

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

3 | 08



Cereali. 4

Fenaco necessita di trasporti flessibili.

Carri completi. 8

Il punto di forza di SBB Cargo.

Detriti. 14

Picchi di 1,3 milioni di tonnellate.

Ruolo guida. 16

Gli uomini insegnano a volare agli uccelli.



Foto di stagione.

Screen saver da scaricare.

Un labirinto di tubi attraversa il mulino di Swissmill di Zurigo. Swissmill è un grosso cliente di Fenaco, il gruppo imprenditoriale degli e per gli agricoltori svizzeri. Con il suo traffico a carri completi – la soluzione di trasporto per piccole unità – SBB Cargo provvede a far arrivare i cereali nel punto giusto al momento giusto (foto: Bernhard Lochmatter).

Scoprite il viaggio virtuale dei nostri trasporti attraverso l'universo visuale della nostra rivista – sotto forma di salvaschermo che potete scaricare sul vostro computer. Vi auguriamo buon divertimento!





Ridistribuzione. Di trasporti e contenuti.

Care lettrici, cari lettori,

sotto i vostri occhi avete la rivista *cargo* in una nuova veste: abbiamo dato un nuovo taglio a forma e contenuti, senza tuttavia rivoluzionare interamente questa pubblicazione. Lo scopo è quello di focalizzare ancora di più l'attenzione sui nostri clienti, sulle loro attività e i servizi di logistica. Attraverso la descrizione dei trasporti vi raccontiamo la storia delle aziende. In ogni edizione troverete, inoltre, la nuova rubrica «La parola all'esperto» (pagina 17); mentre in Notizie dal mercato (pagina 13) scoprirete interessanti novità sui nostri clienti. La rivista *cargo* si propone in una veste più colorata, presenta più persone e offre più spunti per il confronto e lo scambio. E c'è di più: ora potete leggere la rivista anche online sul sito www.cargomagazin.ch (articolo a pagina 7).

Il tema principale di questa edizione è il traffico a carri completi, la principale offerta di SBB Cargo per gli utenti del trasporto merci in Svizzera, con 3500 clienti collegati alla rete ferroviaria. In collaborazione con i clienti, SBB Cargo intende garantire e sviluppare ulteriormente questi trasporti a carri completi. A tale scopo dobbiamo migliorare le condizioni generali: solo così potremo garantire ai nostri clienti, giorno per giorno, soluzioni di trasporto sostenibili dal punto di vista economico ed ecologico anche in futuro. Per approfondire l'argomento leggete l'articolo a partire da pagina 7 e sul sito www.cargomagazin.ch.

Adrian Kohler
Responsabile Marketing & Comunicazione SBB Cargo

Indice.

- 4 **Autosostegno degli agricoltori.**
Fenaco necessita di trasporti flessibili.
- 7 **Frammenti.**
Presenza in rete. Emissioni a confronto.
- 8 **Traffico a carri completi.**
La principale offerta di SBB Cargo.
- 10 **Spina dorsale dell'economia.**
L'importanza del traffico a carri completi.
- 12 **Trasporto di bottiglie.**
Dalla vetreria alla birreria – tutto su rotaia.
- 14 **Linea diametrale.**
1,3 milioni di tonnellate di materiale di scavo.
- 16 **l'ibis eremita non è più solo.**
Una guida per il traffico transalpino.
- 17 **Logica e logistica.**
«Logistica» viene da «loger», ospitare.
- 18 **Orario dei treni merci.**
Stefan Kreuzmann pianifica per SBB Cargo.

L'uomo del granaio: Fortunat Schmid.



Una crescita ben oltre **l'autosostegno.**

Commercializzando circa metà del raccolto cerealicolo svizzero, Fenaco è il protagonista principale del mercato agricolo del nostro paese. La penuria di cereali sui mercati mondiali pone questo gruppo imprenditoriale di successo di fronte a nuove sfide.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER



L'ufficio di Fortunat Schmid, caposettore di Fenaco, è semplice, come anche l'edificio a Winterthur nel quale si trova. Una sobrietà in linea con la filosofia di Fenaco, che in quindici anni di attività – passata quasi inosservata al

Dovremmo prenderci cura dei nostri agricoltori.

Fortunat Schmid

grande pubblico – è diventata il gruppo imprenditoriale più importante nel panorama agricolo elvetico, ma continua ad autodefinirsi «organizzazione di autosostegno degli agricoltori svizzeri». Un'organizzazione di autosostegno, tuttavia, con molti marchi, settori e società affiliate. Volg, Landi e Agrola sono le più note tra queste.

Fortunat Schmid è membro della direzione del gruppo per il settore dei cereali, semi oleaginosi e mangimi, in sigla GOF, e responsabile per la gestione della qualità, della logistica e dei progetti. La sezione commerciale GOF acquista cereali e semi oleaginosi dai coltivatori per venderli o trasformarli nei propri stabilimenti in mangimi composti da rivendere poi agli agricoltori. Qui si situa proprio una delle particolarità di Fenaco: gli agricoltori, ai quali Fenaco appartiene attraverso le cooperative agricole (Landi), sono al tempo stesso proprietari, fornitori e clienti. Si tratta di una grande sfida: se il coltivatore mira a vendere i suoi cereali a prezzi più alti possibile, l'allevatore vuole comprare il mangime spendendo il meno possibile.

Impianti di produzione efficienti.

«Fenaco deve conciliare questi due interessi», afferma Fortunat Schmid. Ingegnere agronomo SUP, conosce le due parti, non valuta una più dell'altra ed è consapevole della loro interdipendenza. Schmid, nato da una famiglia di agricoltori dei Grigioni, lavora a Fenaco e all'affiliata Volg da ventidue anni.

«Fenaco affronta questa sfida concentrando l'offerta sul mercato, tenendo bassi i costi di commercializzazione e logistica e investendo contemporaneamente in impianti efficienti per la produzione di mangimi», spiega Schmid. Nel 2002, per esempio, ha inaugurato a Herzogenbuchsee, nel Canton Berna, uno dei mangimifici più moderni d'Europa. Operando su

tre turni, lo stabilimento lavora fino a 1500 tonnellate di materie prime al giorno (cereali, soia e altro).

