

cargo

Cellulosa per la carta. Le cartiere Cham-Tenero importano la materia prima per nave e su rotaia. 6

Deposito per semilavorati. Il produttore di elettrodomestici V-Zug sceglie la ferrovia. 10

Trasporto intermodale per il cemento. Un sistema di trasporto futuristico per il cemento. 14

Un'acciaieria per la Cina. Come fa un'acciaieria di Dortmund ad arrivare a Jinfeng. 16



Frammenti. 4

Quarta conferenza sulle merci pericolose. Cinquantesima Re 482. Millesimo Hbbillns.

Cellulosa per carte speciali. 6

Le cartiere Cham-Tenero importano la cellulosa esclusivamente per nave e su rotaia.

Semilavorati per automobili. 9

Intervista a Kurt Kuonen, responsabile della logistica presso Novelis.

Cappe per cucine moderne. 10

Il produttore di elettrodomestici V-Zug fa affidamento su SBB Cargo.

Oli minerali per il fabbisogno nazionale. 12

Vopak di Basilea assicura l'approvvigionamento di carburante e combustibile per tutta la Svizzera.

Innovazione per il trasporto di cemento. 14

Grazie alla ferrovia la Jura Cement aggira gli ingorghi di Zurigo.

Un'acciaieria in partenza per la Cina. 16

Da Dortmund a Jinfeng Town: il trasloco più imponente nella storia dell'industria.

Nuovi trasporti sull'asse Nord-Sud. 17

SBB Cargo prosegue la fase di ampliamento sull'asse Nord-Sud.

Il nuovo direttore commerciale di SBB Cargo Italia. 18

Marco Terranova vuole avvicinare gli spedizionieri italiani alla ferrovia.

Copertina: Cellulosa per le cartiere Cham-Tenero a Cham (canton Zugo). Cham-Tenero importa il 90% delle materie prime per nave o su rotaia.

Desiderate un abbonamento gratuito?

Trovate il modulo online su:
<http://www.sbbcargo.com/it/rivista>. 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 o tramite posta a

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

Impressum.

cargo 4|06. Dicembre 2006. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Martin Radtke (Direzione), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Benno Grüter, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafica/Composizione** Favio 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 06 19, fax +41 (0)51 229 06 66, cargomagazin@sbb.ch, 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 sempre una copia.



Adrian Keller (a sinistra), Nicolas Perrin (a destra).

«Svolgiamo per voi servizi di trasporto sicuri, efficienti e puntuali.»

Cara lettrice, caro lettore,

per l'inizio dell'anno SBB Cargo si presenta con una nuova organizzazione. Le attività di trasporto saranno suddivise nei settori aziendali «Svizzera» e «International». Il settore aziendale «Manutenzione» (l'attuale «Servizio Materiale rotabile») assicura il funzionamento di locomotive e carri merci.

La nuova struttura persegue un orientamento ancora più sistematico verso le diverse esigenze dei clienti.

I clienti dei trasporti internazionali desiderano innanzitutto soluzioni di trasporto transfrontaliere fornite da un unico interlocutore: dai porti del Mare del Nord all'Italia del Nord, passando dal bacino della Ruhr e viceversa. Si tratta in concreto di volumi di merce che si muovono su distanze da 400 a 1000 chilometri. Questo mercato è interessato dalla liberalizzazione del traffico merci e dalla concorrenza su strada. Vicinanza al cliente, agilità, prezzi equi sul mercato e puntualità caratterizzano il settore aziendale «International». L'offerta spazia dal semplice trasporto alla messa a disposizione di gruppi di carri, fino alle soluzioni globali per trasporti su strada e rotaia. Sulla base del nostro ampio know-how nel settore aziendale International, con le nostre società affiliate in Italia e in Germania, e con ChemOil Logistics AG, siamo in grado di generare soluzioni specifiche per i singoli clienti.

I clienti che operano in Svizzera hanno altre esigenze: usufruiscono in prima linea del traffico nazionale a carri completi e desiderano che le loro spedizioni su carri o gruppi di carri giungano a destinazione durante la notte. In Svizzera infatti i carri merci possono transitare durante la notte; inoltre, nei principali centri, di giorno le strade sono sempre più intasate dal traffico. A livello nazionale, disporre di una rete fitta e ben servita è determinante.

Anche nel settore dell'import e dell'export miriamo ad offrire un sistema ferroviario efficiente, in grado di svolgere trasporti affidabili a prezzi interessanti. In questo settore i clienti richiedono in genere più di un semplice trasporto. Vogliono soluzioni elaborate che inglobino tutti i vettori di trasporto o i processi logistici in atto nell'azienda. Per questi clienti, il settore aziendale «Svizzera» ha elaborato un'offerta differenziata, in grado di rispondere alle esigenze specifiche. L'offerta prevede una rete di base con servizio giornaliero per il traffico a carri completi, nonché le operazioni di import ed export delle merci. Per clienti e settori specifici SBB Cargo offre soluzioni su misura.

La nuova ripartizione dei trasporti nei due settori aziendali Svizzera e International ci permette di concentrarci ulteriormente sui clienti e le loro esigenze. Sulla base dei valori fondamentali di SBB Cargo, oggi più attuali che mai, svolgiamo servizi di trasporto sicuri, efficienti e puntuali.

Questo numero della nostra rivista illustra le molteplici sfaccettature delle nostre prestazioni seguendo l'esempio dei semilavorati. Vi auguriamo una piacevole lettura.

Nicolas Perrin

Responsabile designato
Settore aziendale International

Adrian Keller

Responsabile designato
Settore aziendale Svizzera

Quarta conferenza sulle merci pericolose nel porti di Birsfelden.



Esercitazione dimostrativa della Christophorus, la nave antincendio del Corpo dei vigili del fuoco di Basilea

A metà settembre, Vopak e Petroplus hanno organizzato insieme e tenuto la quarta conferenza sulle merci pericolose con il coordinamento di ChemOil Logistics AG, una società affiliata di SBB Cargo.

Le misure di sicurezza per il trasporto di oli minerali sono state l'argomento centrale dei dibattiti tra gli addetti ai lavori. Gran parte dei combustibili e carburanti utilizzati in Svizzera giunge nel porto di Birsfelden per via fluviale. La distribuzione capillare all'interno del paese si effettua in parte su strada, ma principalmente su rotaia.

A seguito di alcune esposizioni tecniche, tra cui la spiegazione delle modifiche al RID 2007, il Corpo dei vigili del fuoco di Basilea ha effettuato una dimostrazione per illustrare il funzionamento della nave Christophorus, utilizzata tra l'altro per spegnere gli incendi all'interno del perimetro portuale e lungo la riva.

Cinquantesima locomotiva per il traffico transfrontaliero.

SBB Cargo ha festeggiato in agosto l'entrata in funzione della cinquantesima locomotiva bicorrente del tipo TRAXX F140 AC 1/2 della ditta Bombardier Transportation.

