando la congiuntura inizierà a riprendersi.»

Carta ecologica.

Questa rivista è stampata su carta FSC. E lo sarà anche in futuro.

La produzione della carta è basata sul legno, ma il disboscamento è uno dei maggiori problemi per l'ecologia. Il certificato FSC (Forest Stewardship Council) indica che la carta è stata prodotta in modo ecologico e sociocompatibile. Per

questo, a partire dalla presente edizione, la rivista di logistica cargo viene stampata esclusivamente su carta FSC.



SBB Cargo nell'area espositiva esterna della transport logistic 2009 di Monaco.

Il 12 – 15 maggio 09 Monaco ospita la fiera transport logistic.

Oltre 1500 espositori provenienti da 60 paesi presentano la propria offerta e le novità alla principale fiera dei trasporti europea, davanti a oltre 47 000 specialisti del settore. Anche quest'anno SBB Cargo accoglie il pubblico in uno stand realizzato all'aperto e precisamente sul binario 1/4 (Stand 804/1). La simpatica lounge della ferrovia merci svizzera crea l'atmosfera ideale per instaurare rapporti interessanti. Ulteriori informazioni sullo stand di SBB Cargo si trovano sul sito www.sbbcargo.com/cargocube. Allo stesso indirizzo Internet si possono prenotare i biglietti di ingresso.

www.transportlogistic.de



Novità: il calcolo delle emissioni.

SBB Cargo offre ora ai propri clienti un report individuale delle emissioni per l'anno passato.

Questo strumento effettua il calcolo delle emissioni – ad esempio di CO₂, ossido di azoto o particelle di nerofumo – che corrisponderebbero ai trasporti affidati a SBB Cargo nel 2008. Un confronto illustra il volume di emissioni che è stato possibile evitare optando per la rotaia invece della strada.

Con il sistema EcoTransIT SBB Cargo offre ai clienti dati preziosi per la gestione della propria politica ambientale. Sulla base di

questi dati è possibile elaborare i bilanci ecologici e documentare l'impatto ambientale. Il sistema pubblico EcoTransIT costituisce la base di calcolo per il rapporto delle emissioni. Un'applicazione speciale del sistema permette a SBB Cargo di tener conto dei desideri specifici della clientela.

I clienti interessati a questo servizio possono contattare il proprio consulente alla clientela oppure il Servizio Clienti di SBB Cargo.

www.ecotransit.org



Nuovo delegato alla sicurezza.

Bernhard Meier, responsabile Corporate Services, è il nuovo Delegato alla sicurezza e al rischio di SBB Cargo.

In questa funzione si dedicherà a perfezionare l'attuale sistema di gestione della sicurezza di SBB Cargo e le prestazioni di sicurezza delle FFS. Nell'autunno 2009 dovrà essere redatto il primo rapporto sul rischio per SBB Cargo.

Bernhard Meier succede a Jürgen Mues che ha lasciato l'incarico per passare al settore aziendale Asset Management.

Novità per Qualità e Informazione.

A partire dal 1° marzo Sara Doetsch dirige il settore Gestione Qualità e Informazioni di SBB Cargo ed entra a far parte della direzione aziendale.

Sara Doetsch ha conseguito la formazione di commerciante industriale ed ha studiato scienze economiche e sociali. Possiede un'esperienza pluriennale in posizioni dirigenziali. Tra l'altro ha lavorato nell'industria, nel settore bancario e nell'editoria.

Klaus Pirker, che ha ricoperto ad interim l'attuale ruolo della signora Doetsch, passa ora a SBB IT.



Non c'è posto per il superfluo!

Evelyne Binsack ha viaggiato dall'Oberland Bernese fino al polo sud, usando come mezzi di trasporto una bici, degli sci, una slitta e il suo corpo.

TESTO: MARCEL HÄNGGI - ILLUSTRAZIONI: MICHAEL MEISTER

Lo Iljuschin 76, che da Punta Arenas all'estremo sud del Cile vola regolarmente verso l'Antartide, è svuotato fino allo scheletro. Nell'Antartide non c'è spazio per il superfluo.