Questo esempio illustra la sfida logistica, oltre che politico-economica, che la GOF si trova ad affrontare: l'afflusso di merce deve essere garantito in continuazione tutto l'anno anche se la raccolta dei cereali si esaurisce nel giro di due a tre settimane. Durante la campagna di raccolta i coltivatori conferiscono i cereali in uno dei cento punti di ammasso della rete di cooperative. Per motivi di spazio, fino a 100 000 tonnellate dovranno poi essere spostate. La GOF deve concertare con i centri di ammasso, gli stabilimenti di trasformazione e i depositi cosa deve essere trasportato e dove

Mezzo milione di tonnellate su 650 tratte.

SBB Cargo trasporta per Fenaco un buon mezzo milione di tonnellate di cereali, semi oleaginosi e materie prime per mangimi.

I trasporti vengono effettuati con forti variazioni stagionali (picco nel periodo della raccolta estiva) su una vasta rete formata da 130 punti di partenza e 100 di destinazione in tutta la Svizzera, per un totale di 650 tratte percorse. I punti di partenza sono i centri di ammasso di cereali delle cooperative agricole e, per le importazioni di cereali, i porti di Basilea dove si svolge la metà del volume di trasporto.

Fenaco possiede ottanta binari di raccordo. Per il trasporto sono impiegati carri per cereali del tipo Tagnpps. Da trenta a cinquanta carri circolano ogni giorno per la Fenaco e i suoi principali clienti come Swissmill di Zurigo (vedi foto). La Fenaco è quindi uno dei maggiori clienti di SBB Cargo nel traffico a carri completi. I trasporti su strada sono effettuati in gran parte dalla Traveco, l'azienda di autotrasporti del gruppo, che con 255 veicoli trasporta oltre 2 milioni di tonnellate di merce l'anno per il gruppo Fenaco e altri clienti.





Mangimi per il bestiame svizzero: Ufa, affiliata Fenaco.

CHIARO & PRECISO

STAZIONE DI PARTENZA

130 punti di partenza in Svizzera
(stazioni e punti di servizio)

DESTINAZIONE

100 punti di recapito in Svizzera
(stazioni e punti di servizio)

DISTANZA

da 20 a 520 km

MERCE TRASPORTATA

Cereali, semi oleaginosi,
materie prime per mangimi

CARRI

Tagnpps (carri per cereali)

DESTINATARI

Oleifici e mulini, mangimifici,
depositi di stoccaggio

per evitare una pressione dell'offerta sul mercato o inutili costi di stoccaggio. Schmid e i suoi collaboratori cercano di calcolare a priori come sarà la raccolta, quali saranno i volumi dei cereali che potranno essere venduti per la panificazione, trasformati in mangimi o stoccati.

Dipendenza dalle importazioni.

Per Fenaco il tema della disponibilità di cereali è più che mai attuale. Mentre la Svizzera è praticamente del tutto autosufficiente per quanto concerne i cereali panificabili, per i mangimi dipende dalle importazioni per circa il 60%. Alla GOF spetta quindi un ruolo importante anche per l'importazione, un ruolo ormai difficile di fronte alla carenza mondiale di cereali. «Stringiamo partenariati e stipuliamo con-

tratti per metterci al riparo», ci dice Fortunat Schmid. «Ma può capitare anche che un fornitore non possa più essere preso in considerazione perché i cereali nel suo paese scarseggiano e il governo di quel paese impone restrizioni alle esportazioni. La sicurezza assoluta non esiste.»

Fortunat Schmid è convinto che il 2007 passerà alla storia come l'anno della svolta: «Dopo lunghi anni di eccedenze e di calo dei prezzi sui mercati mondiali si sta affermando la consapevolezza che le materie prime alimentari sono limitate.» Schmid stima che la sicurezza di approvvigionamento dovrebbe essere garantita ancora per i prossimi cinque a dieci anni, «dovremmo dunque prenderci cura dei nostri agricoltori». Fenaco garantisce quindi che in

Svizzera si continuano a coltivare le materie prime e che le industrie di trasformazione che assicurano ai coltivatori l'acquisto della produzione continuano a operare.

Interdipendenza.

Fenaco è consapevole della sua responsabilità in questa situazione. È disposta a investire in impianti di produzione innovativi, ma al tempo stesso deve avere la garanzia di poterne sfruttare appieno la capacità anche in un contesto di cambiamenti sui mercati cerealicoli internazionali e di mutamenti del quadro della politica agricola. Ciò è possibile solo se i coltivatori elvetici saranno in grado di fornire cereali in quantità sufficiente. Ma proprio questo fattore non è certo: «Un possibile accordo di libero scambio nel settore agricolo con l'UE o un'eccessiva riduzione dei dazi nell'ambito dei negoziati dell'OMC porrebbe gli agricoltori dinanzi a gradi sfide: mentre i loro costi di produzione come salari, sementi, concimi, macchinari, ma anche costi extra-agricoli rimangono invariati se non addirittura aumentano, i prezzi che ottengono per i loro prodotti si abbassano. In questo modo arriverebbero loro falsi segnali in un contesto di scorte cerealicole mondiali in calo», teme Schmid. Vista la situazione attuale, la politica agricola dovrebbe quindi tornare a dedicare più attenzione alla sicurezza di approvvigionamento a lungo termine, oltre agli interessi dell'economia. ■

Fenaco in cifre

Fenaco è un'organizzazione di autosostegno degli agricoltori svizzeri nata nel 1993 dall'unione di sei cooperative agricole. Nelle 342 cooperative agricole (Landi) sono organizzate circa 50.000 aziende agricole (l'80% degli agricoltori elvetici). In partnership con queste cooperative Fenaco rifornisce gli agricoltori di mezzi di produzione e ne acquista i prodotti che poi trasforma e commercializza. Fenaco gestisce inoltre le catene di distribuzione Volg e Landi. Da quando è stata costituita, l'azienda è cresciuta continuamente; oggi il gruppo comprende oltre ottanta unità aziendali e affiliate tra cui Ufa (mangimi composti), Agri Natura (lavorazione della carne), Ramseier (bevande) e Agrola (carburanti).

Fenaco conta 7500 dipendenti, di cui un terzo nel commercio al dettaglio, un terzo nell'industria di trasformazione agroalimentare e un terzo nel settore agricolo. Nel 2007 il suo fatturato consolidato è stato di 4,875 miliardi di franchi (3 miliardi di euro) e l'utile di circa 64 milioni di franchi (40 milioni di euro).