Con la presa in consegna della cinquantesima locomotiva in Svizzera del tipo Re 482 si conclude il mandato affidato da SBB Cargo alla ditta Bombardier nel 2001. Le prime locomotive elettriche per treni merci, in viaggio soprattutto in Germania e in Svizzera, erano state consegnate nel 2002.

I veicoli costruiti nello stabilimento di Bombardier a Kassel sono stati concepiti espressamente per il traffico merci internazionale e possono essere impiegati nei paesi con una tensione della linea di contatto di 15 o 25 Kilovolt in corrente alternata. I veicoli dispongono di due pantografi, uno per la Germania e uno per la Svizzera. Essendo equipaggiati con i sistemi di sicurezza dei treni in funzione nei due paesi, non è necessario cambiare locomotiva alla frontiera.



Nuovo responsabile Marketing & Sales International.



SBB Cargo potenzia le proprie attività internazionali, affidando ora la carica di responsabile Marketing & Sales International a Thomas Riesterer. Tra le sue mansioni rientra anche il Product Management.

Thomas Riesterer (45 anni) è entrato a far parte di SBB Cargo il 1° novembre. Il suo obiettivo è quello di potenziare il posizionamento dei nostri servizi e prodotti sul mercato. A questo scopo proseguirà l'ampliamento del Key Account Management su scala internazionale. Questo esperto di marketing e vendita di comprovata competenza aveva ricoperto precedentemente la carica di Head Corporate Marketing & Sales presso l'impresa austriaca di trasporti e logistica Gebrüder Weiss. Prima si era occupato dell'insediamento dell'azienda Gebrüder Weiss AG in Svizzera, di cui è stato direttore.

Dopo aver conseguito il diploma di specialista in spedizioni Thomas Riesterer ha proseguito gli studi in economia dei trasporti. Al momento sta studiando per ottenere il MBA presso l'accademia viennese per Sales & Marketing Manager.

L'esercito nello stabilimento industriale di Bellinzona.



Christophe Keckeis – capo dell'Esercito svizzero – ha visitato all'inizio di ottobre lo stabilimento industriale di Bellinzona in compagnia degli addetti militari.

L'incontro dei militari di alto grado di Stati Uniti, Ucraina, Italia, Russia, Lituania, Egitto e Germania si è svolto con una visita allo stabilimento industriale di Bellinzona che ha permesso ai partecipanti di constatare la varietà dei lavori di manutenzione che si eseguono in questo stabilimento.

Consegna del millesimo carro a pareti scorrevoli.

A settembre, SBB Cargo ha ricevuto in consegna il millesimo carro a pareti scorrevoli della ditta Greenbrier Europe.

La consegna di questo carro segna il completamento della linea di produzione e rappresenta un altro traguardo importante raggiunto da SBB Cargo nella costante modernizzazione del proprio parco carri. Il design con pareti scorrevoli in alluminio risponde perfettamente alle esigenze della clientela. La struttura dei carri si basa su un assunto molto semplice: più ridotto è il peso a vuoto dei carri, più pesanti potranno essere le merci trasportate. I carri a pareti scorrevoli hanno una capacità di carico massima di 28,5 tonnellate e offrono una grande flessibilità per il trasporto delle merci più svariate, sfuse o su palette.

Dati tecnici di un carro a due assi con pareti scorrevoli (Hbbillns)

Peso a vuoto:	16,5 t (con 6 pareti divisorie)
Capacità massima di carico:	28,5 t
Lunghezza fuori respingenti:	16,5 m
Volume di carico:	119 m ³
Superficie di carico:	44 m ²
Velocità massima:	carico 100 km/h; vuoto 120 km/h





Cellulosa canadese per
la **carta** svizzera.

Carte di base per etichette autoadesive o per bottiglie, carte da imballaggio flessibili per bustine di minestra, carte tecniche per l'involucro interno dei pacchetti di sigarette – le carte speciali di Cartiere Cham-Tenero SA trovano uso ovunque. In veste di affidabile trasportatore, SBB Cargo fa sì che la produzione di carta non subisca mai intoppi o interruzioni.

È vecchia. Così vecchia che è tra le ultime del suo genere ancora in circolazione. Eppure funziona perfettamente ed è utilizzata ogni giorno: è la locomotiva a batteria di Cartiere Cham-Tenero SA. Il trattore di manovra giallo, alimentato a batterie – anno di produzione 1919 – traina fino a dieci volte al giorno i carri a pareti scorrevoli di SBB Cargo all'interno dello stabilimento.

I carri trasportano cellulosa, la materia prima fondamentale per la produzione di carta, che ha già dietro di sé un lungo viaggio: i pannelli di cellulosa confezionati in balle provengono dal Sudamerica, dal Canada, dalla Scandinavia e dalla penisola iberica e per nave raggiungono i porti del Mare del Nord – Vlissingen, Gent, Anversa o Rotterdam. Lì vengono trasbordati per proseguire verso Basilea con il trasporto fluviale.

Due consegne al giorno.

Qui entra in gioco SBB Cargo: nei porti renani la merce viene trasbordata sui carri ferroviari ed entro un giorno inoltrata a Cham tramite il punto d'appoggio regionale Cargo a Rotkreuz. Sono previste due consegne al giorno, una alle

sei e una alle dieci di mattina. Ma non fin dentro lo stabilimento – il compito di SBB Cargo si ferma ai due binari aziendali dietro la stazione, dove il trattore di manovra subentra per far percorrere al carico gli ultimi 1500 metri.

«Importiamo il 90% delle materie prime che ci occorrono avvalendoci del trasporto navale e

« **Importiamo 70 000 tonnellate di cellulosa all'anno avvalendoci esclusivamente del trasporto navale e ferroviario.** »

Rudolf Marty

ferroviario o solo di quest'ultimo, e per le 70 000 tonnellate annue di cellulosa arriviamo addirittura quasi al 100% su rotaia», afferma Rudolf Marty, responsabile ufficio acquisti centrale. E da circa cento anni, ormai: all'inizio del secolo scorso Cartiere Cham-Tenero SA aveva fatto costruire un proprio binario ferroviario. Ma le radici

dell'azienda affondano in un passato molto più remoto; nel 2007 ricorre infatti il 350° anniversario della fondazione della cartiera sul torrente Lorze.

E sono anche cento anni che l'azienda collabora con SBB Cargo. «La consegna con la ferrovia è vantaggiosa perché ci consente di scaricare fino a 1000 tonnellate di cellulosa ripartite nel corso della giornata», spiega Rudolf Marty. Oltre all'ampio margine di manovra in termini di tempo, anche le considerazioni di tipo ambientale svolgono un ruolo importante – il trasporto su rotaia significa circa 2800 corse di camion in meno ogni anno.

