

cargo

Thurella. Ingenti volumi dall'impianto d'imbottigliamento alla rotaia. 6

Rhenus. Stretta collaborazione a prova di concorrenza tra la navigazione renana e la ferrovia. 10

Marcegaglia. Da Ravenna verso nord il flusso di merce è forte e inarrestabile. 14

Stones. La loro musica è per tutti. La logistica degli spostamenti solo per gli esperti del settore. 16





Il vostro screen saver

Screen saver da scaricare.

Con Marcegaglia, leader mondiale nel settore dell'acciaio, SBB Cargo ha acquisito un nuovo importante cliente. Gli stabilimenti di San Zeno/Brescia sotto un cielo colorato dai riflessi metallici. Potete scaricare qui questa e altre immagini da usare come screen saver: www.sbbcargo.com/saisonbild.htm. Buona visione!

Desiderate un abbonamento gratuito?

Trovate il modulo online su: www.sbbcargo.com/it/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 00 69, per e-mail a cargomagazin@sbbcargo.com o per posta a:

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

Impressum.

cargo 3|07. Settembre 2007. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. Tiratura: 20 000 copie. **Redazione** Susanne Perren (direzione), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich.

Grafica/Composizione Favo Agenzia pubblicitaria, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim.

Stampa Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)51 229 00 16, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com

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

Copertina: un gruista sposta i coil di acciaio dalla nave al treno nel porto renano. Rhenus e SBB Cargo intrattengono un ottimo rapporto di collaborazione lungo il Reno.

Indice.

Frammenti 4

Certificato. Opuscolo. Carta straccia.

Ingenti volumi 6

lasciano Thurella per scorrere su rotaia.

Chiara 9

e ottima intesa fra SBB Cargo e SGCI.

Limpida 10

come l'acqua è la collaborazione lungo il fiume.

Sostanze tossiche 12

ma innocue durante il trasporto.

Trasporti di acciaio 14

per il nuovo cliente Marcegaglia.

Inarrestabile 16

come la passione per il rock.

La formula giusta 17

per i trasporti triangolari.

Ai comandi 18

della centrale operativa troviamo Theo Furrer.

Traffico fluente



Care lettrici, cari lettori,

dalle bottiglie di acqua minerale ai serbatoi di benzina, con SBB Cargo – lo specialista di logistica – il trasporto di sostanze liquide non conosce intoppi! Dalle importanti piattaforme che operano in Germania e in Italia provengono forti impulsi innovativi che SBB Cargo cerca di sfruttare. Allo stesso tempo continuiamo ad operare come partner e concorrenti di aziende specializzate nel trasporto via acqua, come la navigazione sul Reno. Leggete i particolari a partire da pagina 6.

Le piattaforme in Germania e in Italia – i due «porti» di SBB Cargo – hanno incentivato la propria attività acquisendo ulteriori quote di mercato; una crescita che tuttavia non si è ancora tramutata in risultati finanziari concreti. Prossimamente concentreremo la nostra attenzione proprio su questo aspetto. Siamo certi, infatti, che la puntualità e l'affidabilità dei nostri trasporti attireranno sempre di più nuovi clienti, come è successo ad esempio con l'acciaieria italiana Marcegaglia, che ha affidato a SBB Cargo la spedizione delle lamiere di acciaio verso nord (pagina 14). La rotta del nostro cammino resta dunque immutata.

Con il contributo di collaboratrici e collaboratori motivati, SBB Cargo fa scorrere ogni giorno importanti flussi di merce. In veste di direttore SBB Cargo ad interim punto sulla continuità per tutto ciò che si è rivelato essere valido. In questa rivista trovate vari esempi in merito. Vi auguro buona lettura.

Nicolas Perrin

Direttore SBB Cargo ad interim

Certificato di buona condotta commerciale.



SBB Cargo garantisce la sicurezza dei trasporti di foraggi e derrate alimentari in conformità con le norme di qualità.

Nel luglio 2007, in tempo per l'inizio della mietitura, SBB Cargo ha ottenuto dall'Associazione Svizzera per i Sistemi di Qualità e di Management (SQS) la certificazione per la buona condotta commerciale (GHP). SBB Cargo è un importante anello nella catena logistica e come tale garantisce il rispetto delle norme igieniche nazionali e internazionali nei trasporti di foraggi e derrate alimentari.

Una novità per SBB Cargo.

SBB Cargo ha rafforzato alcune posizioni chiave con nuovi specialisti.



Jürgen Mues, 43 anni, dal 1° giugno 2007 ha assunto la direzione ad interim del settore aziendale Manutenzione. Questo membro della direzione di SBB Cargo ha ricevuto il testimone da Christoph Rütimann, che ha voluto raccogliere una nuova sfida altrove. Mues, ingegnere di produzione diplomato e specialista in logistica, metterà in pratica come previsto il nuovo posizionamento del settore manutenzione.



Siegfried Flury, 42 anni, è il nuovo Key Account Manager di Marketing & Sales Svizzera. Come responsabile della regione di produzione Est, Flury ha contribuito in modo decisivo allo sviluppo della produzione. Ora mette a frutto le sue conoscenze nell'assistenza dei grandi clienti.



forza la direzione di SBB Cargo.

Joël Vauchel, 53, dalla fine di agosto è il nuovo capo del settore centrale Materiale rotabile. Il francese ha alle spalle una carriera di 27 anni nel management strategico e con le sue comprovate conoscenze ferroviarie raf-

Nuova brochure di mercato.



«Cosa muoviamo in Italia» presenta il dinamismo di SBB Cargo Italia.

Questa brochure per il mercato italiano illustra l'aria di novità che tira in Italia. SBB Cargo Italia ha già spostato molto traffico dalla strada alla rotaia. La nuova brochure spiega come sia possibile e indica responsabili e contatti. La pubblicazione è disponibile in italiano e si può ordinare gratuitamente scrivendo a sbbmilano@sbbcargo.com.

► www.sbbcargo.com/it/publi

Ordine del giorno.

GS1 Business Day.

SBB Cargo è uno dei partner principali del GS1 Business Day del 30 ottobre 2007 a Zurigo.

► www.gs1.ch

Swiss Logistics AWARD.

Il 28 novembre a Zurigo saranno assegnati per la terza volta gli Swiss Logistics AWARD. SBB Cargo è uno dei partner di questo evento.

► www.swisslogisticsaward.ch

BVL Berlino.

Dal 17 al 19 ottobre SBB Cargo si presenterà come partner premium alla BVL, l'ente federale tedesco per la sicurezza alimentare a Berlino. Si prevede che il congresso sulla logistica attirerà 3000 visitatori. Circa 250 espositori presenteranno la loro efficienza logistica.

► www.bvl.de

SITL Verona.

Dal 23 al 25 ottobre SBB Cargo partecipa alla fiera logistica SITL di Verona. In primo piano ci saranno le offerte per il traffico a carri completi e i trasporti porta a porta per l'economia italiana.

► www.sitl.it

Pionieri sul binario del successo.



Il «Cartastraccia Express» ha già superato il suo obiettivo per il primo semestre.

La raccolta di carta usata sulla riva sinistra del lago di Zurigo è un successo: nel primo semestre l'azienda per il riciclaggio M. F. Hügler AG, in collaborazione con SBB Cargo e il consorzio Horgen, ha raccolto 4095 tonnellate di carta da macero su sette treni. L'obiettivo annuale è di circa 7000 tonnellate.