Sempre un passo avanti – www.cargomagazin.ch

Con il nuovo portale web www.cargomagazin.ch, aggiornato e approfondito, sintetico e insieme completo, si possono vivere in diretta i servizi di SBB Cargo.



Da questa edizione, clienti e partner di SBB Cargo nonché i lettori della rivista *cargo* godono di un altro vantaggio: possono vivere in diretta sul nuovo sito www.cargomagazin.ch i servizi di SBB Cargo e dei suoi clienti.

Facile e completo.

La pagina iniziale definisce già lo stile: chiaro, elegante, di facile comprensione, al servizio dei clienti, con nuove funzioni. Così SBB Cargo diventa la piattaforma d'informazione aggiornata e completa per gli specialisti del settore.

Le interviste video con i clienti sono il fulcro del sito. I visitatori trovano inoltre gallerie di foto, presentazioni, screen saver e strumenti elettronici, quali il calcolo interattivo del CO₂ di EcoTransIT (vedi il breve resoconto su questa pagina).

Le edizioni online della rivista cartacea (nella rubrica Archivio) presentano dossier speciali su temi del trasporto e su ditte clienti. In futuro, verrà anche ampliato e potenziato l'accesso diretto a diversi approfondimenti, come quello attualmente online per lo studio sul mercato svizzero della logistica.

www.cargomagazin.ch



Il nuovo responsabile di SBB Cargo International.

Il 1° luglio 2008, la Direzione di SBB Cargo ha nominato Edmund Prokschi (53 anni) responsabile del settore aziendale International. Edmund Prokschi fu incaricato nell'agosto 2004, con Annette Jordan, di sviluppare l'azienda SBB Cargo in Germania, dove opera come responsabile vendite e di cui è anche diventato amministratore delegato. Prokschi assume il nuovo incarico in aggiunta a quelli finora svolti.

Confronto più preciso delle emissioni.

EcoTransIT confronta le sostanze nocive emesse dal traffico merci distinguendo tra treni, autocarri, battelli e aerei.

Lo strumento Internet EcoTransIT permette, per la prima volta, di includere nei calcoli parametri quali livello di carico, percentuale di corse a vuoto e tipo di trasbordo. La nuova versione ottimizzata è stata presentata il 24 giugno dalla European Environment Agency (EEA) a Copenaghen. EcoTransIT è stato sviluppato da SBB Cargo in collaborazione con altre ferrovie europee, l'Università

di Hannover e l'istituto indipendente per la ricerca sull'energia e l'ambiente di Heidelberg (ifeu – Institut für Energie- und Umweltforschung). Il programma è disponibile sul sito Internet www.ecotransit.org e permette di confrontare le emissioni di sostanze nocive e il consumo di energia del traffico merci, riconducibili a ferrovia, autocarri, battelli e aerei.

Mettete a confronto le emissioni: www.ecotransit.org/sbb



Agenda.

4/5 settembre

Efficient Consumer Response Day (Giornata dell'ECR), Zurigo.

17 settembre

Dibattito parlamentare sul traffico merci, Palazzo federale, Berna.

Dal 22 al 24 ottobre

25° Deutscher Logistik-Kongress, Berlino.

13/14 novembre

Stahl Düsseldorf.

Una rete – 3500 «soci».

Il traffico a carri completi è il principale servizio offerto da SBB Cargo agli utenti svizzeri del trasporto merci. In uno scenario altamente competitivo ora è fondamentale porsi nuove sfide e migliorare il contesto generale. Testo a pagina 10 ►

TESTO: SUSANNE WAGNER – FOTO: GIAN VAITL





Pagina a sinistra: La soluzione di trasporto per piccole unità: il team della Produzione Cargo Regionale preleva i carri da ogni singolo cliente con binario di raccordo.

Prima foto in alto: Trasporti su misura: 323 punti di servizio, 200 soluzioni per i clienti e 3500 clienti serviti.

In alto a destra: I clienti del trasporto merci a carri completi investono nei loro binari di raccordo; sono come dei soci della rete.

Sopra: L'alta qualità è uno dei motivi per cui il traffico a carri completi vince la concorrenza del trasporto su strada.

A destra: Con il trasporto merci a carri completi 2100 dipendenti realizzano un fatturato di oltre 400 milioni di franchi.





Testo sulla storia per immagini pagine 8/9.

Già la prima ferrovia in Svizzera trasportava oltre ai passeggeri anche le merci. Sui 30 chilometri della linea Zurigo-Baden, la «Spanisch-Brötli-Bahn» (ferrovia dei panini spagnoli) trasportava anche i prodotti di pasta sfoglia di un panettiere di Baden.

Soluzioni di trasporto per piccole unità.

Da questa prima tratta si è sviluppato un complesso sistema ferroviario. La griglia di servizio del traffico a carri completi di SBB Cargo si estende ormai a tutto il paese e i clienti sono passati da uno a oltre tremila. «I nostri clienti sono come dei soci della rete», spiega Adrian Keller, responsabile del settore aziendale Svizzera di SBB Cargo. Alla rete ferroviaria pubblica sono collegati 3500 clienti. «I clienti investono nei loro binari di raccordo. Questi investimenti hanno senso solo se la rete è garantita e può essere sviluppata ulteriormente.»

Oltre all'affidabilità e all'efficienza, il bilancio del CO₂ positivo è per molti clienti un argomento sempre più importante per passare alla

Soluzioni di trasporto personalizzate: traffico a carri completi.

ferrovia. Solo grazie al suo servizio capillare SBB Cargo è in grado di presentare offerte di trasporto adeguate alle esigenze dei clienti, fornendo così un importante contributo per una gestione del traffico che tuteli le risorse.

Con il trasporto di carri singoli o gruppi di carri, il traffico a carri completi rappresenta la soluzione di trasporto della ferrovia per le unità di spedizione più ridotte: di norma il team della Produzione Cargo Regionale preleva i carri da ogni singolo cliente con binario di raccordo. I carri vengono prima raccolti nel nodo di diversi binari di raccordo, spesso una stazione, e trasferiti quindi alla «stazione con team» del RCP, da dove vengono poi trasportati alle stazioni di smistamento. Gli addetti allo smistamento raggruppano di nuovo i carri in base alla stazione di destinazione e li fanno proseguire verso la regione di recapito. In questo modo circolano sulla rete oltre 3000 carri

carichi al giorno – il 40% dei quali per il traffico import/export.