Sempre su rotaia arrivano a Cham le altre due materie prime fondamentali: il caolino, che dà brillantezza alla carta e conferisce peso e stabilità, e il carbonato di calcio che si usa soprattutto per le carte opache. Queste sostanze originariamente in polvere vengono liquefatte prima del trasferimento in treno e trasportate in carri cisterna da diversi paesi europei.

In qualità di produttore di carte speciali di gran pregio, la cartiera Cham-Tenero ha bisogno inoltre di diverse sostanze chimiche; queste arrivano via camion nel Canton Zugo, «perché di ►



87 anni portati benissimo: è il trattore di manovra «Marie» della cartiera di Cham.



Grazie alla ferrovia, Cham-Tenero si risparmia ogni anno 2800 corse di camion.

norma facciamo ordinazioni a brevissimo termine e in questo settore le nostre capacità di stoccaggio sono molto limitate», dice Rudolf Marty. Via camion arriva anche l'amido di patate, usato come legante per le fibre di cellulosa disciolte nell'acqua per la produzione della carta.

Per quanto riguarda i trasporti export, la proporzione strada-rotaia è praticamente inversa: l'80% delle carte speciali è venduto in Europa e per la consegna alle aziende di trasformazione si utilizzano i camion. Il rimanente 20% dei rotoli di carta è destinato prevalentemente all'America e all'Asia, seguendo il tragitto inverso a quello percorso inizialmente dalla cellulosa. La locomotiva a batteria traina a questo scopo i carri container fino al binario aziendale, dove SBB Cargo è pronta a riceverli.

Nonostante la veneranda età, il trattore di manovra non ha un nome ufficiale. I collaboratori lo chiamano affettuosamente «Marie» o «Marilie» e sanno che difficilmente li pianterà in asso. Eppure l'estate scorsa la più grande locomotiva a batteria della Svizzera ha fatto le bizzesse – un guasto al regolatore ha impedito a «Marie» di lavorare per due mesi. I pezzi di ricambio non sono più reperibili, ogni componente deve essere realizzata singolarmente. Anche in questo caso la collaborazione con SBB Cargo si è rivelata vincente: i professionisti della logistica hanno fornito il proprio aiuto con una locomotiva sostitutiva.

Testo: Reto Neyerlin. Foto: Dorothea Müller.



Specialisti della carta.

Le origini di Cartiere Cham-Tenero SA risalgono alla fondazione della cartiera sul Lorze, avvenuta nel 1657. Da cartiera locale, nel corso dei secoli l'impresa si è trasformata in un moderno gruppo che opera su scala internazionale. Con circa 1000 collaboratori al suo attivo in cinque stabilimenti dislocati in Svizzera, Italia e Norvegia, l'impresa con sede centrale a Cham produce ogni anno 260 000 tonnellate di carte speciali.



Il responsabile ufficio acquisti centrale, Rudolf Marty, importa ogni anno 70 000 tonnellate di cellulosa.

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Porti renani di Basilea
Destinazione	Cham
Distanza	115 chilometri ferroviari
Merce trasportata	Cellulosa
Carri	Con pareti scorrevoli
Destinatario	Cartiere Cham-Tenero SA

Il peso delle leghe leggere.



Kurt Kuonen, 52 anni,

è responsabile della logistica della spedizione della Novelis Switzerland SA di Sierre/Vallese sin dalla fondazione dell'azienda. La Novelis SA è l'unica azienda del settore a produrre in Svizzera semilavorati in alluminio destinati all'industria automobilistica. L'anno scorso, insieme ai suoi 330 collaboratori, ha conseguito un fatturato complessivo di 297 milioni di franchi (186,5 milioni di Euro). La Novelis SA è scaturita dalla suddivisione della Alcan Inc., dopo che quest'ultima aveva rilevato la società Pechiney. Per prevenire che Alcan assumesse il ruolo di monopolio, la Commissione della concorrenza europea le aveva imposto di ristrutturare e riorganizzare l'azienda entro due anni. È nata così la Novelis Europa, che è di gran lunga il gruppo continentale più forte nel settore.

Signor Kuonen, Novelis esporta ogni anno 70 000 tonnellate di semifabbricati in alluminio per l'industria automobilistica. Da dove provengono le materie prime e come si svolge l'approvvigionamento?

Kurt Kuonen: Importiamo il metallo sotto forma di lingotti via mare, per lo più dalla Russia, il Brasile e l'Islanda, via Rotterdam. La fase finale dei trasporti in Svizzera si svolge su rotaia, l'80% è in mano a SBB Cargo. Il treno porta i lingotti alla fonderia di Steg, dove il metallo viene fatto fondere e trasformato in barre. Anche la consegna

del materiale al nostro stabilimento di Sierre, a 20 chilometri di distanza, è compito della ferrovia.

Novelis trasforma le barre in lamiere, nastri e in parte coils. Come procede la trasformazione nell'industria automobilistica?

Da questi semilavorati l'industria automobilistica ricava per lo più elementi per cofani, porte laterali e posteriori, ma anche carrozzerie intere e parti dell'abitacolo.

In quali paesi la Sua azienda esporta i semilavorati?

Il 90% dei nostri clienti risiede in Europa, di cui quattro quinti in Germania. Il resto è suddiviso fra la Svezia, la Francia, l'Italia e la Gran Bretagna. Una piccolissima parte della nostra produzione è destinata negli USA.

Chi sono i destinatari principali in Germania?

BMW a Dingolfing, Audi a Neckarsulm e Ingolstadt e DaimlerChrysler a Sindelfingen e Brema. Circa 60 000 tonnellate di merce all'anno sono destinate anche alla nostra azienda consociata, con sede a Nachterstedt, che rielabora i nostri prodotti prima di distribuirli.

Come giungono a destinazione le lamiere e i nastri di Novelis?

Su strada e su rotaia, anche se il nostro split modale predilige nettamente la strada: due terzi delle nostre esportazioni viaggia esclusivamente su strada.

Chi si occupa dei trasporti su rotaia destinati a BMW, Audi e DaimlerChrysler?

SBB Cargo, senza alcuna eccezione. Per ridurre al minimo il rischio di danneggiare questa merce tanto delicata, utilizziamo i carri dotati di pareti divisorie e i carri a benna ribaltabile equipaggiati appositamente per il trasporto di coils.

Perché la Sua azienda preferisce i camion quando i carri ferroviari avrebbero più della doppia capienza?

La nostra scelta è dovuta alle scadenze molto serrate. I camion richiedono tariffe sensibilmente superiori, ma raggiungono il magazzino dei desti-

nari entro 48 ore; mentre la ferrovia ci impiega un buon terzo in più. Non ci resta quindi nessuna scelta, se vogliamo rispettare i tempi previsti.

Prevede un aumento della quota dei trasporti su rotaia?