«Stiamo esaminando la possibilità di applicare questo modello vincente anche in altre

regioni», dice Daniel Griesser, membro della direzione di M. F. Hügler AG.

La prima raccolta con il «Cartastraccia Express» è stata effettuata il 6 gennaio 2007. In precedenza la M. F. Hügler AG aveva riunito i comuni e le imprese di trasporti intorno a un tavolo per spiegare i vantaggi per tutte le parti di un treno raccogliitore mensile.

Per i comuni senza stazione la ditta ACTS mette a disposizione dei container per la raccolta che vengono riempiti nei comuni, portati

alla prossima stazione e qui caricati sul treno. «I dipendenti di SBB Cargo a Ziegelbrücke e l'azienda di trasporti incaricata da ACTS, Hunziker di Rüslikon, svolgono un lavoro eccezionale. Il loro impegno è essenziale», afferma Daniel Griesser.

La stretta collaborazione di tutte le parti permette di continuare a trasportare in modo ecologico una merce perfetta per le ferrovie e di venderla con profitto.

Si va a Mulhouse.



SBB Cargo e SNCF intensificano la collaborazione.

Dal 10 giugno 2007 SBB Cargo, in cooperazione con Fret SNCF, opera ora oltre confine tra Mulhouse in Alsazia e Buchs nel cantone svizzero di San Gallo. I macchinisti portano oltre frontiera 41 treni merci a settimana ininterrottamente e senza cambio di locomotrice. I trasporti di merci da est a ovest si semplificano, e SBB Cargo ancora una volta guadagna terreno rispetto al trasporto stradale.

Fino al porto.

A Rotterdam SBB Cargo International ha un nuovo collegamento diretto con il porto.

SBB Cargo ha ampliato l'offerta: da maggio 2007 la ferrovia merci a Rotterdam dispone di un collegamento diretto con il porto per il traffico a carri completi. I treni shuttle collegano la nuova tratta con Colonia, dove i treni si inseriscono nella rete esistente. Le merci caricate a Rotterdam arrivano in Italia o in Svizzera in due giorni.

Giocate anche voi.

Mettetevi alla prova:

► www.sbbcargo-game.com



Per Thurella **la ferrovia**
dà buoni frutti.



Il produttore di succhi di frutta e bevande Thurella l'anno scorso ha raddoppiato il suo traffico su rotaia, salvando così il punto di servizio SBB Cargo di Eglisau. A breve prenderanno il via altri progetti ferroviari.

Quando le giornate si accorciano e le notti si raffreddano è arrivata l'ora della raccolta della frutta, e con essa ha inizio l'alta stagione per gli stabilimenti di Thurella in Turgovia. Ogni anno 45 000 tonnellate di mele e pere passano per le sue presse per produrre il 40 % del succo di frutta consumato in Svizzera.

Prima di finire sugli scaffali dei supermercati i succhi, i cui marchi più famosi sono Obi e Rittergold, hanno ancora un bel pezzo di strada da fare. Infatti non vengono imbottigliati in «Mostindien» (il soprannome del cantone della frutta di Turgovia), bensì nello stabilimento di Eglisau vicino a Zurigo. Il succo, appena spremuto in autunno oppure sotto forma di concentrato durante il resto dell'anno, viene portato a Eglisau in autocisterne. Qui viene immagazzinato in serbatoi e quindi imbottigliato in bottiglie di vetro o PET su una delle tre linee di produzione.

« I trasporti ferroviari agevolano la nostra logistica interna. »

Peter Wiget

Nel 2004 Thurella ha deciso di rilevare l'impianto di imbottigliamento ad Eglisau e di trasferirvi l'intera attività di imbottigliamento. Così Eglisau è diventata la piattaforma logistica del gruppo. Da qui partono le forniture a tutti i clienti; circa un quarto di queste su rotaia.

Salvato il traffico su rotaia.

Nel 2005 se ne trasportava soltanto la metà tramite ferrovia. Già la precedente azienda di imbottigliamento lavorava attivamente con SBB Cargo da quando nel 1995 era stato creato un nuovo binario di raccordo. Ma i cambiamenti nel suo portfolio di prodotti portarono ad una riduzione sempre più netta della quota trasportata su rotaia che, dopo il rilevamento da parte di Thurella, riprese ad aumentare, ma così lentamente che l'attività di SBB Cargo alla stazione di Eglisau era messa a rischio. Fu questo il momento di Peter Wiget, responsabile per la logistica di Thurella, che si mise personalmente a convincere uno per uno i clienti di Thurella dei vantaggi del trasporto su rotaia. «La sfida era che molti clienti rifiutavano la consegna tramite

ferrovia, nonostante disponessero di un binario di raccordo, perchè temevano una scarsa flessibilità», spiega Wiget. «In effetti, a causa dei quantitativi ordinati, spesso non è facile sfruttare in modo ottimale un intero vagone per cliente. Grazie ad una pianificazione intelligente da parte nostra però questo problema si può ridurre.»

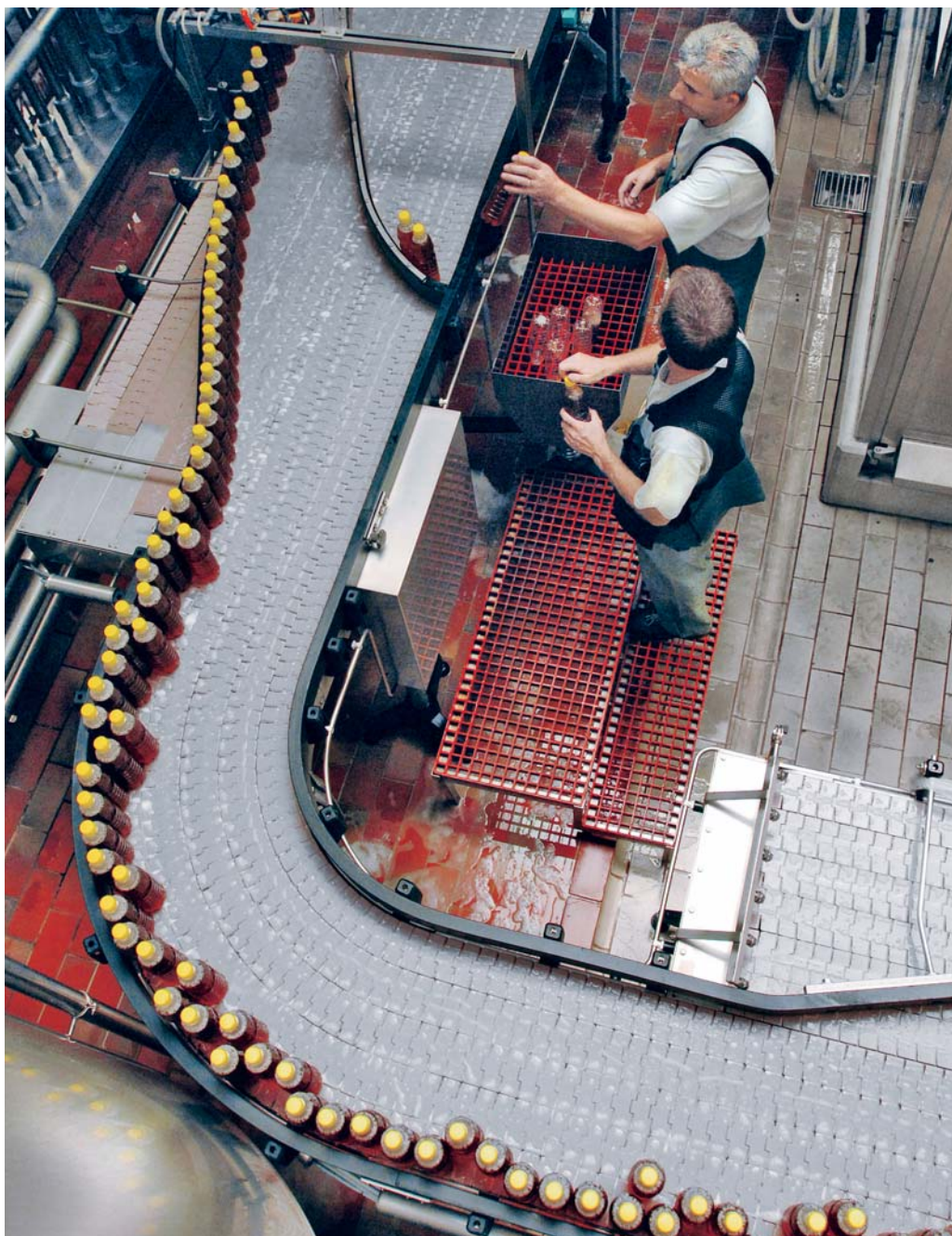
Vantaggi per la logistica e i residenti.