Sabato 10 novembre 2007 nello scomodo ventre dello Iljuschin si trovavano la guida alpina svizzera Evelyne Binsack e quattro accompagnatori. Dalla costa del continente antartico volevano raggiungere con le proprie forze il polo sud: 10 gradi di latitudine, 1111 chilometri in linea d'aria e 3000 metri di dislivello con temperature fino a 29 gradi sotto zero e molto vento. Unassisted and unsupported, come si dice nel gergo delle spedizioni: senza far portare materiale per via aerea nei depositi. Il 28 di-

cembre 2007, dopo 47 giorni in ambiente ostile, i cinque raggiunsero la loro meta.

Minimalismo estremo.

Binsack andò oltre. «Fin dal principio faceva parte del progetto raggiungere la meta con le mie forze», dice Binsack. Per questo non raggiunse il punto di partenza della spedizione in aereo, bensì in bici. Dalla sua città nell'Oberland Bernese fino a Porto, poi in aereo fino a Salt Lake City, che si trova sulla stessa latitudine di Porto, e da qui di nuovo in bici fino a Punta Arenas. «Si trattava di vivere la distanza a livello fisico e psichico», dice Binsack.

L'Antartide è spietata. Quello che manca può far fallire la spedizione, quello che è di troppo costa energia e può anche portare al fallimento. Dal punto di vista logistico questo significa portare il minimalismo agli estremi.

Ogni partecipante aveva caricato sulla propria slitta 115 chilogrammi, di cui circa 60 di alimenti. Dopo il primo giorno gli uomini alleggerirono Evelyne di un paio di chili ciascuno. «In cambio io mi feci carico di due terzi della navigazione e di due terzi della cucina», quest'ultima un'attività sfiancante di più ore al giorno. L'unico lusso che Binsack si concesse era un rosario. Invece di lavarsi ci si disinfettava le mani con una crema.

>

Allenarsi e mangiare molto.

La razione quotidiana ammontava a 5300 calorie, meno del fabbisogno del corpo. Per questo motivo il corpo doveva portare con sé una parte dell'energia. E fu questa l'insidia del viaggio in bici: pedalare fa dimagrire. Binsack pesava 60 chili quando arrivò a Punta Arenas, mentre avrebbe voluto pesarne 75. Quindi nelle settimane a Punta Arenas fece due cose: allenarsi (per trainare una slitta servono muscoli diversi da quelli per pedalare) e mangiare. Al posto del «peso ideale» riuscì ad arrivare solo a 72 chilogrammi. Sette settimane dopo, al

Interpretavo il mio peso sulla base dei rotolini sulla pancia.

Evelyne Binsack

polo sud, aveva perso 15 chili. «Per strada interpretavo il mio peso sulla base dei rotolini sulla pancia.»

La spedizione andò bene, ma cosa significa poi «bene»? Nel suo libro Binsack descrive le fatiche e i momenti di disperazione. Ad esempio quando sei giorni prima dell'arrivo non poté più continuare per lo sfinimento e le riserve permettevano solo un giorno di riposo. Oppure quando si ruppe lo scarpone di un compagno e non lo si poteva più fissare sullo sci. Dopo lunghe e faticose riparazioni si riuscì a trovare una soluzione anche grazie a del filo interdente. Solo che non era più possibile togliere lo scarpone dallo sci, cosicché quest'ultimo la sera andava portato sotto la tenda per non far congelare lo scarpone.

Arrivata al polo sud Evelyne Binsack non aveva più il suo rosario. Era andato perso. Non c'è posto per il superfluo all'Antartide! ■

Evelyne Binsack, 41 anni, è cresciuta a Hergiswil nella Svizzera centrale e vive a Innertkirchen. È una guida alpina diplomata e pilota di elicottero. Nel 2001 ha scalato l'Everest come prima donna svizzera e ha domato più volte la parete nord dell'Eiger. Assieme a Markus Maeder ha pubblicato il libro «Expedition Antartica. 484 Tage bis ans Ende der Welt» (Wörterseh Verlag 2008).