Siamo ancora un'azienda giovane sul mercato europeo. Nell'anno in corso Novelis Switzerland sta registrando una crescita molto positiva; per il 2007 intendiamo trasferire sulla ferrovia un

«**Siamo molto interessati ad instaurare una partnership con un trasportatore professionista.**»

Kurt Kuonen

buon numero di trasporti, a condizione che le risorse e le tariffe applicate ai trasporti lo consentano. Siamo molto interessati a instaurare una partnership con un unico trasportatore, vale a dire con SBB Cargo. Attualmente stiamo esaminando la possibilità di affidare a SBB Cargo anche il rimanente 20% dei trasporti di materie prima fra Rotterdam e la nostra fonderia.

Quale immagine riveste SBB Cargo nella Sua azienda?

Senza dubbio quella di un partner strategico che si distingue per la sua affidabilità, puntualità, qualità e prezzi equi sul mercato. La ferrovia supera inoltre la strada in due punti centrali: è in grado di assorbire ingenti volumi e assicura il trasporto durante la notte.

Dopo tante parole lodevoli ha anche delle osservazioni critiche?

Solo due: SBB Cargo dovrebbe rivedere la propria politica dei carri; vorrei poter contare sulla disponibilità di una gamma di tipi di carri più vasta. Inoltre, il modello di calcolo delle tariffe non corrisponde alle mie aspettative; preferirei un sistema basato sugli accrediti.

Intervista e foto: Wilf Seifert.



Cappe per V-Zug.

Il rinomato produttore di apparecchi per la cucina V-Zug si affida interamente a SBB Cargo per il trasporto di cappe aspiranti.

Quando le 31 palette di cappe aspiranti vengono scaricate alle nove di mattina presso la ditta V-Zug, alle spalle hanno già un lungo viaggio: in treno hanno attraversato l'Italia settentrionale, il Ticino e la Svizzera centrale. Le cappe, studiate per aspirare il vapore che si forma sopra i fornelli, sono prodotte su incarico di V-Zug dalla ditta italiana Elica che ha sede a Fabriano, nei pressi di Ancona.

Poiché all'inizio della catena logistica manca un raccordo ferroviario, le cappe giungono via camion a Desio. Qui vengono trasbordate su carri merci, e SBB Cargo assume la gestione del trasporto. Il consulente alla clientela Jürg Hantgartner di SBB Cargo sottolinea che è stato in grado di offrire a V-Zug un ottimo rapporto prezzo/prestazione: «Sono stati inoltre decisivi alcuni

motivi di logistica interna. Per il cliente è molto pratico che la consegna e le operazioni di scarico avvengano su una rampa ferroviaria.» Matthias Hirzel, responsabile per la logistica di V-Zug, conferma: «Grazie al binario di raccordo e alla

« Questo è un ottimo servizio della ferrovia, che noi apprezziamo grandemente. »

Matthias Hirzel

rampa ferroviaria possiamo decongestionare le tre rampe per camion.» L'azienda ha scelto il trasporto ferroviario anche perché le cappe aspi-

ranti sono merci molto voluminose. «Con l'azienda di produzione abbiamo concordato che la merce deve essere consegnata entro una settimana. Per noi è più importante lo sfruttamento ottimale dei carri ferroviari piuttosto che la consegna in un giorno preciso», afferma Hirzel.

Carri ferroviari come depositi a breve termine.

Il cliente ha sempre e comunque un quadro chiaro della situazione: l'autotrasportatore invia ogni volta un fax a V-Zug per avvisare che i carri ferroviari sono in viaggio. In un giorno i carri merci raggiungono Rotkreuz, dove vengono temporaneamente parcheggiati. L'opportunità di usare per breve tempo i carri come depositi viaggiatori è per V-Zug di grande importanza, come



Semifabbricati per lavastoviglie pronti per l'assemblaggio finale.

spiega Matthias Hirzel: «SBB Cargo ci avvisa quando i carri arrivano a Rotkreuz, e noi possiamo decidere quando desideriamo che ci sia consegnato un carro. Questo è un ottimo servizio della ferrovia, che noi apprezziamo grandemente.»

Miglior ripartizione del lavoro

Se per V-Zug il momento è propizio, basta una telefonata per concordare la consegna nella mattinata del giorno successivo. Tramite il binario di raccordo, il carro (in rari casi due o tre) arriva direttamente dallo stabilimento dell'azienda al magazzino verticale. Un altro vantaggio per V-Zug: con otto ore di lavoro esenti da costi, i collaboratori delle spedizioni hanno un margine di manovra molto più ampio per quanto riguarda lo scarico delle merci e non devono dipendere

dai tempi di un autista. Questa flessibilità è il fattore più importante che ha indotto V-Zug a scegliere SBB Cargo come partner.

«Grazie all'elevata flessibilità e affidabilità che SBB Cargo ci offre, possiamo ripartire meglio il lavoro nel corso della giornata, con ripercussioni positive sulla nostra redditività», spiega il responsabile per la logistica Hirzel. Egli è inoltre lieto di aver trovato in Jürg Hangartner, il consulente alla clientela di SBB Cargo, un unico interlocutore di grande competenza, che sa come analizzare e affrontare eventuali problemi. «Siamo molto soddisfatti della consulenza che riceviamo.» Da V-Zug anche le considerazioni di tipo ambientale hanno molta rilevanza: i trasporti con la ferrovia contribuiscono a far sì che l'azienda adempia alla normativa ambientale ISO1401.

Testo: Susanne Wagner. Foto: Hansjörg Egger.



Immagazzinare costa – per questo motivo anche i carri ferroviari sono usati come deposito.



V-Zug: innovazione e tradizione.

La V-Zug AG è leader in Svizzera per la produzione e l'offerta di apparecchi da cucina e da lavanderia, come ad esempio lavastoviglie, forni, lavatrici e asciugatrici. Oltre alle attività di sviluppo nel proprio laboratorio di ricerca e alla produzione di pregiati elettrodomestici, il leader di mercato V-Zug si occupa anche della distribuzione di beni commerciali quali le cappe aspiranti, il cui trasporto è affidato a SBB Cargo. L'impresa, che oggi appartiene al Metall Zug Gruppe, è stata fondata nel 1913 come Verzinkerei Zug, che produceva lavatoi zincati. Dalla fusione della fabbrica Metalli con la Verzinkerei Zug l'impresa ha preso il nome di V-Zug. I clienti di V-Zug sono rivenditori specializzati, costruttori di cucine e installatori di impianti sanitari. Nel 2005, 1268 collaboratori hanno raggiunto un fatturato di 364 milioni di franchi (230 milioni di euro). V-Zug trasporta il 10 a 15% delle proprie merci su rotaia, il che significa in media un carro ferroviario al giorno.

chiaro & preciso

Partenza	Fabriano, Italia
Destinazione	Zugo, Canton Zugo
Trasbordo	Desio, dal camion alla rotaia
Merce trasportata	Cappe aspiranti
Destinatario	V-Zug AG
Carri	Con pareti scorrevoli



La Svizzera **legata** alle aziende speciali.