Peter Wiget non si diede per vinto finché riuscì a raggiungere il quantitativo minimo richiesto da SBB Cargo. «I trasporti su rotaia agevolano la nostra logistica interna, perchè permettono un migliore flusso di merci. Possiamo caricare quando vogliamo», dice Wiget spiegando il suo impegno. «Un altro motivo importante è che il trasporto con la ferrovia riduce il traffico di camion lungo le zone residenziali che si trovano tra la principale arteria stradale e il nostro stabilimento.» E poi non si trattava soltanto di Eglisau: «Se avessimo rinunciato ai trasporti ferroviari, i nostri quantitativi sarebbero anche mancati alle stazioni di consegna, che di conseguenza sarebbero scese al di sotto di un certo limite e non sarebbero più state servite. E questo lo volevamo evitare.»

E ci siamo riusciti: nel 2006 ad Eglisau sono stati caricati 1001 carri ovvero ben 27 000 tonnellate, con tendenza all'aumento. I principali consegnatari sono il centro di distribuzione di Migros a Suhr e altre cooperative di Migros, che ricevono oltre un terzo delle consegne ferroviarie. Un altro terzo va alla ►

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Eglisau ZH
Luogo di destinazione	Tutta la Svizzera
Distanza	Più breve: 26 km (Coop, Zurigo), Più lunga: 314 km (Magro, Sion) (incl. fase finale su camion)
Merce trasportata	Bevande su palette
Carri	Carri merci coperti, con porte scorrevoli e pareti divisorie arrestabili Hbbillns
Destinatario	Vari grandi distributori e depositi di bevande



Succo a profusione: l'imbottigliamento a Eglisau.

Feldschlösschen a Rheinfelden e alle sue filiali, dato che Thurella effettua il cosiddetto imbottigliamento per conto terzi per la Feldschlösschen. Un'altra importante destinazione per i prodotti Thurella sono i centri di distribuzione di Coop.

Cargo Domino messo alla prova.

«La centralizzazione dei magazzini dei grandi distributori va molto a nostro vantaggio. I maggiori volumi per destinazione rendono più semplice la pianificazione», dice Wiget. Ma non sarà mai proprio semplice: gli ordini arrivano da Thurella fino alle undici, e già alle quattro del pomeriggio SBB Cargo preleva i carri ferroviari, possibilmente caricati con un numero di palette da 30 a 34. In media sono

quattro al giorno, d'estate anche di più. Se sono in corso delle promozioni presso i grandi distributori, possono anche arrivare a diciotto. In questi casi però SBB Cargo dà prova della sua flessibilità spostando l'orario di prelievo alle sei di sera.

Oltre al continuo aumento del trasporto ferroviario tradizionale Thurella sta pensando di servire anche i clienti privi di binario di raccordo. Il prossimo autunno si effettuerà una prova con i container Cargo Domino per chiarire se sia possibile spostare dalla strada alla rotaia i trasporti in Ticino e nella Svizzera romanda. E infine anche il nuovo magazzino verticale previsto sarà predisposto per un maggiore traffico su rotaia.

In conclusione: Thurella non lascia nulla

Thurella – leader del mercato grazie al succo di mela.



Quella che era una cooperativa per la promozione della produzione e commercializzazione di sidro della Svizzera orientale è diventata il gruppo aziendale leader in Svizzera nel settore dei succhi di frutta. Ha raggiunto un fatturato di 191 milioni di franchi; la produzione complessiva ammonta a oltre 1,3 milioni di ettolitri. Oggi Thurella è specializzata nella produzione di succhi e vini di frutta, prodotti speciali e concentrati. In Turgovia gestisce due stabilimenti per la produzione di succhi e ad Eglisau presso Zurigo un impianto di imbottigliamento con tre linee di produzione. I prodotti più famosi commercializzati da Thurella sono il succo di mela Obi, lo «apfelschorle» (succo di mela con acqua minerale) e PUR nonché Rittergold Classic, succo torbido alla spina e senza alcol, a cui si aggiungono venti diversi succhi di frutta e di verdura del marchio Biotta, che è stato rilevato nel 2004. Per il gruppo Feldschlösschen, Thurella imbottiglia Schweppes per conto terzi, per Unilever il Lipton Ice Tea. Alla Thurella AG lavorano 300 dipendenti in Svizzera. Dal 2006 l'impresa è quotata alla borsa di Berna.

di intentato per tornare a sfruttare in modo ottimale il binario di raccordo costruito in condizioni topografiche difficili e per tutelare gli abitanti di Eglisau.

Testo: Ursula Homberger.

Foto: Dorothea Müller.

Formula di successo tra SBB Cargo e SGCI.



Richard Gamma, 57 anni,

dal 1983 lavora per l'associazione di settore SGCI Chemie Pharma Schweiz, ex Schweizerische Gesellschaft für Chemische Industrie (Società svizzera delle industrie chimiche). Nel 1989 fu nominato vicedirettore. In quanto membro della direzione dell'associazione è responsabile per i settori tutela dell'ambiente, sicurezza e tecnologia. In questa veste fa parte di numerose commissioni nazionali e internazionali. Dal 2001 al 2006 Gamma è stato presidente della GefaSuisse, l'associazione per la formazione e l'esame degli addetti alle merci pericolose. È membro del gruppo pilota caricatori di merci pericolose/FFS, dal 1998 è vicepresidente dell'organizzazione dell'economia per l'ambiente Eco Swiss, e dal 2006 fa parte del consiglio direttivo dell'istituto di sicurezza.

Richard Gamma, di cosa si occupa SGCI Chemie Pharma Schweiz?

Rappresenta gli interessi politico-economici delle aziende membro nei confronti delle autorità, della politica e delle organizzazioni internazionali. Si impegna inoltre per creare in Svizzera un clima favorevole alle innovazioni e all'economia di mercato.

Quanto sono importanti i trasporti ferroviari per l'industria chimica?

Molto. Nel 2006 sono stati esportati prodotti chimici e farmaceutici per 63 miliardi di franchi; le importazioni ammontarono a 36 miliardi di franchi. Soprattutto per i trasporti da e verso i porti marittimi la ferrovia svolge un ruolo importante.

Da cos'è costituita la maggior parte del carico?