«SBB Cargo sta reggendo bene la concorrenza su rotaia e su strada. I clienti apprezzano l'alta qualità delle prestazioni di trasporto», afferma Keller. Nel 2007 la puntualità ha superato il 93%.

Il trasporto di carri singoli e gruppi di carri da un binario di raccordo all'altro resta comunque oneroso, in termini di costi e manodopera. Garantire un fitto sistema di binari di raccordo è dunque, secondo Adrian Keller, indispensabile per mantenere grossi volumi di merci sulla ferrovia.

Per poter continuare a sfruttare al massimo la capacità della rete di servizio occorre rinnovare costantemente i binari di raccordo – e ciò in condizioni economiche più difficili. Sono

«I nostri clienti devono avere un accesso sicuro alla ferrovia.»

Il direttore di SBB Cargo, Nicolas Perrin, si pronuncia a favore del traffico a carri completi in Svizzera. Nonostante o forse proprio perché sono in vista grandi investimenti.

INTERVISTA: ADRIAN KOHLER
E CHRISTOPH RYTZ
FOTO: EQ-IMAGES



Nicolas Perrin, SBB Cargo torna a parlare del traffico a carri completi (WLV). Perché?

Il traffico a carri completi è sempre stato importante per SBB Cargo e rappresenta un terzo del nostro fatturato. Due anni fa SBB Cargo ha creato i settori aziendali International e Svizzera e si è pronunciata quindi a favore del mercato domestico. Ora vogliamo assicurare e sviluppare ulteriormente il traffico a carri completi. La sua importanza andrà aumentando.

In che senso?

Il traffico a carri completi da un lato è uno dei maggiori contributi politico-regionali di SBB Cargo. Dall'altro è la spina dorsale logistica dell'economia svizzera. La rete è molto efficiente. Lo svantaggio delle distanze brevi è compensato dalla nostra produttività superiore alla media.

Altrove il traffico a carri completi è stato praticamente abolito.

Noi abbiamo sempre creduto in una rete per il traffico a carri completi efficace ed estesa. Alcuni per questo ci hanno deriso. Ma ora anche le maggiori ferrovie puntano di nuovo sul traffico a carri completi.

Anche se certo non ci fa diventare ricchi.

Non si tratta di questo. La nostra missione è offrire agli utenti del trasporto merci in Svizzera una rete capillare che si finanzia da sé. Visto che adesso serviranno molti investimenti di sostituzione per i

necessari nuovi scambi moderni che consentono il raccordo sicuro dei binari privati alla rete ad alta tecnologia delle FFS. «Nei prossimi anni le risorse serviranno più ai lavori di rimodernamento che alla costruzione di nuovi binari di raccordo. Si dovrà negoziare una

I nostri clienti sono come dei soci della rete.

Adrian Keller

procedura più flessibile nei contributi erogati dalla Confederazione per i binari di raccordo», commenta Keller.

I prezzi dei tracciati sono decisivi.

La possibilità per gli utenti del trasporto merci di continuare a disporre di una rete compatibile con l'ambiente su tutto il territorio dipende anche dalla politica dei prezzi sui tracciati. Il prezzo per l'uso dei tracciati è regolato dalla legge. L'attuale sistema di prezzi dei tracciati grava sul traffico merci più che sul traffico viaggiatori poiché è configurato soprattutto in

base al peso dei treni. Le sovvenzioni per i prezzi dei tracciati e le riduzioni attuali compensano questo squilibrio, ma il loro mantenimento non è garantito.

Affinché il prezzo dei tracciati rimanga competitivo anche in futuro è importante che non superi il livello di quello attuale con le riduzioni. Una soluzione potrebbe essere quella di fissare il pagamento non tanto in funzione del peso dei treni quanto della qualità dei tracciati. Il traffico merci deve spesso competere per i tracciati con il fitto orario del traffico viaggiatori e non di rado deve accontentarsi di livelli di qualità più bassi.

SBB Cargo sta lavorando intensamente allo sviluppo di nuovi programmi di offerta e di produzione. Adrian Keller: «Per consentire al traffico a carri completi di vincere le sfide del futuro è utile il cadenzamento del traffico merci. Come in tutte le attività di rete, la chiave del successo sta nell'aumento della produttività.» ■

carri e le locomotive, abbiamo bisogno di realizzare utili maggiori.

Gli esperti dicono che le due cose non vanno d'accordo.

Tra copertura capillare e autofinanziamento c'è un conflitto di obiettivi. In Svizzera inoltre abbiamo una struttura complessa con distanze brevi. Ma nonostante questo SBB Cargo nel 2007 ha raggiunto buoni risultati. A lungo termine il fabbisogno finanziario sarà enorme per via degli investimenti di sostituzione di carri e locomotive. Una sfida che SBB Cargo può affrontare solo assieme ai clienti.

Come pensa di sviluppare il traffico a carri completi?

Ci servono nuovi modelli di offerta e di produzione. Per questo abbiamo lanciato il progetto Cargo PASS, per sfruttare in modo ancora più efficace i tracciati in un orario di viaggio sempre più fitto. Inoltre i nostri clienti devono avere un accesso sicuro alla ferrovia tramite binari di raccordo e terminali funzionali. Le condizioni generali devono poi essere interessanti, ad esempio per quanto riguarda i prezzi dei tracciati. Solo così SBB Cargo raggiungerà la produttività necessaria.

Nel 2009 SBB Cargo vuole aumentare i prezzi. Perché?

I costi continuano ad aumentare. La forte richiesta di materie prime come l'acciaio fa decollare i prezzi dei materiali. Anche l'energia e il gasolio sono

diventati più cari, e i salari crescono. L'andamento dei prezzi negli ultimi anni non ha tenuto conto di questi aumenti dei costi. Anzi, con la liberalizzazione nel mercato internazionale i prezzi sono diminuiti. Inoltre il mercato ha beneficiato di prodotti migliori. Ora dobbiamo investire nella rete interna svizzera. Devono essere investimenti garantiti a lungo termine.

Compensiamo gli svantaggi con la nostra produttività.

Nicolas Perrin

Avete già dato un giro di vite ai prezzi nel 2008. Rispetto alla strada e all'andamento dei prezzi degli scorsi anni l'aumento previsto sarà contenuto. Nel settore trasporti i prezzi continueranno ad aumentare.

Non ci sarebbero vantaggi in termini di competitività se i prezzi rimanessero al livello attuale?