L'approvvigionamento in Svizzera di combustibili e carburanti vitali necessita di una stretta interazione tra i mezzi di trasporto su acqua, rotaia e strada. SBB Cargo riveste un ruolo importante all'interno di questa catena logistica.

L'approvvigionamento primario di combustibili e carburanti in Svizzera è letteralmente legato ad alcune aziende speciali basilesi che accolgono nei loro impianti di estinzione i preziosi liquidi provenienti dai porti ARA (Anversa, Rotterdam, Amsterdam) con i container fluviali, depositano la merce in cisterne di stoccaggio e, a seconda delle esigenze, trasferiscono i prodotti per mezzo di pompe sui carri cisterna o camion per la distribuzione sul territorio nazionale. Questo trasbordo apparentemente semplice richiede un enorme impegno a livello infrastrutturale.

Navigazione fluviale e ferrovia.

La ditta Vopak (Svizzera) SA di Birsfelden è leader regionale del settore e una tra le aziende del genere più grandi al mondo. Detiene circa il 30% della quota di mercato nella regione di Basilea. La società, affiliata dell'olandese Royal Vopak BV, dispone di una capacità di stoccaggio pari a 347 000 metri cubi in 68 serbatoi, ognuno dei quali con una capacità che va dai 300 ai 20 000 metri cubi. Il flusso di merce annuo di Vopak è anch'esso impressionante: 1,2 milioni di metri cubi.

L'80% delle proprie attività è concentrato su combustibili e carburanti, il restante 20% concerne i prodotti chimici liquidi. Nel 2005, la società ha gestito la merce di circa 600 navi in arrivo e di altre 120 in partenza; il carico di queste ultime sono gli oli pesanti delle raffinerie svizzere destinati al gruppo di porti ARA. Nello stesso periodo, Vopak ha caricato 900 composizioni di treni con 20 carri cisterna e 10 000 camion con una gamma ampiamente diversificata di prodotti.

In linea generale, l'approvvigionamento di Vopak arriva attraverso il Reno. «La navigazione



Il «mezzo di trasporto più sicuro, ecologico, produttivo ed economico in assoluto»: la navigazione fluviale.

fluviale», afferma Severin Plüss, Managing Director di Vopak, «è il mezzo di trasporto più sicuro, produttivo, economico ed ecologico in assoluto.» L'approvvigionamento su rotaia si è rivelato sensato e competitivo in particolare sulle distanze più brevi dalle raffinerie tedesche. Plüss sottolinea tuttavia che quando il livello dell'acqua è troppo basso – inconveniente sporadico dei fiumi in inverno – la ferrovia resta la prima scelta.

« SBB Cargo è il nostro partner più importante nell'approvvigionamento del Mittelland. »

Severin Plüss

Di conseguenza, la regione di Basilea è rifornita di combustibili e carburanti per l'80% attraverso il Reno e per il 20% su rotaia. La ferrovia svolge tuttavia un ruolo chiave nelle attività di distribuzione di Vopak in Svizzera. Mentre i camion servono le destinazioni nel comprensorio di Basilea, l'approvvigionamento di tutto il Mittelland è affidato alla ferrovia – e in quel caso, per il 90% a SBB Cargo, «il nostro partner più importante», per citare le parole di Severin Plüss.

Due terzi su rotaia.

Il trentaseienne Severin Plüss, ex responsabile Marketing e Vendita presso ChemOil Logistics, una società affiliata di SBB Cargo, è passato alla Vopak nell'ottobre dell'anno scorso occupando la stessa posizione, e sei mesi dopo è stato nominato direttore. Anche in questa nuova situazione, le due aziende intrattengono buoni

rapporti di collaborazione. Professionista dall'esperienza comprovata nelle attività di logistica relative a merci pericolose chimiche e petrolchimiche, Plüss ha recentemente osservato nel trasporto intermodale un forte orientamento verso la ferrovia.

«In precedenza, nel traffico di oli minerali a partire dai porti fluviali di Basilea, due terzi dei trasporti nazionali finivano su strada e solo un terzo su rotaia; ora il rapporto si è esattamente capovolto», precisa. Questa evoluzione potrebbe essere dovuta da una parte alla Tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni nonché ai problemi cronici del traffico stradale e, dall'altra, alla politica dei prezzi tendente al ribasso e alle offerte allettanti di tutte le compagnie ferroviarie operanti nell'aspro clima concorrenziale della liberalizzazione europea.

Oltre all'approvvigionamento nazionale di combustibili, carburanti e prodotti liquidi chimici, Vopak carica i carri cisterna con l'MTBE per l'Italia. Dietro questa sigla tecnica si cela la dicitura quasi impronunciabile di «metil-terziar-butil-etero». Plüss spiega che si tratta di un additivo per la benzina che consente di aumentare il numero di ottani. Secondo lui, il trasporto di combustibili e carburanti in Svizzera su rotaia «è uno svantaggio, dato che generalmente i treni vanno dritti a destinazione senza fermarsi da Vopak».

Preparativi per il futuro.

La società Vopak, che conta 26 collaboratori, è l'unica azienda indipendente del settore sul territorio svizzero – tutte le altre sono controllate da gruppi petroliferi. L'azienda investe costantemente nelle infrastrutture e nella sicurezza tecnica, in particolare in funzione delle esigenze di mercato più complesse. Prendiamo ad esempio l'introduzione dei carburanti bio fissata per

metà 2007. L'eliminazione dell'imposta per la parte biologica avrà forti ripercussioni sulla logistica di Vopak.

Le cisterne, le condutture, le pompe e i contattori dovranno essere letteralmente equipaggiati e calibrati per far fronte alla nuova situazione. «I clienti richiederanno servizi supplementari per quel che concerne gli additivi», prevede Plüss. Anche l'arrivo sul mercato del nuovo «olio combustibile ecologico povero di zolfo» previsto per l'inizio del prossimo anno renderà ancora più difficili le condizioni di lavoro. Per evitare qualsiasi rischio di contaminazione, infatti, sarà necessario stoccarlo lontano dagli altri prodotti.

Testo e foto: Wilf Seifert.

Vopak – leader di settore.