La nostra industria chimica e farmaceutica non produce merci di massa. Opera soprattutto in settori specifici; la gamma di prodotti è quindi molto diversificata. Nelle importazioni prevalgono le sostanze chimiche di base per la lavorazione.

Da dove vengono e dove vanno i prodotti?

L'85 % delle importazioni proviene dall'Europa, mentre il 60 % delle esportazioni è destinato sempre all'Europa.

Dove vengono impiegati questi prodotti svizzeri?

In poche parole: la chimica non è tutto, ma tutto è chimica. Si va dal profumo per detersivi, passando per la colla fino alle vernici per auto.

Quali contenitori per il trasporto si utilizzano?

Nel trasporto d'oltreoceano in export/import i container da 20 e da 40 piedi, ma anche i carri cisterna.

Quanto è importante SBB Cargo per l'associazione?

Molto importante, dato che per le importazioni e le esportazioni i nostri membri hanno bisogno di un operatore affidabile. Mentre loro operano come caricatori, noi cerchiamo le

migliori condizioni di base possibili per rendere sicuri i trasporti di merci pericolose.

Qual è la quota di merci pericolose nella spedizione di prodotti chimici?

Oltre il 50 %. Tranne le sostanze esplosive o radioattive ci sono tutte le categorie di sostanze pericolose.

« La chimica non è tutto, ma tutto è chimica. »

Richard Gamma

Questo comporta dei requisiti specifici?

Certo. Tutte le parti coinvolte, il mittente, lo spedizioniere e il destinatario insieme, devono soddisfare appieno le disposizioni di sicurezza delle norme internazionali RID. Il fattore umano in questo contesto ha un ruolo di primo piano.

In fatto di sicurezza l'associazione e SBB Cargo lavorano fianco a fianco?

Assolutamente. Il gruppo pilota caricatori di merci pericolose / FFS presieduto da SBB Cargo si riunisce regolarmente. Una commissione speciale si occupa di tutti gli aspetti relativi alla sicurezza. Tra questi rientrano la riduzione dei rischi nel trasporto di merci pericolose con una nocività particolarmente alta, come il cloro o l'anidride solforosa.

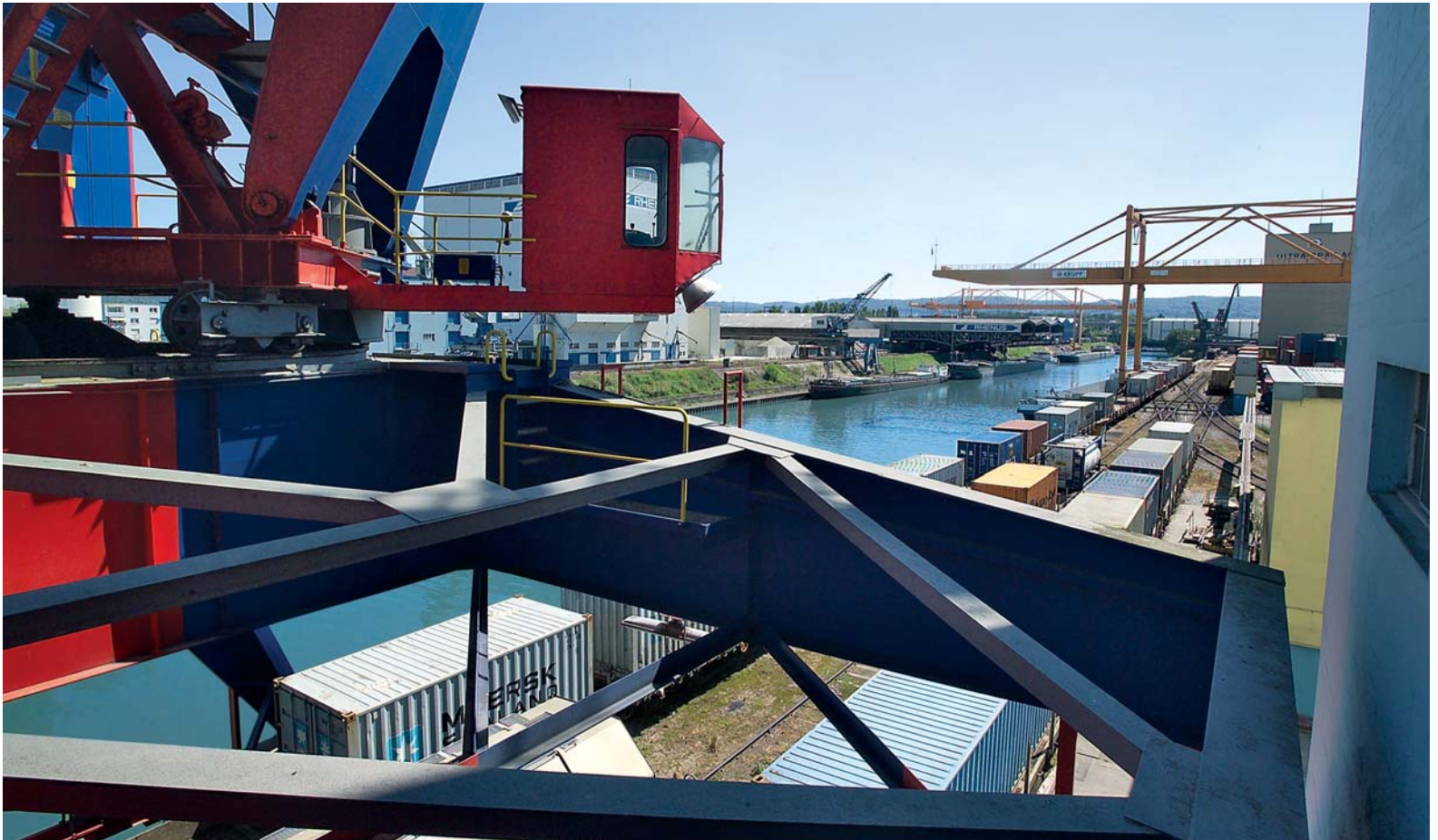
Secondo l'associazione quali sono i pregi della Svizzera come sede?

La stabilità economico-politica e le buone infrastrutture dei trasporti, tra cui la rete ferroviaria, sono i garanti di un sistema di trasporti efficace.

SGCI Chemie Pharma Schweiz che cosa si aspetta da SBB Cargo?

Vorremmo portare avanti la collaborazione già avviata. Dalle ferrovie ci aspettiamo una comunicazione interna che funzioni perfettamente e che si potrebbe ancora migliorare per i casi di emergenza.

Intervista e foto: Wilf Seifert.



Partnership tra **acqua** e rotaia.

La Rhenus Port Logistics AG e SBB Cargo sono una coppia forte. Mantengono una partnership che resiste anche alla concorrenza.

I due specialisti dei trasporti curano la loro partnership da lungo tempo, il che è dovuto prima di tutto alla grande importanza che i porti sul Reno dei due cantoni di Basilea hanno per l'economia svizzera. Circa il 15% delle importazioni svizzere raggiunge il paese sul Reno. Ovvero da 7 a 8 milioni di tonnellate di merci ogni anno, di cui 3,6 sono merci convenzionali o di massa. La Rhenus Port Logistics AG importa solo merci convenzionali, e con il quantitativo importato di 1 milione di tonnellate è il

maggiore dei quattro operatori portuali a Basilea. Circa il 10% della merce trasbordata nei porti resta nella regione di Basilea. Gran parte delle merci importate va nel Mittelland e una parte è destinata al traffico di transito per l'Italia.