I tassi di crescita indicano che evidentemente ci siamo affermati sul mercato con buoni prodotti a prezzi ragionevoli. I clienti vogliono i nostri prodotti e sono disposti a pagare un prezzo adeguato.

Il traffico a carri completi in cifre

Con il suo traffico a carri completi, SBB Cargo trasporta carri singoli e gruppi di carri su una rete che copre l'intero territorio svizzero.

- Con questo sistema SBB Cargo trasporta **3250 carri al giorno** (55 tonnellate di capacità di carico/accettazione) su una **distanza media di 120 chilometri**, per un totale di **21 450 000 tonnellate-chilometro**. Per ottenere queste prestazioni in autocarro dovrebbero circolare **7150 autocarri** (25 tonnellate di capacità di carico) in più al giorno.
- **323 punti di servizio**, circa 200 soluzioni per i clienti, in totale oltre **3000 binari di raccordo serviti**.
- **2100 dipendenti** nel settore aziendale Svizzera, di cui 400 macchinisti.
- **442 milioni di franchi** di fatturato (2007). 276,2 milioni di euro (tasso di conversione 1.60).



I prezzi aumenteranno di nuovo nel 2010?

La tendenza al rialzo dei costi per il materiale e l'energia ha un impatto particolarmente forte sul settore dei trasporti. Inoltre, l'inflazione cresce e quindi prevediamo ulteriori aumenti.

Il risanamento sta andando secondo i piani?

Dobbiamo continuare a mettere in pratica i provvedimenti in modo coerente e costante. Solo così saremo in grado di garantire l'offerta a lungo termine. Siamo sulla buona strada. La fase più difficile sarà l'anno prossimo. Tutti i provvedimenti dovranno funzionare.

SBB Cargo sta cercando dei partner per il traffico internazionale?

Sì, da questa estate stiamo cercando un partner attivo a livello internazionale per ampliare l'offerta e aumentare le prestazioni di SBB Cargo. Spero che entro la fine dell'anno sarà stata fatta una prima selezione.

Che cosa le dà la certezza che SBB Cargo riesca a realizzare questo turnaround?

Abbiamo degli ottimi collaboratori motivati. I nostri clienti utilizzano e apprezzano i nostri servizi. Puntiamo su questo.

L'intervista completa con Nicolas Perrin è pubblicata su www.cargomagazin.ch





Trasbordo ben riuscito senza cocci.

Con la nuova piattaforma di trasbordo a Camnago-Lentate SBB Cargo continua ad ampliare la propria offerta nell'Italia settentrionale. Su commissione di Fertrans ogni anno dall'area milanese 60 milioni di bottiglie di vetro vuote vengono trasportate direttamente sul binario di raccordo di Feldschlösschen.

TESTO: RETO NEYERLIN – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

Anche nell'area del Golfo si beve birra. La Feldschlösschen Bibite SA ogni anno produce 60 milioni di bottiglie di birra analcolica «Moussy» per l'Arabia Saudita e gli stati confinanti (cfr. Cargo n. 2|2008).

Per una birra speciale ci vuole una bottiglia speciale. Questa viene prodotta nella Vetreria di Corsico Vidrala presso Milano. Le bottiglie vuote inizialmente viaggiano su camion, ma per gran parte del viaggio verso Rheinfelden su rotaia.

Un salto di qualità.

Questo trasporto è gestito da SBB Cargo Italia su commissione del fornitore di servizi logistici ferroviari Fertrans. Sulla piattaforma LTM a Lentate sul Seveso i vuoti vengono trasbordati dai camion alla ferrovia. La quinta e più recente piattaforma SBB Cargo in Italia settentrionale con 25 000 metri quadrati di capacità di magazzino è specializzata in merci pallettizzate.

Dal 1° marzo la ferrovia ogni anno trasporta da qui 60 milioni di bottiglie di vetro in Svizzera.

Un trasporto che in precedenza avveniva interamente su strada.

La ferrovia per ogni cosa.

«Nel trasporto su strada c'erano sempre problemi», dice Massimiliano Caglio, direttore della filiale Fertrans di Chiasso. «Quindi abbiamo promesso al cliente di cambiare mezzo di trasporto.» Grazie alla rotaia si evitano 600 trasporti su camion l'anno, che immetterebbero 200 tonnellate di anidride carbonica nell'atmosfera. L'elemento decisivo per la scelta della >

ferrovia merci svizzera è stata soprattutto la disponibilità di carri. Con il traffico a carri completi di SBB Cargo ogni mese i vuoti arrivano puntuali a Rheinfelden su cento carri dotati di

SBB Cargo ha un buon rapporto tra qualità del servizio e prezzo.

Massimiliano Caglio

pareti divisorie. «SBB Cargo è un partner affidabile con un buon rapporto tra qualità del servizio e prezzo», dice Caglio.

Il direttore di filiale apprezza particolarmente la semplicità del sistema di ordinazione tramite CIS-online, il sistema informatico Cargo. Oltre all'ordinazione dei carri e alla formazione del treno, SBB Cargo in collaborazione con Fertrans si occupa anche del disbrigo delle pratiche di dogana a Chiasso e addirittura dell'organizzazione dei camion per il trasporto fino alla piattaforma. «Per conto di Fertrans ci occupiamo dell'intera tratta dalla vetreria fino a Feldschlösschen», dice Paolo Lang, il key account manager responsabile.

Fertrans e SBB Cargo sono legati da una pluriennale cooperazione. Per il futuro tramite la

piattaforma LTM sono anche previsti trasporti di smaltimento comuni dall'Italia verso la Svizzera. A settembre dovrebbero partire i primi trasporti di prova verso Losanna e Ginevra.

Anche pomodori, vino e acqua.

Un altro cliente di vecchia data che beneficia della nuova piattaforma è la Newsped Transport & Logistics SA a Chiasso. Per conto di Denner, Coop e altri commercianti al minuto Newsped trasporta pomodori, vino e acqua nei centri di distribuzione svizzeri. «La nostra collaborazione con LTM e SBB Cargo è stretta e costante, in modo da effettuare i trasporti in base alle esigenze del cliente», dice Cinzia Pedio di Newsped. E aggiunge che l'azienda è molto soddisfatta della nuova piattaforma LTM. Talmente soddisfatta che affida a SBB Cargo anche i trasporti di legname e sabbia da Germania e Austria verso l'Italia via Camnago-Lentate. Lo stesso vale per Italsempione Satis a Chiasso, che trasborda tronchi presso LTM. ■

CHIARO & PRECISO

PARTENZA

Lentate

DESTINAZIONE

Rheinfelden
(Canton Argovia)

DISTANZA

323 km

MERCE

Bottiglie di vetro

CARRI

Hbbil

DESTINATARIO

Feldschlösschen



Piattaforme: elementi chiave in Italia.