La crisi vista come opportunità.

Cari responsabili di logistica,

ora che la crisi finanziaria si è trasformata in una crisi dell'economia reale, le ripercussioni si fanno sentire sui trasporti e la logistica. La crescente offerta di capacità di trasporto si scontra con una domanda in rapido calo. Di conseguenza, il crollo dei prezzi sui mercati dei trasporti assume proporzioni di portata analoga alla distruzione di capitali sui mercati finanziari.

Con la decisione di ritirare (temporaneamente) dal traffico 8000 carri merci, la Deutsche Bahn mostra da un lato la volontà di intervento di un'impresa orientata al mercato. Dall'altro lato rende palese che il traffico ferroviario – a causa della gamma di prodotti e dell'intensità dei costi fissi – è più colpito dalla crisi rispetto al trasporto merci su strada.

A differenza della ferrovia, il traffico merci su strada europeo è sempre uscito rafforzato dalle crisi precedenti attraverso una razionalizzazione del mercato. Le imprese di autotrasporti inefficienti uscivano dal mercato ma non così le capacità (i camion) che dopo la crisi ricomparivano, in gran parte dei casi con costi di acquisto ridotti.

Per le ferrovie europee esiste tuttavia la possibilità di uscire più forti da questa crisi. Prima di tutto, dopo la crisi sarà difficile per ogni autotrasportatore insolvente vederne spuntare due nuovi sul mercato. In secondo luogo, la politica dovrebbe sfruttare la situazione per potenziare l'efficienza energetica dell'economia dei trasporti. Infine, le ferrovie europee possono servirsi della crisi per sviluppare strutture aziendali efficaci e offerte di trasporto efficienti.

Prof. univ. Dr. Sebastian Kummer
Preside dell'Istituto per l'economia dei trasporti e la logistica, Vienna



L'esperto forestale.

Heinz Frauchiger, Key Account Manager, osserva e orienta il mercato del legno in Svizzera.

TESTO: SUSANNE PERREN – FOTO: GUY PERRENOUD

3 domande.

Alla parola caos, cosa risponde?

Capita a tutti prima o poi. Al momento il caos regna nella politica.

Si ricorda il suo primo trasporto?

Avevo dodici anni e giravo le forme di formaggio in un caseificio di Berna – per tre franchi l'ora!

Quale talento avrebbe voluto avere?

Quello del ristorante: mi sarebbe piaciuto gestire un ristorantino con una buona cucina e piatti speciali.

Quando sua moglie desidera passare una serata d'inverno al calduccio, Heinz Frauchiger, Key Account Manager di SBB Cargo, accende la stufa di ceramica. «Così sì che la casa diventa bella calda», afferma l'esperto del legno che trascorre un paio di giorni di lavoro all'anno con le guardie forestali. E da lì che inizia il circuito verde che SBB Cargo ha messo in piedi. «Dalla guardia forestale all'acquirente, gli interessi sono gli stessi per tutti», precisa. SBB Cargo trasporta 1,7 milioni di tonnellate di legno all'anno in Svizzera.

Visione allargata del settore.

Heinz Frauchiger, grande conoscitore del settore, guarda oltre il bosco: «Le energie rinnovabili rappresentano un'opportunità per la logistica dei trasporti. Molte persone scelgono di passare al riscaldamento a pellet. In Svizzera sono in costruzione delle centrali a legna.» In questo modo aumenta la domanda di legno – che dovrà essere trasportato. Insieme al team progetti per i clienti, si sta impegnando a fondo affinché la ferrovia si aggiudichi questi trasporti.