Nel trasporto di merci di massa, a collettame o liquide, ad esempio olio, prodotti agricoli, materiali edili come ghiaia, sabbia, calce o cemento, carbone, alluminio, acciaio o materiali riciclabili, le navi fluviali tra Rotterdam e Basilea

sono competitive. «Il trasporto per Basilea sul Reno costa in media circa un quinto di quello su rotaia e circa un ottavo di quello su gomma», dice Bruno Imhof, direttore commerciale della Rhenus Port Logistics AG. Anche in fatto di tempi, le vie d'acqua sono migliorate rispetto al passato. «Oggi raggiungiamo Rotterdam da Basilea in 48 ore e viceversa in 92 ore. Tenendo conto degli ingorghi stradali queste sono tempistiche competitive», dice Bruno Imhof. Un altro punto a favore di un trasbordo nel bacino

del Reno a Basilea è la sua capacità di magazzino. Negli otto silo della Rhenus Port Logistics AG si possono immagazzinare fino a 135 000 tonnellate di prodotti agricoli.

« Cerchiamo la strada migliore per il cliente. »

Bruno Imhof

Una coppia che fa cioccolato.

Il fiume e la rotaia si integrano perfettamente. Fanno parte dei clienti fluviali, e quindi spesso anche dei clienti SBB Cargo, ad esempio Alcan, Fenaco, Arcelor Sidmar, Migros e Lindt & Sprüngli. Lindt & Sprüngli importa grandi quantitativi di cacao da Ecuador, Venezuela e Africa occidentale e lo trasporta a Basilea via nave. Da Basilea SBB Cargo consegna il cacao ad esempio alle fabbriche di cioccolato a Kilchberg e Olten.

Un altro modello di staffetta navale e ferroviaria sono i trasporti per Arcelor Sidmar/Gent, l'impresa siderurgica belga attiva in tutto il mondo. La Rhenus Port Logistics AG è responsabile per il trasbordo fluviale da Rotterdam a Kleinhünigen e si occupa anche delle formalità doganali. SBB Cargo infine porta il carico a Desio presso Milano. Dalla piattaforma le ferro-



Il fiume e il corso delle operazioni a portata di mano: Bruno Imhof, direttore commerciale di Rhenus.

vie gestiscono la distribuzione capillare agli stabilimenti di produzione nell'Italia settentrionale.

Trasporti flessibili.

Negli scorsi anni la partnership si è ampliata. SBB Cargo è diventata competitiva sull'asse Nord-Sud grazie alla creazione di piattaforme internazionali in Germania e Italia e al libero accesso alla rete in questi paesi tramite il partner fluviale. «La liberalizzazione del traffico di merci su rotaia ha aperto nuove prospettive commerciali, che SBB Cargo sta sfruttando», dice Martin Tschopp, consulente alla clientela di Rhenus Port Logistics per il settore Cargo. I clienti hanno più libertà di scelta. Nel rapporto con il cliente è richiesta una maggiore flessibilità.

Una coppia internazionale

Quello che in Svizzera è un obiettivo, una stretta collaborazione tra Rhenus Port Logistics AG e SBB Cargo Svizzera, a Duisburg è già realtà. Nel più grande porto fluviale d'Europa SBB Cargo ha creato un'importante piattaforma di trasbordo con un collegamento alle vie d'acqua. Il partner è la Rhenus Scharrer GmbH. Insieme dispongono di oltre 14 000 metri quadri di capannoni e di 20 000 metri quadri di aree di stoccaggio all'aperto. Spediscono legname in tronchi, prodotti in acciaio e metallo non ferroso, coil di filo metallico, rotoli di carta nonché merci pericolose nella fase iniziale e finale del trasporto. Le merci vengono portate in Svizzera o Italia sull'asse Nord-Sud. SBB Cargo si occupa dell'intero trasporto (door-to-door).

Per gli spedizionieri navali è uno stimolo a posizionarsi ancora più chiaramente sul mercato della logistica. «Le discussioni prima della fusione dei porti sul Reno dei due cantoni di Basilea ci hanno dimostrato che dobbiamo farci conoscere di più», dice Bruno Imhof nel suo ufficio a Kleinhünigen. «Tutti conoscono le ferrovie. Ma solo pochi parlano dei vantaggi della navigazione.»

Alla fine sono i clienti a decidere da chi e come far trasportare le loro merci. Alcuni clienti richiedono specificatamente la combinazione nave-ferrovia: ordinano i trasporti a SBB Cargo e alla Rhenus Port Logistics AG. In questo caso Bruno Imhof e Martin Tschopp sono d'accordo: «Un interlocutore unico!» Le ferrovie o lo spedizioniere navale si devono presentare come trasportatori globali e coinvolgere il partner. Nasce così una cooperazione che può tener testa al trasporto su strada. «L'obiettivo è trovare la strada migliore e ricavarne il meglio per il cliente», dice Bruno Imhof.

Testo: Susanne Perren.

Foto: Hansjörg Egger.

Rhenus



Terminal coperti per il trasferimento dei coil di acciaio dalla nave alla ferrovia.

Con il suo fatturato di 3 miliardi di euro (4,9 miliardi di franchi) il gruppo Rhenus è tra i fornitori di servizi logistici leader in Europa. Rhenus ha 230 sedi in Europa con oltre 14 000 dipendenti. I settori aziendali Contract Logistics, Freight Logistics, Intermodal e Port Logistics rappresentano la gestione di complesse catene logistiche e innovativi servizi a valore aggiunto. In Svizzera il gruppo è rap-

presentato da Rhenus Alpina AG. Nel 2006 con 1300 dipendenti ha raggiunto un fatturato di 249 milioni di franchi. Il settore Port Logistics all'interno del gruppo è responsabile per la navigazione interna e il trasbordo di merci. Nella sede di Basilea la Rhenus Port Logistics AG ha 30 gru a carroponte Portalund e dispone di 135 000 tonnellate di capacità di magazzino nei silo per merci agricole.



Un compito per **esperti.**

Sotto la regia di ChemOil, SBB Cargo ogni anno consegna ai clienti svizzeri 575 carri cisterna e silo della tedesca Ineos Paraform.

La Svizzera è un importante paese di esportazione per Ineos Paraform, azienda chimica con sede a Magonza. Come assistente alla logistica ferroviaria per le consegne di formaldeide e paraformaldeide ha scelto la affiliata di SBB Cargo: ChemOil. «Il copione dettagliata e trasparente di ChemOil per le nostre procedure di trasporto mi ha colpito», dice Benedikt Gresch. Gresch ha ben due mansioni nell'azienda specializzata nei derivati del metanolo: è responsabile per la logistica e i trasporti ferroviari nonché addetto ai trasporti di merci pericolose.

I prodotti principali del gruppo sono la formaldeide liquida e la paraformaldeide in polvere o granulare. Le esportazioni di formaldeide si limitano all'Europa, la paraformaldeide e gli altri prodotti vengono inviati in sessanta paesi. Entrambi i prodotti sono impiegati in settori come l'igiene, la disinfezione e la conservazione in campo medico; nei pneumatici, nei ferodi dei freni, nelle palle da biliardo o come materiale di partenza per la lavorazione industriale.

Ineos Paraform realizza 111 000 tonnellate di prodotti chimici l'anno, di cui 75 000 sono trasportate su strada, 25 000 su rotaia e 11 000 per nave.

Importante mercato svizzero.