Oltre a Torino, Desio, Brescia e Lonato, ora SBB Cargo con la piattaforma di Camnago-Lentate dispone di cinque stazioni di trasbordo in Italia settentrionale che vengono tutte gestite insieme ad un partner. Per avere successo come impresa ferroviaria in Italia le piattaforme di trasbordo di questo tipo sono di importanza decisiva. Contrariamente alla Svizzera, infatti, poche industrie dispongono di binari di raccordo e quindi il trasporto da e per la piattaforma deve quasi sempre avvenire su camion. Le piattaforme sono totalmente integrate nella rete SBB Cargo e fanno parte dell'asse tra i porti del Mare del Nord e l'Italia.

Nuovo corso.

L'Università di San Gallo offre ora un corso di diploma in gestione della logistica. Lo studente sviluppa la propria competenza tecnica lavorando su modelli, programmi e metodi pratici. Il corso di diploma, da svolgersi parallelamente alla professione, si rivolge a specialisti con esperienza professionale e dirigenziale, con o senza titolo universitario, dei settori della logistica, della produzione, del trasporto e del traffico o altri settori affini.

www.diplom-logistik.unisg.ch



Manor premiata.

Il sistema di simulazione della Manor SA ha convinto la giuria dell'European Logistics Association (ELA): la catena di grandi magazzini ha conquistato il terzo posto nella competizione per l'European Logistics Award. Il sistema di simulazione con oltre 100 variabili e 200 rapporti quantitativi individua il potenziale di ottimizzazione nella supply chain. Sul lungo termine la Manor SA calcola di poter risparmiare diversi milioni di franchi.

www.manor.ch



Cosa vuol dire «split modale»?



Il vocabolo latino modus (plur.: modi) ha come significato, tra gli altri, quello di «modo». In combinazione con il termine inglese split – «divisione» – denota il tipo di spostamento, ossia il mezzo di trasporto. Nelle statistiche dei trasporti lo split modale indica la ripartizione di un trasporto su diversi tipi di mezzi. A seconda della via di trasporto, lo split modale può essere composto da parti di tragitto in treno, autobus, nave, autocarro, a piedi o in bicicletta.



SBB Cargo porta via il **materiale di scavo.**

SBB Cargo si è aggiudicata l'appalto per il trasporto del materiale di scavo del nuovo tunnel ferroviario del Weinberg che rappresenta la chiave di volta della linea diametrale DML sotto la città di Zurigo. Dovranno essere portati via in totale fino a 1,3 milioni di tonnellate di materiale.

TESTO: SUSANNE PERREN – FOTO: SBB

Questa grossa commessa, che SBB Cargo è riuscita a ottenere vincendo la dura concorrenza internazionale, rappresenta una sfida logistica. Al già intenso traffico giornaliero della stazione di Zurigo-Oerlikon si aggiungeranno fino a sette treni merci carichi di materiale al giorno. Ci vorranno parecchia competenza nella logistica dei trasporti e know-how specifico sull'attività ferroviaria delle FFS. «Abbiamo bisogno che questi trasporti si svolgano in maniera flessibile secondo i nostri tempi. In

questo contiamo sull'esperienza di SBB Cargo e le sue connessioni al servizio ferroviario», afferma Josef Bolliger, responsabile di progetto del consorzio del tunnel del Weinberg, committente dei trasporti.

Pianificare con incognite.

Nella prima fase dei lavori, che è iniziata in marzo e terminerà nell'autunno del 2008, circoleranno tre treni al giorno. Nel 2009 partirà >



Operazioni di scavo sotto la stazione centrale di Zurigo per una nuova via di transito.

la perforazione con la fresa TBM che produrrà 1,1 milioni di tonnellate di materiale di scavo da portare via con 1400 treni blocco da sedici carri (carri ribaltabili Fans-u), pari a sei o sette coppie di treni al giorno.

Questo mandato supera per complessità tutti i precedenti ed è, come l'ha definito Mark Wildi, responsabile di progetto di SBB Cargo, «una prova d'esame per SBB Cargo».

Questo mandato è una **prova d'esame** per SBB Cargo.
Mark Wildi

«Finora abbiamo rispettato la tabella di marcia perché abbiamo trovato la soluzione ottimale.» Con il loro pesante carico questi treni sono troppo lenti per viaggiare sulla tratta supertrafficata Oerlikon-Glattbrugg, che srebbe la via più diretta per arrivare a destinazione, per cui devono fare il giro per Winterthur e Bülach. «La situazione alla stazione di Oerlikon richiede una stretta collaborazione con

la gestione di servizio di FFS Infrastruttura», spiega Wildi.

Precisione al minuto.

Il materiale di scavo viene trasportato alla discarica della Hablützel a Wilchingen-Hallau, via Bülach e Sciaffusa. I trasporti viaggiano di giorno dal lunedì al venerdì, secondo il ritmo di lavoro del cantiere. Nei tratti Winterthur-Bülach e Rafz-Sciaffusa i treni merci viaggiano su linee a binario semplice.

Da Sciaffusa a Wilchingen-Hallau passano inoltre in un tratto senza linea di contatto, con una pendenza del 17%. «Perché tutto il sistema di sei a sette treni funzioni, la logistica di carico di Oerlikon deve essere precisa al minuto», afferma Mark Wildi. ■

CHIARO & PRECISO

PARTENZA
Zurigo-Oerlikon

DESTINAZIONE
Wilchingen-Hallau

DISTANZA
49 km

MERCE
Materiale di scavo

CARRI
Carri ribaltabili del tipo Fans-u

DESTINATARI
Azienda Hablützel

Linea diametrale di Zurigo.

Le FFS aumentano la capacità della stazione centrale di Zurigo. Dal 2013 la città di Zurigo sarà attraversata da una linea diametrale sotterranea a doppio binario, che collegherà Altstetten con Oerlikon passando per la stazione centrale. Con la costruzione del tunnel sarà ampliata anche l'offerta di servizi e negozi nella stazione centrale di Zurigo: tra la nuova galleria di Gessnerallee e l'atrio in Löwenstrasse sorgeranno circa 2500 metri quadrati di nuove superfici di vendita.