Royal Vopak è la più grande azienda indipendente di stoccaggio di prodotti chimici e petrolchimici. La sua attività principale consiste nello stoccaggio e nella gestione di questi prodotti nonché nella fornitura dei servizi logistici associati. Il gruppo dispone di varie basi di appoggio in 30 nazioni nel mondo. La sua rete comprende 75 terminal di stoccaggio con una capacità di ben 20 milioni di metri cubi. I porti di Rotterdam, Anversa, Houston e Singapore fungono da hub. Royal Vopak si occupa inoltre della manutenzione dei terminal industriali svizzeri che agiscono da contraenti integrati per i grandi complessi chimici e le grandi raffinerie adiacenti. Nel 2005, Royal Vopak ha realizzato, con un fatturato di 683,6 milioni di euro (1,04 miliardi di franchi) per i servizi di manutenzione, un utile netto (posti speciali inclusi) di 93,2 milioni di euro (142 milioni di franchi). Alla fine dell'anno scorso, l'azienda contava 3433 collaboratori alle sue dipendenze.

chiaro & preciso

Partenza	Porti ARA (Amsterdam, Rotterdam, Anversa)
Paese di destinazione	Svizzera
Merce trasportata	Combustibili, carburanti, prodotti chimici liquidi
Trasporto intermodale	Battello fluviale (importazione), ferrovia (Mittelland, importazione in caso di acqua bassa), camion (regione di Basilea)
Destinatario	Vopak (Svizzera) SA, Birsfelden



Soluzione ferroviaria innovativa per il trasporto di cemento.

Un nuovo sistema di trasporto combinato consente alla ditta Jura Cement di evitare gli ingorghi stradali nella zona di Zurigo e di salvaguardare l'ambiente. E SBB Cargo dà il suo contributo.

I silo container carichi di Jura Cement sono già pronti la mattina presto sulla piattaforma di trasbordo della stazione di San Gallo-Winkeln. Durante la notte SBB Cargo li ha trasportati dal cementificio di Wildegg nel Canton Argovia fino a Winkeln, dove nel corso della mattinata vengono trasbordati sui camion per la distribuzione capillare.

«Da un lato abbiamo scelto la ferrovia per evitare le difficili condizioni di traffico sulle strade di Zurigo-Nord, dall'altro hanno avuto peso delle considerazioni di natura ecologica», spiega

Hanspeter Meyer, responsabile marketing e vendita di Jura Cement. La riduzione delle emissioni nella produzione e nella logistica è parte della filosofia ambientale del secondo produttore di cemento della Svizzera. Grazie al nuovo sistema di trasporto, l'azienda può trasportare ogni anno 15 000 tonnellate di cemento supplementari su rotaia anziché su strada.

Un solo cambio di container.

Secondo il consulente alla clientela SBB Cargo Rolf Haller, un altro punto di forza del

nuovo traffico intermodale è rappresentato dall'orario fisso e vincolante a cui i clienti possono attenersi: «Ed è un bene anche per SBB Cargo. Prima servivamo fino a quattro diverse stazioni nella Svizzera orientale, mentre con il nuovo sistema possiamo concentrare i trasporti di cemento in un'unica sede in Svizzera orientale.»

Poiché Jura Cement ha un proprio raccordo ferroviario a Wildegg, con la nuova catena logistica serve un solo cambio di container dalla rotaia alla strada. Anche il macchinario di trasbordo Reach Staker da 78 tonnellate, situato a



Design futuristico: il Reach Staker a San Gallo-Winkeln.

San Gallo-Winkeln, svolge un ruolo importante; appartiene alla ditta Giezendanner Transport AG con cui Jura Cement ha sviluppato il sistema di trasbordo.

Giezendanner carica ogni anno circa 9000 carri ferroviari, e grazie al suo know-how sui container è il partner ideale per Jura Cement. «Questo modello di macchinario è finora l'unico in Svizzera», spiega il gerente Ulrich Giezendanner, «Siamo soddisfatti che i trasporti – un lavoro d'equipe di diversi offerenti – siano ben avviati.»

Torniamo a San Gallo-Winkeln: è impressionante vedere in azione questa possente macchina dal design futuristico, mentre solleva il container dal carro e lo trasferisce sulla superficie di carico del camion. L'autista aspetta fino a quando non lampeggia la luce verde sul braccio elevatore per indicare che l'aggancio è avvenuto.

Il braccio solleva ora con leggerezza il container da 30 tonnellate e lo colloca sul camion che a sua volta lo trasporterà al cementificio del cantiere del cliente. Qui l'autista mette il container sotto

« Questo è il sistema del futuro. »

Hanspeter Meyer

pressione, lo inclina tramite il sistema idraulico e pompa il cemento nel silo di ricezione tramite il tubo di svuotamento. Occorre circa un'ora prima che le 30 tonnellate di cemento siano pompate nel silo.

Il camion riporta poi indietro i contenitori vuoti e li sistema sui carri ferroviari liberi che nel



Meta finale per il cemento del Giura: il cantiere dello stadio di San Gallo.

chiaro & preciso

Partenza	Wildegg, Canton Argovia
Destinazione	San Gallo-Winkeln, cantieri nel Cantone San Gallo
Merce trasportata	Cemento in container
Fornitore	Jura Cement, Aarau
Macchinario di trasbordo	Reach Staker, 78 tonnellate
Carri	Pianali per container

pomeriggio li trasporteranno nuovamente a Wildegg. Ogni giorno fanno avanti e indietro da quattro a otto container – una quantità destinata a crescere costantemente nel prossimo futuro.

«L'aspetto innovativo della nuova catena logistica è rappresentato proprio da questo ritmo fluido di scarico e carico. Questo è il sistema del futuro», spiega Hanspeter Meyer di Jura Cement. L'efficienza del processo indica chiaramente che vi sono dei professionisti all'opera. L'autista della ditta di trasporti locale Frischknecht ingaggiata da Jura Cement è in grado di manovrare il macchinario di trasbordo oltre che il camion.

Una parte dei container finisce nel grande cantiere dello stadio di San Gallo. «In questo caso i container fanno solo 800 metri su strada», afferma Hanspeter Meyer commentando questo valido esempio di trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia. Menziona poi un altro vantaggio per Jura Cement, ovvero la possibilità di allestire piccoli depositi intermedi sull'area di trasbordo in modo da venire incontro ai desideri dei clienti con flessibilità ancora maggiore.

Jura Cement

Con una capacità produttiva di 900 000 tonnellate di cemento all'anno e un organico di 200 collaboratori, Jura Cement è il secondo produttore di cemento in Svizzera. I due cementifici – uno a Wildegg (Canton Argovia) e uno a Cornaux (Cantone di Neuchâtel) – producono cementi per i campi d'impiego più diversi. La maggior parte dei clienti di Jura Cement opera in Svizzera. L'impresa rifornisce anche i cementifici di grandi cantieri come ad esempio gli impianti per la Nuova trasversale alpina (Neat). Tra le priorità dell'azienda figura anche la tutela dell'ambiente: oltre il 50% del cemento lascia gli stabilimenti con la ferrovia.

Testo: Susanne Wagner. Foto: Mario Gaccioli.



Un'acciaiera in partenza per la Cina.