La Svizzera, dice il capo del marketing e della distribuzione, Stephan Ruegg, è il secondo importatore della loro formaldeide e il terzo di paraformaldeide. Dieci imprese rappresentano i destinatari del prodotto liquido, a cui si aggiungono tre grandi e alcuni piccoli importatori della sostanza secca. Entrambi i prodotti sono soggetti all'ordinanza per le merci pericolose, il che richiede una gestione specifica sia nell'area dello stabilimento, sia durante il trasporto. La formaldeide e la para-

formaldeide sono tossiche e si sospetta che siano cancerogene; la paraformaldeide è auto-comburente.

«La catena di trasporti ferroviari quindi va messa in mani esperte», dice Gresch. Il suo consulente e regista per la logistica su rotaia è il Key Account Manager Manfred Strähle del punto di appoggio di ChemOil a Duisburg. Strähle organizza tutti i trasporti porta a porta, compreso il ritorno dei carri vuoti. Si impiegano i carri cisterna a quattro e due assi affittati da Ineos Paraform e i carri silo a due assi di tipo UCS, appositi per sostanze secche in superficie.

« Il copione dettagliato e trasparente di ChemOil per le nostre procedure di trasporto mi ha colpito. »

Benedikt Gresch

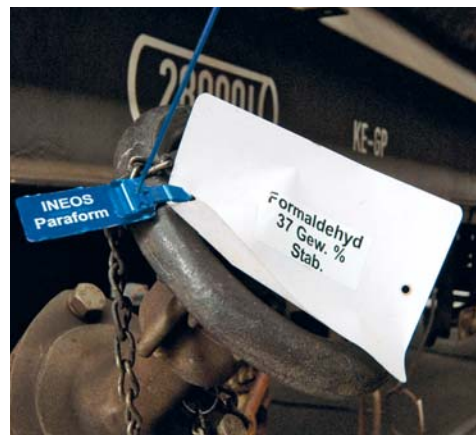
SBB Cargo funge in sostanza da operatore esclusivo; solo gli shuttle tra Magonza-Mombach e Worms, la sede dell'hub più vicino, sono affidati alla subcontraente Wincanton Rail.

Una distribuzione convincente.

Ogni anno circa 575 carri lasciano lo stabilimento verso la Svizzera. Strähle considera suo «compito principale» l'ampliamento e la ramificazione del tradizionale traffico a carri completi di questo tipo in Germania. Molti clienti cercavano dei vettori che non trasportassero solo i carri su lunga distanza, ma che li sapessero anche distribuire nella regione di arrivo. «Questo è il campo di competenza di ChemOil e SBB Cargo», dice Strähle.

Ineos Paraform ha promosso a pieni voti i suoi partner per la logistica e la trazione. ChemOil e SBB Cargo sono strettamente collegate, afferma Gresch. «La circolazione delle locomotive a intervalli regolari non è solo veloce, ma anche prevedibile. I vantaggi vanno soprattutto a favore dei nostri trasporti verso sud.»

Testo: Wilf Seifert. Foto: Georg Anderhub.



Ineos internazionale

La ex affiliata di Degussa Methanova GmbH nell'ottobre 2003 è stata rilevata dalla britannica Ineos Capital Group. Le aziende del gruppo Ineos con il loro nome rimandano al loro prodotto principale; la Ineos Paraform GmbH & Co. KG infatti produce formaldeide e paraformaldeide. Questo gruppo specializzato in prodotti (petrol)chimici speciali e petroliferi con il suo fatturato annuo di 36 miliardi di dollari americani è al terzo posto nel suo settore. Vi lavorano 15 000 dipendenti distribuiti su 68 stabilimenti in 17 paesi.

Paraform Germania

Ineos Paraform con 170 dipendenti e un fatturato annuo di 60 milioni di euro fa parte dei leader tedeschi del settore. Gli acquirenti svizzeri di formaldeide e paraformaldeide sono produttori di pannelli truciolari, chimici e farmaceutici. Ineos Paraform a Magonza è attiva ventiquattro ore al giorno e sfrutta degli ottimi collegamenti: è vicina al raccordo autostradale, alla rete ferroviaria pubblica e, tramite oleodotto, al Reno. L'oleodotto serve al trasferimento della materia prima in arrivo da Rotterdam, il metanolo (alcol metilico). Via nave giunge in tre serbatoi di proprietà dell'azienda sulla riva del fiume, e da qui viene pompato in stabilimento via oleodotto.

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Magonza-Mombach/ Worms
Luogo di destinazione	Flums, Monthey, Sisseln, Menznau
Merce trasportata	Formaldeide e paraformaldeide in polvere o granulato
Carri	Carri cisterna a due o quattro assi e del tipo UCS
Destinatario	Aziende produttrici svizzere



Un fiume di acciaio verso nord.

SBB Cargo trasporta lamiera d'acciaio in Svizzera, Germania e Belgio per il gruppo italiano Marcegaglia che si occupa della trasformazione dell'acciaio. Dato che la fase iniziale e quella finale del trasporto si svolgono su strada, le piattaforme di trasbordo SBB Cargo in Italia e Germania rappresentano un importante crocevia nel flusso di merci.

Nell'ufficio di Paolo Romagnoli il telefono non tace mai. E se lo fa, sicuramente passa qualcuno di persona per chiedere o comunicare qualcosa. Non c'è da stupirsi, perchè qui, nello stabilimento ravennate del più importante trasformatore d'acciaio italiano, Marcegaglia, si trova il centro nevralgico della logistica del gruppo. L'ingegnere è responsabile per tutti i trasporti ferroviari. E non sono pochi, perchè Ravenna è la maggiore fabbrica di trasformazione dell'acciaio del gruppo Marcegaglia. Da qui oltre ai clienti vengono serviti tutti i centri di produzione e distribuzione del gruppo. Dal trenta al quaranta per cento della produzione annua di 1,5 milioni di tonnellate viene trasportato su rotaia; Marcegaglia è una delle poche aziende italiane i cui stabilimenti almeno in parte dispongono di binari di raccordo usati attivamente.

Verso nord via piattaforma.

All'inizio del 2007 SBB Cargo è diventata partner trasportatore di Marcegaglia per le spedizioni in Svizzera, Germania e Belgio. Ma SBB Cargo non ritira i carri al binario di raccordo: ha incaricato lo spedizioniere Setrans del trasporto delle lamiere di acciaio pallettizzate dallo stabilimento di Ravenna alla piattaforma di Brescia/San Zeno, dove queste merci sensibili all'umidità vengono trasbordate su carri FFS chiusi.

La stessa procedura vale per le lamiere quarto prodotte dallo stabilimento Marcegaglia di San Giorgio di Nogaro presso Udine. Queste lamiere sono lunghe fino a 12 metri, larghe 2,5 metri e spesse 18 centimetri. A causa del loro peso e ingombro si possono spostare dai camion ai carri ferroviari solo con una gru a magnete. Per questo per la realizzazione del progetto di trasporto fu indispensabile che la



Un carico di lamiere di acciaio su carri chiusi arriva alla Debrunner Acifer a San Gallo.

piattaforma di Brescia fosse dotata di una gru apposita. Per queste lamiere pesanti e robuste si utilizzano carri aperti.

I carri con i prodotti Marcegaglia da Brescia vengono inseriti tra i treni shuttle regolari di SBB Cargo e portati a circa sei destinatari svizzeri nonché alle due piattaforme di Duisburg e Wormshafen in Germania. Tre volte a settimana i convogli lasciano l'Italia in direzione nord.