Nel corso degli anni, Heinz Frauchiger ha messo in piedi un'intera rete, da cui traggono vantaggio anche i suoi clienti. Se sono alla ricerca di partner per i cascami di legno, Frauchiger propone loro i potenziali acquirenti e i contenitori coperti Innofreight di SBB Cargo. Heinz Frauchiger si occupa ogni giorno – se necessario 24 ore su 24 – dei suoi grandi clienti, tra cui figura la ditta Stallinger GmbH di Domat/Ems che dal 1° gennaio è stata rilevata dall'austriaca Mayr Melnhof Holz. Nel 2009, per SBB Cargo è previsto il trasporto di una quantità considerevole di prodotti grezzi e finiti per conto di questa segheria, la più grande della Svizzera, da e per Domat/Ems.

Il legno viaggia su Internet.

Tre a quattro volte l'anno, Frauchiger incontra i rappresentanti delle associazioni forestali e del legno e si tiene aggiornato ogni giorno su Internet. La crisi economica si ripercuoterà pure sul mercato del legno. «Nel mercato export degli USA il settore edilizio va a rilento, e noi ne sentiremo le conseguenze», dice. Un motivo per seguire con più attenzione l'andamento del mercato del legno e dell'energia. In Svizzera, è in progetto la costruzione di una o due centrali a pellet oltre a una grossa segheria. Frauchiger conta di ottenere questi trasporti per SBB Cargo grazie a prezzi concorrenziali e una rete con oltre 130 stazioni in Svizzera per il trasporto del legno. L'entusiasmo che Frauchiger mette nel suo lavoro in un'azienda come SBB Cargo dimostra che ha la stoffa dell'imprenditore. Gode della fiducia dei commercianti, dei grandi clienti e della direzione – tutto ciò ha molto a vedere con il suo carattere tranquillo. Dopo una sessione di allenamenti apprezza la tranquillità della casa. Nel weekend si dedica alla spesa – da Landi perché ama i prodotti di stagione – e poi si diletta in cucina. La sua minestrina d'orzo grigionese o il rösti bernese «fatto con patate crude cucinate a fuoco lento per un'ora e mezza» riscaldano gli animi come la stufa di ceramica. ■

Heinz Frauchiger, 54, inizia la carriera alle FFS 37 anni fa. Dopo l'apprendistato, entra a far parte di SBB Cargo nel 1976 come disponente di esercizio per occupare una posizione amministrativa, e da allora è sempre rimasto fedele al settore merci delle ferrovie. Ha anche lavorato per il mercato svizzero e il transito dei materiali di costruzione Germania-Italia, poi è stato responsabile dei trasporti tra Scandinavia e Italia e del settore legno e carta. Si è quindi specializzato nei prodotti forestali. Il Key Account Manager per grandi clienti è oggi anche osservatore del mercato del legno e della carta. Frauchiger e sua moglie vivono a Münchenbuchsee, nei cui pressi risiedono pure i due figli.



Impressum.

cargo | 09. Febbraio 2009. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20000 copie. **Redazione** Susanne Perren (direzione), Adrian Kohler, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Marcel Hänggi, Tom Schaich. **Grafica/composizione** Favo Agenzia pubblicitaria, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)41 210 33 49, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com/cargomagazin

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

Desiderate un abbonamento gratuito?

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

Cambio di indirizzo o abbonamento

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 01 02, per e-mail a cargomagazin@sbbcargo.com o per posta a: SBB Cargo, cargo magazin, G-CH-MS-M, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basilea, Svizzera

Servizio clienti:

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

Marketing & Sales:

Vendita Svizzera
Casella postale
4065 Basilea
Svizzera
Tel. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbbcargo.com

Distribuzione Italia
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani, 7
20124 Milano
Italia
Tel. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbmilano@sbbcargo.com

Manutenzione:

Asset Management
Vendita
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Svizzera
Tel. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