Ancora in trattative.

Per ora SBB Cargo è ancora in trattative sulla fornitura di ghiaia e tubbing per gli imponenti lavori di costruzione del tunnel che attraverserà la città di Zurigo arrivando fino alla nuova stazione di transito sotterranea in Löwenstrasse. I tubbing sono i segmenti di rivestimento interno del tunnel, necessari durante la perforazione con la fresa TBM.





Un capostormo **particolare.**

L'ibis eremita un tempo era un esperto del traffico transalpino. Oggi deve prendere lezioni dall'uomo.

TESTO: MARCEL HÄNGGI – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

L'ultraleggero che il 18 agosto 2003 decollò dall'aeroporto di Scharnstein in Alta Austria aveva un «carico» particolare, ma non a bordo, bensì a rimorchio: 21 giovani ibis eremita.

L'ibis eremita è un uccello a cui la bontà delle proprie carni è stata fatale: in Europa si estinse nel XVII secolo. Ad oggi sono sopravvissute solo due colonie: una in Marocco con 200 e una in Siria con una dozzina di esemplari.

Lo strano uccello dal viso glabro ha dato il proprio nome a molte aree rurali della zona prealpina e dovrebbe tornare ad ambientarsi in Europa. Già molte altre specie animali sono

state trasferite con successo. Ma l'ibis rappresenta un problema particolare, anzi logistico.

Scusi, da che parte si va per le Alpi?

L'ibis eremita è un uccello migratore. Parte quando termina l'estate. Si tratta di un istinto innato. Ma purtroppo, a differenza degli uccelli canori, la rotta migratoria non gli è innata. Gli ibis trasferiti che non hanno a disposizione esemplari più vecchi come guide volano in una direzione qualsiasi e non tornano mai più.

Per questo l'uomo, se vuole trasferirlo, deve anche essere la sua guida. Questa l'opinione

del team dell'ibis eremita che dal 2002 non soltanto alleva ma allena anche gli ibis accompagnandoli infine verso la zona di soggiorno invernale a sud delle Alpi. Johannes Fritz, direttore del progetto, ha fatto da «padre adottivo» in prima persona. Questi uccelli infatti seguono i propri genitori. Quindi a Scharnstein si cerca di legare i piccoli alle loro guide umane tramite l'imprinting. Fritz ha frequentato i suoi «figli adottivi» quotidianamente. Durante il volo (e prima durante l'allenamento di volo) indossava la stessa maglietta gialla che usava durante l'allevamento e si faceva seguire con dei richiami o dei fischi. «Il nostro compito più importante», dice >

Fritz, «è determinare l'imprinting. Volare è tecnicamente più difficile, ma si può imparare.»

Atterraggio di fortuna e sciopero.

Il primo attraversamento delle Alpi non riuscì secondo i piani. L'imprinting era troppo debole e c'erano problemi tecnici. I velivoli erano troppo veloci e dovevano costantemente aspettare gli uccelli. Alla fine vennero trasportati a tratti su vetture alla laguna di Orbetello in Toscana, nel loro quartiere invernale. Ma nel 2004, questa volta con velivoli che possono volare a basse velocità da 45 a 55 chilometri orari, tutto andò bene, nonostante un atterraggio di emergenza e uno di fortuna del velivolo, le condizioni meteorologiche avverse e uno sciopero dei volatili di 3 giorni in Umbria. Gli ibis percorsero gli 858 chilometri in 14 giorni di volo e 22 di riposo.

Dovettero adeguarsi. Normalmente, spiega Fritz, volano a mezzogiorno. Ma i lenti velivoli, dei parapendio con seggiolino motorizzato, devono volare quando ci sono poche turbolenze, ovvero al mattino. Per il primo viaggio la distanza giornaliera media fu di 61 chilometri, la tappa più lunga 90 chilometri. Nel frattempo le prime due generazioni viaggiano da sole e percorrono fino a 380 chilometri di volo al giorno. Sono in grado di farlo grazie alla loro abilità nel planare e sfruttare le correnti ascensionali e il vento da dietro.

Oggi l'obiettivo del progetto è la ricerca, ma presto dovrebbe partire il reinserimento degli ibis eremita in Baviera e in Svizzera tramite la tecnica testata in Alta Austria. Forse allora questi animali diventeranno di nuovo familiari come lo erano quando li descrisse il primo «ornitologo», l'imperatore Federico II di Svevia, nel XIII secolo. ■

www.waldrappteam.at



CHIARO & PRECISO

PARTENZA

Aeroporto di Scharnheim, Alta Austria

DESTINAZIONE

Laguna di Orbetello, Toscana

DISTANZA

858 km

MERCE

Giovani uccelli

MEZZO DI TRASPORTO

Parapendio (monoposto)

DESTINATARIO

L'habitat naturale



Logistica intelligente – tutto logico?

Cari responsabili di logistica,

la logistica è diventata – nell'economia e nella scienza – una disciplina a sé stante. Ora tutti invocano a gran voce una «logistica intelligente». Un'esagerazione del management?

È facile pensare che la logistica abbia a che fare con la logica. Ciò vorrebbe dire che tutti i responsabili della logistica agiscono «con logica» e quindi in modo assolutamente intelligente (non dettato dal caso). Che illusione! Il termine logistica deriva dal francese «loger». Gli addetti alla logistica decidono in base a ubicazioni, alloggiamenti e possibilità di stoccaggio, il che non implica necessariamente procedure o funzioni logiche (afferenti alla matematica).

Altri sostengono che la logistica non ha nulla a che vedere con la creazione di valore, che è improduttiva e che sarebbe meglio evitarla. Se dovessimo credere a queste voci, logistica e gestione intelligente, che crea valore, si escluderebbero a vicenda. Una «logistica intelligente» deve quindi concentrarsi di più sulla creazione di valore per avere ragion d'essere? Nell'economia di un'azienda l'utilità crea valore. Il cliente sperimenta l'utilità quando entra in possesso di un prodotto. La disponibilità fisica del prodotto presuppone che esso sia fornito nel luogo giusto e al momento giusto e sia provvisto di tutte le informazioni necessarie al cliente. Per altre componenti dell'utilità, per esempio un design accattivante, sono competenti altri settori dell'azienda. In questo senso la logistica non è tutto, ma senza di essa non c'è niente!