Un tempo l'acciaiera Westfalenhütte era situata a Dortmund, ora produce acciaio in Cina. Il suo trasferimento ha rappresentato una sfida particolare, non solo sotto il profilo della logistica.

Quel che per gli altri è un problema, per Bernd Majewski è divertente: «Ci interessa tutto quello che non si può mettere nei container», dice. Il produttore cinese di acciaio Shagang si è dunque rivolto al posto giusto – il datore di lavoro di Majewski, l'azienda di logistica Rohde & Liesenfeld di Amburgo – dopo aver acquistato un'acciaiera a Dortmund. Una fabbrica completa con altiforni, laminatoi e tutte le apparecchiature necessarie; ai tempi d'oro, qui hanno lavorato per ThyssenKrupp ben 40 000 dipendenti. Lo stabilimento occupa una superficie pari a 250 campi da calcio. Shagang aveva bisogno dell'acciaiera in Cina.

A tutt'oggi è l'operazione di trasloco industriale più imponente che sia stata mai realizzata. Rohde & Liesenfeld si è già occupata del trasloco

di altre fabbriche e impianti, tra cui anche il trasferimento di una diga dall'Austria al Pakistan. Tuttavia, il trasporto della Westfalenhütte da Dortmund al porto marittimo di Zhangjiagang – dove sono poi subentrate delle imprese cinesi per il trasporto fino alla sede a Jinfeng Town – è stata, come ammette Majewski, un'operazione «davvero particolare» anche per lo specialista di Amburgo.

Chinatown nel bacino della Ruhr.

Già soltanto le trattative contrattuali sono durate tre mesi. Per il trasloco i cinesi hanno pagato una somma milionaria a due cifre – in ogni caso meno di quanto sarebbe costato costruire un'acciaiera ex novo – tanto più che lo stabilimento di 131 anni aveva solo valore di rottame

per il vecchio proprietario. Il peso del carico era di 150 000 tonnellate – le componenti singole più grandi, le torrette rotanti, pesavano già da sole 160 tonnellate e misuravano 12 × 6 × 5 metri. «Se tutte le singole parti si potessero collocare in container allineati, si formerebbe una sequenza lunga 110 chilometri», dice Majewski.

Sotto il profilo logistico, la fase più delicata era il trasporto fino al porto interno di Dortmund, con tanti ponti e limitazioni di peso e altezza. È stato necessario impiegare autocarri speciali che viaggiavano di notte scortati dalla polizia. Ma la sfida più grande è stata per Majewski la comprensione reciproca. Persino i membri della direzione di Shagang non parlavano inglese. Nel cantiere era necessaria la presenza fissa di due interpreti. Ma, sempre secondo Majewski, ancora

più difficile era far comprendere ai cinesi alcune consuetudini europee: ad esempio, che di domenica e nei giorni festivi non si può lavorare, o che il trasporto di carichi sovradimensionati richiede delle autorizzazioni speciali. «In particolare è stato difficile spiegare ai cinesi che i carichi andavano fissati nei container secondo parametri specifici.»

Dello smontaggio della fabbrica si sono occupate alcune ditte cinesi con un migliaio circa di dipendenti alloggiati negli ex uffici dello stabilimento. Durante i lavori gli abitanti di Dortmund hanno ribattezzato la fabbrica «Chinatown». Lo smontaggio della Westfalenhütte è iniziato nel 2002, poco più di un anno dopo la sua chiusura.

« È stato difficile spiegare ai cinesi che i carichi andavano fissati nei container secondo parametri specifici. »

Bernd Majewski

Ogni singola parte è stata contrassegnata e registrata. Prima del trasporto le componenti sono state pulite in modo approssimativo, perché il grasso protegge dalla corrosione. Alla fine del 2003 l'ultimo pezzo ha raggiunto la sua nuova dimora. Una sezione dell'acciaiera è entrata in funzione nella primavera del 2005, e dall'autunno dello stesso anno è operativo l'intero impianto – con prestazioni superiori al 60% rispetto a prima.

La ditta di Amburgo era responsabile per il trasporto dei materiali smontati e imballati dal cantiere di Dortmund fino al porto marittimo di Zhangjiagang, operazioni di scarico incluse. Il trasporto è iniziato su strada fino al canale Dortmund-Ems, proseguito poi con la navigazione interna fino ad Anversa e infine su navi per il trasporto convenzionale e navi container fino in Cina. Rohde & Liesenfeld ha collaborato a tale scopo con diversi spedizionieri, in quanto lo specialista di logistica non dispone di veicoli propri per incarichi così complessi.



Bernd Majewski, 64 anni, spedizioniere qualificato di Amburgo, ha cominciato a lavorare per Rohde & Liesenfeld (R&L) nel 1972, dopo aver soggiornato in Svizzera, Francia e Africa. Oggi, in veste di mandatario di Rohde & Liesenfeld Projects GmbH, società affiliata di R&L,

si occupa esclusivamente di progetti di trasporto speciali. Fondata nel 1954, R&L ha sede ad Amburgo. In collaborazione con la ditta francese Geodis Overseas, R&L gestisce una rete di 137 succursali in 47 paesi e dà lavoro a 2300 dipendenti.

Testo: Marcel Hänggi.

Illustrazione: Michael Meister.

SBB Cargo amplia il traffico intermodale.



Foto: Hansjörg Egger

SBB Cargo porta avanti l'ampliamento dei trasporti sull'asse Nord-Sud. Attualmente SBB Cargo conduce ogni settimana oltre 250 treni in veste di spedizioniere convenzionato. Una tendenza in continuo aumento.

SBB Cargo persegue una crescita sistematica nel corridoio di transito sull'asse Nord-Sud. La parte più consistente riguarda i trasporti intermodali: il ruolo predominante spetta tuttora ai trasporti provenienti dai porti di Anversa, Rotterdam e Amburgo/Bremerhaven. «Il traffico intermodale è il motore di crescita sull'asse Nord-Sud», spiega Ralf-Charley Schultze, responsabile del traffico intermodale di SBB Cargo. Grazie alle due società affiliate in Germania e in Italia, SBB Cargo si pone come unico interlocutore per i trasporti sull'asse Nord-Sud. «Ci assumiamo la responsabilità totale sull'intero tragitto. I clienti hanno un solo interlocutore e possono contare quindi sulla massima chiarezza e trasparenza. Prima della liberalizzazione, questo non esisteva», sottolinea Schultze.