« La responsabilità per l'intera catena deve essere in mano ad un solo partner di trasporto. »

Paolo Romagnoli

Complessivamente ogni anno circolano circa 120 carri, destinati per metà in Svizzera e per metà in Germania. Le spedizioni per i clienti svizzeri vengono effettuate direttamente sul loro binario di raccordo. Quelle per i clienti tedeschi e belgi vengono trasbordate sulle piattaforme di Duisburg e Wormshafen e spedite su strada ai destinatari a Lüttich e Hooglede ed a Mannheim.

Alternativa al binario di raccordo.

Perché i trasporti non partono dai binari di raccordo di Marcegaglia? «Sui binari di Ravenna non saremmo in grado di gestire i volumi in uscita», spiega Romagnoli. «Con cinque treni in partenza ogni giorno con venti carri ciascuno siamo al limite.» Per questo motivo Marcegaglia sta ampliando l'impianto portandolo da due a quattro binari. «In questo modo creiamo spazio per i carri vuoti. Tutta la procedura di carico diventa più dinamica.»

L'ampliamento però non significa che non si utilizzano più le piattaforme: «Sono un'ottima alternativa quando i volumi da consegnare dallo stabilimento diventano troppo grandi per le ferrovie. Questo vale anche quando il cliente, come spesso succede, ordina una consegna via camion, ma la distanza è tale da giustificare il trasporto ferroviario», dice Romagnoli. Quindi in futuro Marcegaglia utilizzerà entrambi i sistemi da Ravenna. «Tenendo conto del forte traffico stradale in Italia, credo che il sistema combinato con l'uso delle piattaforme sia molto valido per il futuro.» Ma Romagnoli pone una condizione: «La responsabilità per l'intera catena deve essere in mano ad un solo partner di trasporto, così come sta facendo SBB

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Piattaforma Brescia / San Zeno
Luogo di destinazione	Germania, Belgio, Svizzera
Distanza	(treno + strada) Belgio: 1500 km Germania: 1100 km Svizzera: 600 km
Merce trasportata	Lamiere di acciaio
Carri	Carri a quattro assi del tipo Rs/Res e RiIns
Destinatario	Vari

Cargo: in questo modo abbiamo una cosa in meno a cui pensare.» Chiude e torna al suo telefono, ai suoi collaboratori e al suo fiume di merci.

Testo: Ursula Homberger.

Foto: Silvio Formenti, Georg Anderhub.

Marcegaglia – da nano a gigante



I coils di acciaio a Ravenna attendono di essere caricati.

L'azienda artigiana italiana fondata nel 1959 da Steno Marcegaglia in meno di cinquanta anni grazie ad acquisizioni e investimenti è diventata uno dei gruppi leader al mondo per la lavorazione dell'acciaio. Marcegaglia ogni anno trasforma 4,5 milioni di tonnellate di acciaio in lamiere, tubi e profilati. Il gruppo, ancora di proprietà della famiglia, dà lavoro a 6500 dipendenti e raggiunge un fatturato di 3,4 miliardi di euro (5,6 miliardi di franchi). Marcegaglia possiede quindici fabbriche solo in Italia e quasi un'altra dozzina nel resto del mondo. Accanto al settore dell'acciaio il gruppo è impegnato anche in altri rami, ad esempio l'ingegneria, l'energia, il turismo e la finanza.



77 autoarticolati per quattro pietre rotolanti.

I Rolling Stones non solo hanno grande successo in fatto di musica da decenni. Detengono dei primati anche in fatto di logistica.

Alla fine del concerto dei Rolling Stones a Oslo l'8 agosto, i tecnici hanno quattro ore di tempo per sistemare tutta la scenotecnica in casse su 77 autoarticolati. Questi ultimi vanno a Losanna, dove il giorno successivo alle undici inizia il montaggio per il prossimo concerto, che va in scena l'11 agosto. E poi sempre più veloce: il 13 agosto i Rolling Stones sono di scena a Düsseldorf.

31 concerti in 81 giorni tra Lisbona e San Pietroburgo. 1560 tonnellate di materiale. 3600 kilowatt di potenza elettrica durante i concerti. Un palco alto 12 metri, largo 62 metri e pro-

fondo 25 metri: il tour dei Rolling Stones è un capolavoro della logistica.

Tre palchi usati a turno.

A controllare che tutto andasse per il meglio durante il concerto a Losanna c'era Marco Güntensperger di Bullitt Productions. I suoi compiti erano controllare il corretto posizionamento di tutti gli apparecchi, gli allacciamenti di acqua, corrente e telefono, i vettovagliamenti e la sicurezza. A un solo anno dalla fondazione di Bullitt, i Rolling Stones erano sul programma già per la seconda

volta: nel 2006 avevano già suonato all'ex aeroporto militare di Dübendorf.

Bullitt è una ditta costituita da tre persone, ma prima e dopo un concerto dà lavoro a diverse centinaia di persone (900 il giorno del concerto stesso). Il montaggio e lo smontaggio nel vecchio stadio della Pontaise di Losanna dura dal 2 al 16 o 17 agosto. Per poter iniziare tempestivamente il montaggio ci sono tre palchi identici in viaggio per l'Europa. Soltanto la scenotecnica è unica e deve arrivare da Oslo il giorno prima del concerto.

E se qualcosa va storto? Non c'è un piano B, dice Güntensperger. È successo una sola volta di dover annullare un concerto: Sheryl Crow, arrivando dal concerto precedente, era rimasta bloccata dalla neve al Gottardo.

« I Rolling Stones riescono ogni volta a superare se stessi. »

Marco Güntensperger

Fanno parte del materiale dei Rolling Stones un biliardo per Keith Richards e Ronnie Wood, mobili personali dei membri della band con tanto di decorazioni, e Mick Jagger vuole una passerella da 80 metri. Le rockstar sono divi che viaggiano come re? Güntensperger scuote la testa: «Un tour dura parecchio tempo, quindi il musicista vuole sentirsi a casa e a suo agio. Le richieste stravaganti sono leggende metropolitane. Una tournée è un'impresa gestita in modo professionale, senza fronzoli.»

Sicuramente stravaganti sono le dimensioni. Il tour di quest'anno è di gran lunga la più grande produzione che ci sia mai stata. I Rolling Stones sono gli inventori del rock da stadio con complessi sistemi scenici, che iniziarono ad utilizzare per la prima volta nel 1981.

A Güntensperger piace la sfida: «È il primo grande concerto alla Pontaise di Losanna da dieci anni. Questo lo rende emozionante. Sono contento se tutto va bene, se alla gente piace lo spettacolo e se tutti tornano a casa soddisfatti.» Güntensperger non vedrà molto dello show: durante il concerto dello scorso anno è riuscito a vedere mezza canzone.



Marco Güntensperger, 38 anni, dopo aver interrotto gli studi di economia nel 1993 divenne responsabile di produzione di Good News. Nel 2006 fondò la sua ditta di produzione, la Bullitt Productions LLC. L'azienda

costituita da 3 persone con sede a Glattbrugg progetta e organizza grandi eventi di ogni tipo. Dopo tredici anni di organizzazione di concerti ha trovato una nuova sfida nel settore dei Corporate Events: Bullitt non organizza solo concerti, ma è anche molto impegnata nel settore sportivo. Tra i clienti più importanti ci sono le associazioni calcistiche Fifa e Uefa.

Testo: Marcel Hänggi. Illustrazione: Michael Meister.

Ciak, si gira.



SBB Cargo ha ulteriormente ampliato i suoi trasporti di acciaio da nord a sud. Ora propone una circolazione a intervalli regolari. La novità è stata accolta molto positivamente dal mercato.