La logistica è intelligente quando è assicurato un alto livello di disponibilità dei prodotti presso i clienti o laddove vi è fabbisogno, e quando i processi logistici avvengono con la massima efficienza, ossia con il minor uso di risorse. Nella situazione ideale la gestione dei flussi di merci è facilitata dall'impiego di sistemi innovativi di telematica dei trasporti.

Oggi i sistemi di pianificazione dei viaggi e di gestione «on trip» lavorano con informazioni di traffico aggiornate che consentono di evitare gli intasamenti sulla rete stradale e ferroviaria. Queste soluzioni prevedono in futuro la comunicazione attiva tra i singoli veicoli.

Dal punto di vista tecnologico il concetto di «logistica intelligente» ha senso. Spetta allo zelo missionario dei responsabili della logistica convinti del proprio compito fugare gli equivoci all'interno e all'esterno della community della logistica!

Prof. Dr. Wolfgang Stölzle
Ordinario, cattedra di gestione della logistica,
Università di San Gallo

Riflessione tattica, direzione pratica.

Stefan Kreuzmann rielabora ogni giorno l'orario ufficiale Cargo. Lui ed il suo team sono quelli che danno il ritmo.

TESTO: SUSANNE PERREN – FOTO: GEORG ANDERHUB

I giocatori di scacchi ragionano in modo diverso rispetto ai giocatori d'azzardo prediligendo una riflessione strategica che tenga conto di tutte le varianti ed eventualità. Stefan Kreuzmann, responsabile della pianificazione e gestione della produzione (PPS) presso SBB Cargo, non gioca a scacchi ma adotta ogni giorno questa filosofia di pensiero.

«La pianificazione e la gestione della produzione danno vita all'orario ufficiale Cargo», afferma Kreuzmann. E poi spiega: >



«Noi trasformiamo l'offerta commerciale di 3500 clienti in un orario ferroviario stabile.» È uno dei compiti più complessi di SBB Cargo.

Sono loro che tengono le fila: Stefan Kreuzmann ed il suo team PPS calcolano il numero di locomotrici e macchinisti necessari. Elaborano con SBB Infrastruttura un piano valido per i tracciati e rispondono costantemente alle nuove esigenze della clientela.

Domande con conseguenze.

L'esempio dell'acqua minerale dimostra che un orario ferroviario non è mai finito: in estate, i carri che nei giorni di punta partono dall'impianto di riempimento Aproz della Migros ad Ardon sono il doppio rispetto a quelli di inizio gennaio. «Ma non possiamo considerare ogni trasporto come un caso isolato; dobbiamo decidere, sulla base delle variazioni stagionali nel traffico clienti, di quanti treni abbiamo bisogno in quale giorno e su quale tratta. Noi cerchiamo l'equilibrio ideale tra costi ed esigenze della clientela», dice Kreuzmann. Anche lo sfruttamento della rete ha un ruolo determinante. I picchi delle capacità sono un tema ricorrente nell'orario: offrono un certo margine di manovra e vanno ridotti per sfruttare ancora meglio i treni per i trasporti.

Un lavoro riflessivo con tante domande e conseguenze: abbiamo bisogno di un macchinista già alle 8.30 o va bene anche alle 9? Basta un treno o ce ne vogliono due? Che succede se il treno passa per Briga invece che per Losanna? Potremmo così guadagnare un treno sul versante sud del Giura? «Da noi non ci sono risposte giuste o sbagliate», ci spiega, ammettendo di essere affascinato da questo processo creativo. Nonostante i binari e gli scambi siano predefiniti, l'attività ferroviaria concede una grande libertà d'azione, in cui le conoscenze specifiche dei suoi 65 collaboratori vanno un ruolo fondamentale. «L'esperienza acquisita ci

3 domande

Alla parola caos, cosa risponde?

È il mio elemento.

Si ricorda il suo primo trasporto?

Quando andavo a scuola, organizzavo le gite scolastiche.

Quale talento avrebbe voluto avere?

Il talento di suonare il pianoforte, purtroppo me lo sono perso.

consente di raccogliere molte idee – un fattore decisivo e al tempo stesso affascinante.» Questo modo di procedere la dice lunga sul suo lavoro quotidiano: è tutto un susseguirsi di scadenze su scadenze. Ma com'è possibile soddisfare 3500 richieste di trasporto su una rete su cui viaggiano oltre 300 milioni di persone all'anno?

Un approccio con margini di manovra.

«Noi creiamo un piano di base che consiste in un orario annuale che comprende i 323 punti serviti dal traffico a carri completi ed altre soluzioni su misura. A questo punto lo analizziamo a fondo per trovare altri margini di manovra», spiega Stefan Kreuzmann. A qualsiasi ora del giorno e della notte lui sa cosa sta succedendo sulla rete – con un transito di 5000 carri ogni giorno.

Il mattino è il momento ideale da dedicare alla riflessione, ossia lungo il tragitto in treno della durata di un'ora che da Würenlos in Argovia, luogo in cui risiede, lo porta a Basilea. La sera preferisce rilassare la mente magari andando a vedere un bel concerto. Ama moltissimo la musica classica, così ogni tanto si concede un concerto in una delle più grandi sale d'Europa. Apprezza anche i lunghi viaggi in treno: di recente, ha viaggiato per 34 ore per andare a scoprire la Lituania. ■

Stefan Kreuzmann, 31, ha seguito la classica carriera FFS. È nato a San Gallo e nel 1994 ha iniziato il tirocinio come responsabile della pianificazione nel settore ferroviario, al termine del quale ha conseguito parallelamente al lavoro la maturità professionale. Ha studiato quindi economia aziendale alla scuola universitaria professionale sempre parallelamente al lavoro. Nel 2000 è passato a SBB Cargo. Da tre anni è responsabile della pianificazione e gestione della produzione in Svizzera.



Impressum.

cargo 3|08, Maggio 2008. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano.
Tiratura 20 000 copie. **Redazione** Susanne Perren (direzione), Adrian Kohler, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Marcel Hänggi, Tom Schaich. **Grafica/composizione** Favio Agenzia pubblicitaria, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, Redazione 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.

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-CH-MS-MK, Elsässertor, 4065 Basilea, Svizzera

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:

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

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