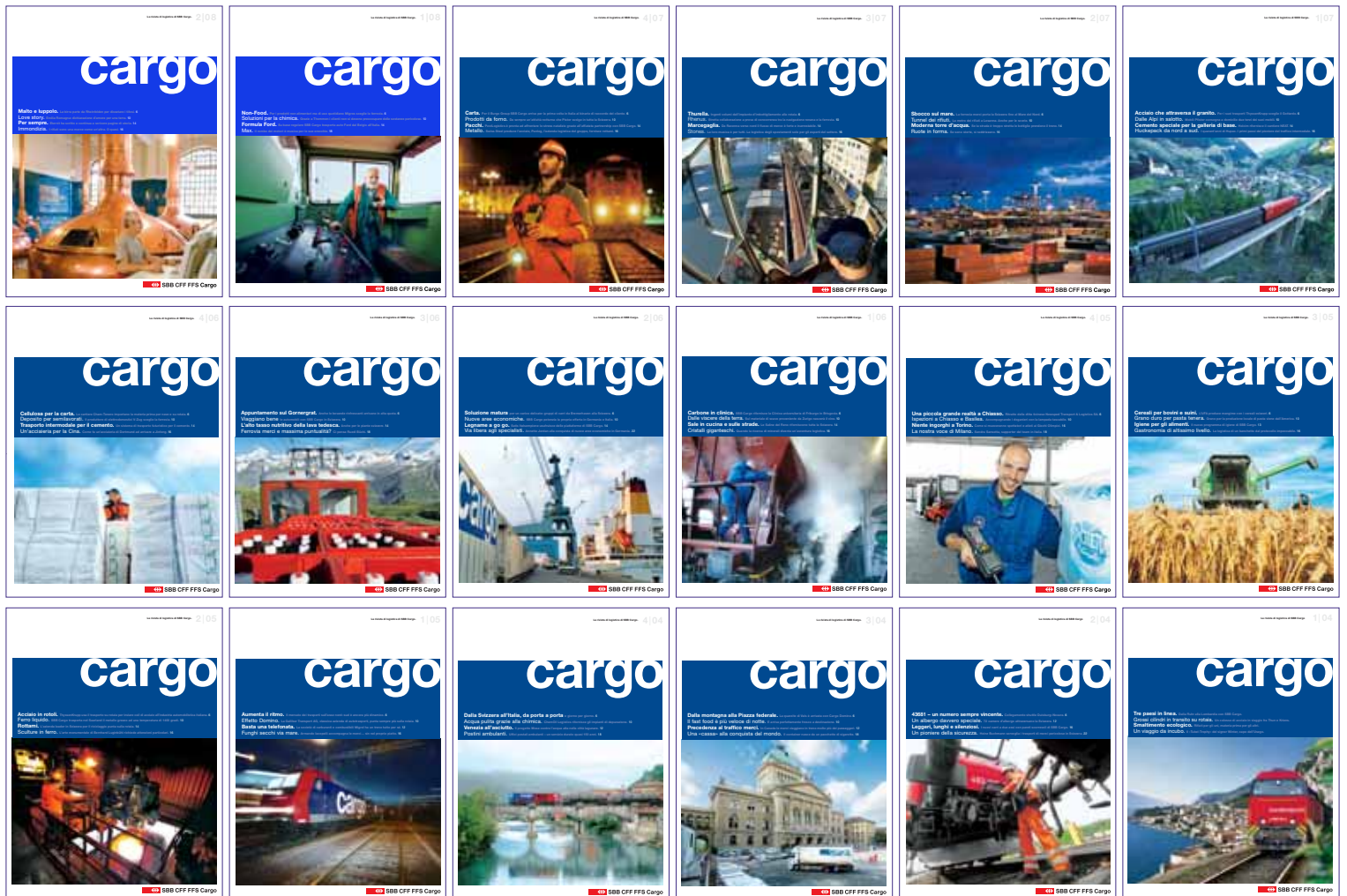
Distribuzione Germania
SBB Cargo GmbH
Schifferstrasse 200
47059 Duisburg
Germania
Tel. +49 (0)203 607 84 07
Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

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



Tutto quello che avreste sempre voluto sapere sulla logistica. E molto altro ancora.

In ogni rivista *cargo*.



Ampliate ulteriormente il vostro bagaglio di conoscenze! Con la rivista *cargo* di SBB Cargo. Esce quattro volte l'anno ed è spedita direttamente al vostro indirizzo. Richiedete subito un abbonamento gratuito: www.cargomagazin.ch