I nuovi trasporti non si lasciano attendere

Nei mesi scorsi SBB Cargo ha fatto registrare un'ulteriore crescita nel traffico intermodale. A partire da settembre la ferrovia merci svizzera serve la tratta Lubeca-Novara con tre corse circolari a settimana, dietro incarico di Hupac e come trasportatore principale. Per la tratta Anversa-Padova, SBB Cargo gestisce per la prima volta tre corse circolari settimanali attraverso il Brennero, avvalendosi della collaborazione di B Cargo (Belgio), WLB (Wiener Lokalbahn) e Trenitalia. SBB Cargo ha aumentato i giorni di transito settimanali con una corsa circolare in più sulla tratta Amburgo-Gallarate e due in più sulla tratta Anversa-Gallarate. Ralf-Charley Schultze conclude dicendo che: «L'importante crescita nel corridoio lungo l'asse Nord-Sud dimostra che, puntando sull'internazionalizzazione, SBB Cargo ha adottato la strategia giusta.»



I funghi buoni si trovano raramente sul ciglio della strada.

Marco Terranova non ama i pregiudizi. Quest'uomo dal percorso non comune approda da SBB Cargo Italia come direttore commerciale.

«Non sono un tipico italiano», afferma Marco Terranova, direttore di SBB Cargo Italia. Atipico perché non beve il caffè e predilige invece i formaggi svizzeri. Soprattutto l'Appenzeller per il suo carattere forte e deciso: magari fosse così anche la burocrazia italiana che, evocando gli usi e costumi del proprio paese, Terranova sostiene essere troppo lenta. SBB Cargo è invece un'azienda dinamica. Gli svizzeri si distinguono per la loro individualità, dichiara – lui che finora aveva lavorato per un gruppo tedesco.

L'internazionalizzazione, lo spirito innovativo – ecco cosa l'ha spinto sei mesi fa ad accettare la dirigenza di SBB Cargo in Italia. Il concetto «domani è diverso da ieri» riassume la sua predilezione per la versatilità che contraddistingue il suo lavoro.

Semplicemente complicato.

Dal primo momento, quest'ingegnere qualificato ha capito dove occorre intervenire. «Dobbiamo semplificare il sistema ferroviario per i

«**Dobbiamo semplificare il sistema ferroviario per i nostri clienti.**»

Marco Terranova

nostri clienti. Molte aziende italiane pensano che le spedizioni su rotaia siano complicate. Tocca a me ed al mio team trasformare questo complesso sistema in una semplice equazione.» Ecco alcuni dei successi ottenuti: a Torino e Brescia,

SBB Cargo trasferisce ora i gruppi di carri direttamente sui binari di raccordo dei clienti, il che rappresenta un notevole balzo in avanti nella giovane storia dell'azienda. L'offerta ferroviaria si è quindi ampliata per alcuni clienti diventando così più interessante. SBB Cargo, inoltre, serve destinazioni in cui si trasbordano le merci dalla rotaia alla strada e viceversa.

Penetrare il mercato dell'Italia del Nord è tra gli obiettivi di Terranova. «Noi vogliamo avvicinarci ai nostri clienti in Lombardia e Piemonte. Questo significa anche servire nuove sedi ed intensificare i trasporti verso queste destinazioni. Dobbiamo incrementare la nostra rete», questa è in sintesi la strategia di Marco Terranova. La qualità riveste secondo lui un ruolo fondamentale. «Molti clienti sono alla ricerca di buone soluzioni di trasporto. Sta a noi convincerli che i

servizi di trasporto di qualità sono anche e soprattutto possibili con la ferrovia», afferma alludendo agli imprenditori italiani che per cultura pensano prima di tutto alla strada per il trasporto della propria merce.

Nicchie di mercato in vista.

Terranova punta su un'altra carenza di mercato: la consulenza logistica. «SBB Cargo possiede il know-how, l'esperienza e un team con spirito d'impresa che punta sulla qualità», assicura. La gestione dei 260 treni a settimana richiede un grande impegno da parte del suo team. Un'intensificazione del traffico comporterebbe attualmente degli intasamenti e, di conseguenza, pregiudicherebbe la qualità. D'altro canto, i clienti nuovi si acquisiscono solo se la qualità è assicurata. Per questo l'obiettivo di Terranova è quello di ingrandire il team in modo graduale ma costante. «Se domani si presentassero davanti a me cinquanta macchinisti specializzati, li assumerei subito», afferma scherzando, anche se non del tutto.

Marco Terranova capisce le persone e le apprezza. «Siamo tutti uguali, svolgiamo solo lavori diversi.» Le gerarchie non sono il suo forte. Preferisce i contatti umani, anche quelli che vanno al di là della sfera lavorativa. «L'umorismo non mi dispiace. Amo anche scherzare, ma perseguo sempre i miei obiettivi con grande serietà», afferma. Il fatto che si rivolga agli altri con attenzione e rispetto – indipendentemente che si tratti di collaboratori o clienti – si evince dalla sua filosofia aziendale: «Tante teste pensano meglio di una sola.» Vuole far capire ai collaboratori che possono contare sul suo sostegno.

Le lunghe passeggiate nei boschi sul Lago di Como, la sua casa delle vacanze, gli donano la forza necessaria per affrontare tutto ciò. Ma non sono di certo i sentieri già battuti quelli che lo attraggono quando si dedica alla sua passione, la raccolta di funghi. «Conosco qualche buon posto, per il resto seguo sempre il mio istinto.»

Marco Terranova, 43 anni, è il nuovo direttore di SBB Cargo Italia. Marco Terranova è stato direttore generale della società affiliata italiana di un gruppo tedesco specializzato in dispositivi di sollevamento e sistemi trasportatori. In precedenza aveva svolto diverse funzioni dirigenziali in seno al gruppo, tra cui direttore tecnico, direttore di vendita e direttore di stabilimento. Marco Terranova ha studiato Ingegneria con indirizzo meccanico all'Università di Milano. Si è trattenuto spesso e per lunghi periodi nella sede centrale dell'azienda in Germania. Marco Terranova è sposato e padre di due figli; vive a Monza con la sua famiglia.

Testo: Susanne Perren. Foto: Rino Lo Brutto.



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@sbb.ch
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales:

Vendita Svizzera (senza Ticino)
Casella postale
4065 Basilea
Svizzera
Tel. 0800 707 100
Fax 0800 707 010
cargo@sbb.ch

Vendita Ticino
Tel. 0800 864 360
Fax 0800 864 361

Distribuzione Italia
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia
Tel. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbcargomilano@sbb.ch

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

Traffico intermodale

Casella postale
4065 Basilea
Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Fax Svizzera 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo.verkauf@sbb.ch

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 del materiale rotabile:

Servizio Materiale rotabile
Eisässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basilea
Svizzera
Tel. +41 (0)51 229 04 50
Fax +41 (0)51 229 04 59
vertrieb.servicerollmaterial@sbb.ch

Contate su di noi.

↔ SBB CFF FFS Cargo

Con SBB Cargo l'ultima moda fa tappa anche in Svizzera.
E sempre grazie a SBB Cargo ogni giorno viaggiano più di
20 000 camion in meno. Contate anche in futuro su sguardi
ammirati. www.sbbcargo.com



Per le nuove tendenze internazionali: SBB Cargo.