Il traffico triangolare con carri Shimmns per le acciaierie in Germania e Italia settentrionale introdotto da SBB Cargo sta dando ottimi risultati: tanto più che sia gli utenti del traffico merci, sia i loro vettori ne traggono profitto. La Thyssen-Krupp Steel al nord e i clienti al sud beneficiano di una qualità dei trasporti sempre costante, il che semplifica la pianificazione e mantiene sempre in circolazione la flotta speciale di SBB Cargo.

«I tempi di sosta dei carri, minimizzati grazie al caricamento e scaricamento sincronizzato dei coil (rotoli di acciaio) nelle tre piattaforme di trasbordo, aumentano la redditività di tutte le parti interessate», dice Ümit Sarigecili, product manager per il traffico internazionale a carri completi e con trasbordo su camion nella centrale SBB Cargo di Basilea.

La circolazione ha inizio con la presa del carico presso Thyssen-Krupp Steel a Duisburg. Quindi i carri Shimmns, concepiti per il trasporto di coil, passando da Basilea arrivano a Desio presso Milano. Ogni convoglio è costituito da diciassette carri. Dopo il loro arrivo in prima mattinata e lo scarico, lo stesso giorno proseguono per Novi Ligure. Appena il produttore di acciaio ha caricato i carri, inizia il viaggio verso la piattaforma di

SBB Cargo a Duisburg-Rheinhausen. Qui entra in gioco Wiechers, che scarica i coil, li immagazzina temporaneamente e li consegna su camion al cliente finale nel bacino della Ruhr. Il cerchio si chiude: i carri Shimmns sono pronti per essere di nuovo caricati dalla Thyssen-Krupp Steel.

La nuova rotta definisce la circolazione.

Il ciclo regolare dura tredici giorni. In totale il volume ammonta a oltre 200 000 tonnellate annue. La nuova rotta è vantaggiosa anche per i partner di trasbordo di SBB Cargo ai due capi del circuito di trasporto. «Possono pianificare in modo molto più preciso e a seconda delle esigenze tenere liberi i magazzini di transito per i successivi trasporti su camion», dice Sarigecili.

Il traffico triangolare è una ottima trovata di SBB Cargo, soprattutto perché i carri Shimmns a disposizione sono attualmente molto richiesti sul mercato. Secondo Sarigecili l'efficacia di questo sistema è prossima al cento per cento. Altro fattore importante: «Il nostro servizio di assistenza ha riscontrato un'eco molto positiva da parte dei clienti in merito a prevedibilità e garanzia di capacità.»

Testo und foto: Wilf Seifert.



Una mente lucida in ogni situazione.

Il capo della centrale operativa Cargo, Theo Furrer, resta calmo anche quando il traffico merci è agitato.

Forse è un po' strano: Theo Furrer, capo della centrale operativa Cargo, si esprime al meglio proprio quando i treni merci non girano come vorrebbero i clienti e la pianificazione. Ma prima ancora che uomini di comando, Furrer considera sé e i suoi 55 collaboratori degli inventori di soluzioni nel settore operativo della produzione Cargo.

Equilibrisimo con i treni merci.

Nella centrale operativa Cargo i disponenti controllano e dirigono il traffico merci in Svizzera, tra Colonia e Basilea, in Lombardia e nell'area

di Milano. È un continuo equilibrismo tra routine ed eccezioni. «Gestiamo il traffico normale ed in caso di irregolarità e ritardi curiamo gli interessi di SBB Cargo in stretta collaborazione con il Centro Servizi Clienti, le centrali di coordinamento Cargo nei vari paesi, la gestione di servizio FFS e altri partner come la DB Netz, la società per le infrastrutture della ferrovia tedesca», dice Furrer. È come essere un vigile del fuoco: in caso di emergenza bisogna attivarsi. Questo richiede coraggio, una buona dose di sangue freddo, disposizione all'organizzazione, esperienza ferroviaria e un'otti-

ma conoscenza del tedesco, francese e italiano scritto e parlato.

In azione per una grande promozione.

SBB Cargo si assicura ogni anno nuove capacità di trasporto che la centrale operativa Cargo gestisce giorno per giorno. «Qualche volta sappiamo con un solo mese di preavviso quali nuovi trasporti si aggiungeranno. Se ad esempio un grande distributore prevede una promozione speciale in tutta la Svizzera, cosa che in genere accade a breve termine, noi elaboriamo in brevissimo tempo dei contingenti di

trasporto aggiuntivi per soddisfare tale richiesta», spiega Theo Furrer. Per 365 giorni l'anno i disponenti hanno un filo diretto con numerosi partner trasportatori in tutta Europa. In più gestiscono 450 locomotive di linea ed entrano in azione (Theo Furrer parla anche di «creazione») se una frana interrompe una tratta o una locomotiva si ferma per un guasto tecnico. In questi momenti nella mente dell'attento direttore scorrono varie soluzioni contemporaneamente.

« Nel caos non esistono decisioni sbagliate. »

Theo Furrer

«Nel caos non esistono decisioni sbagliate. L'importante è decidere in fretta e mettere in pratica la soluzione.» Se ad esempio arriva in Ticino senza preavviso un treno da Bologna, che trasporta vecchie traversine ferroviarie destinate in Svezia, i disponenti cercano a Basilea una finestra temporale nella rete esistente, già di per sé molto impegnata, ed organizzano ad hoc un tracciato per l'attraversamento.

Pazzo per l'ottovolante.

La testa di Theo Furrer è un vulcano di idee. Solo poche persone sanno decifrare il labirinto sulla lavagna nel suo ufficio. Nel tempo libero gli piace guidare la sua Harley-Davidson o viaggiare in camper con sua moglie e sua figlia. E adora il Silver Star, l'ottovolante più grande e più alto d'Europa nell'Europapark a Rust. L'importante è che sia sempre tutto in movimento.

Theo Furrer, 48 enne, originario di Zugo, è un ferroviere con una classica carriera ferroviaria alle spalle. Nel 1975 entrò alle FFS dopo una formazione come dirigente di esercizio a Lucerna, quando le ferrovie erano ancora suddivise in direzioni di circondario. Dopo l'apprendistato seguirono gli impieghi come ferroviere polivalente in diverse stazioni, oltre ad un soggiorno linguistico in Ticino. Nel 1995 venne nominato vice responsabile della stazione di smistamento di Olten. Due anni dopo passò alla direzione della squadra operativa del traffico merci a Lucerna. Dal 1999 Theo Furrer ha dedicato la sua esperienza alla costituzione e direzione della centrale operativa Cargo di SBB Cargo a Basilea, che oggi dirige. Theo Furrer abita ad Allschwil con la moglie e una figlia.

Testo: Susanne Perren. Foto: Gian Vaitl.



Centro Servizi Clienti:

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

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

Manutenzione:

Settore aziendale Manutenzione
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

Contate su di noi.

 SBB CFF FFS Cargo

Ora la Svizzera inizia da qui.

Grazie alla collaborazione tra SBB Cargo e ChemOil, Rotterdam ha ora un accesso diretto alla ferrovia svizzera per il traffico a carri completi ed entra così a far parte dell'asse nord-sud. L'intento di creare un collegamento con l'importante porto di Rotterdam si è finalmente trasformato in realtà. Nel rispetto dei rinomati ed elevati standard di qualità svizzera, SBB Cargo e ChemOil trasportano merci in Germania, Svizzera e Italia. Diamo a Rotterdam un cordiale benvenuto nella rete ferroviaria svizzera! www.sbbcargo.com

