

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

4 | 11



Lungo... 4

...il viaggio di un microonde per la Svizzera.

Ecologico... 10

...lo spirito dell'impresa di materiali edili Sika.

Efficiente... 12

...il trasferimento di un impianto per il calcestruzzo.

Insieme... 18

...all'opera nel centro postale di Mülligen.



Foto di stagione.

I lavori di costruzione e ampliamento nella galleria di base del Gottardo della nuova ferrovia trasversale alpina NFTA sono estremamente impegnativi. Il calcestruzzo posato, ad esempio, deve garantire una durata di 100 anni secondo le direttive del committente. E il materiale necessario viene trasferito nel cantiere di Sedrun (foto) al centro del tunnel tramite cunicoli orizzontali e verticali lunghi complessivamente 1,8 chilometri – nei momenti di maggiore attività qui si sono lavorati fino a 900 metri cubi di calcestruzzo al giorno. A pagina 10 e 11 trovate maggiori dettagli sui lavori in corso nella galleria e sul trasporto ecologico dei materiali da costruzione del produttore Sika.



Partnership.

Cara lettrice, caro lettore,

Il buon funzionamento delle catene logistiche si basa sulle partnership. Solo chi si affida agli altri operatori della catena ha fiducia nel sistema. E solo così i clienti affidano alle imprese di logistica il loro bene più prezioso: il risultato della loro produzione. Nelle catene logistiche, quindi, tutti gli ingranaggi devono interagire alla perfezione: il fornitore deve dare in consegna i materiali nei tempi convenuti; il produttore assemblare i singoli componenti per dare vita al prodotto richiesto dal mercato; gli importatori, i grossisti o i centri di distribuzione assicurare le quantità richieste dai consumatori e la distribuzione capillare. E infine il negozio deve mettere a disposizione il prodotto al consumatore finale.

Il traffico a carri completi è un elemento basilare e irrinunciabile dell'apparato logistico svizzero. SBB Cargo fornisce il 23 % delle prestazioni di trasporto nel traffico merci nazionale svizzero. Ecco perché vogliamo creare una base solida per garantire un futuro al traffico a carri completi. Il risanamento di questa rete può riuscire solo in collaborazione con i nostri partner e clienti. Serve anche il coraggio di adeguare l'offerta alle esigenze odierne del mercato dei trasporti. La convinzione che strada e rotaia possano e debbano integrarsi a vicenda apre inoltre nuove prospettive per il futuro.

Da SBB Cargo ci crediamo e per il futuro puntiamo a essere un partner di logistica affidabile e solido, che continua a operare nel segno della proverbiale qualità svizzera. Perché là dove l'economia è efficiente, ci siamo anche noi.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Indice.

- 4 **Cina – Svizzera sola andata.**
Il lungo viaggio di un microonde.
- 8 **Navigazione semplificata.**
Il nuovo sito web di SBB Cargo.
- 10 **Trasporti a impatto zero sul clima.**
Compensazione di CO₂ per Sika Schweiz AG.
- 12 **Un cantiere in viaggio.**
SBB Cargo in azione per la galleria di base.
- 14 **Frammenti.**
Misure di risanamento. Audit SQS.
- 16 **Banditi e freddo glaciale.**
Il lavoro di un someggiatore sul Sempione.
- 17 **Logistica 2015.**
L'opinione del professor Paul Wittenbrink.
- 18 **Partnership sulla rampa.**
Il manovratore Cargo e l'operatore logistico della Posta.



Da Foshan a una cucina svizzera: il lungo viaggio di un microonde.

Il viaggio lungo ben 19 000 chilometri di un forno a microonde dal costruttore in Cina alla Svizzera dura circa 40 giorni, su ferrovia, nave e camion. SBB Cargo rappresenta un anello importante nella catena del trasporto combinato d'oltreoceano.

TESTO: BERNHARD RAOS



Sul delta del fiume Perle piccole navi trasferiscono le merci destinate all'esportazione sulle navi portacontainer d'oltremare che trasportano i contenitori ai grandi porti europei di Rotterdam, Anversa, Bremerhaven o Amburgo.

Foshan è una delle tante metropoli sul delta altamente industrializzato del fiume Perle nel Sud della Cina, ma è anche il centro dell'industria elettronica cinese e qui hanno sede grandi aziende. Peter Becker, responsabile Trasporti Internazionali presso il grande distributore Coop, ha chiesto la consegna, tramite un ufficio acquisti di Hong Kong, di vari container carichi di forni a microonde.

L'ordine era partito dal reparto acquisizioni di Coop. «Un container può contenere circa 600 forni a microonde. Non richiediamo tutto il fabbisogno annuo in una volta sola, in quanto ciò impegna capitale inutilmente, occupa spazio di magazzino e genera costi aggiuntivi»,

spiega Becker. I microonde sono prodotti già sotto il label a marca propria Coop e sono provvisti di tutte le etichette e i codici a barre EAN. È allegato anche il libretto di istruzioni in tre lingue. All'inizio Coop aveva richiesto un prototipo che aveva testato nel proprio laboratorio di Basilea. Successivamente l'ufficio acquisti di Hong Kong si è preoccupato di far rispettare le specifiche e le scadenze di produzione stabilite da Coop e ha eseguito controlli di qualità sul posto. L'iter è rodato.

Peter Becker, il cui reparto tratta centralmente le condizioni con i fornitori internazionali di servizi di trasporto, sa esattamente quali leve muovere: «Trattiamo direttamente con il fornii-

tore di servizi che poi esegue realmente la prestazione. Acquistiamo la merce essenzialmente free on board (FOB), in altre parole il nostro fornitore è responsabile del carico e del trasporto del container fino al terminale del porto di Shunde a Foshan.» Il costo assai conveniente dei trasporti va quindi a vantaggio del cliente, e Coop può programmare e gestire in maniera ottimale le importazioni. Tutti i processi successivi sono nelle mani del grande distributore.

Importazioni dalla Cina per miliardi.

Le importazioni di merci in Svizzera dalla Cina nel 2010 sono state pari a 6,1 miliardi di franchi. Il grosso della merce arriva in Europa via mare. >



Foto: Marius Born © Coop



Foto: © SBB Cargo

I prodotti della Cina per Coop Svizzera...

...viaggiano anche in treno: da Rotterdam al magazzino centrale Coop via Basilea...

La voce «macchinari, apparecchi ed elettronica», con 2,2 miliardi nel 2010, ha rappresentato oltre un terzo di tutte le importazioni dalla Cina.

L'ingranaggio nel trasporto del container di microonde è perfetto: il fornitore ha fatto prenotare uno spazio sulla nave portacontainer secondo le indicazioni di Coop e per la consegna al porto è prevista una «closing date», ossia il container deve essere nel terminale di Shunde 48 ore prima dell'imbarco. Nessuno consegna prima, perché costa di più.

Il trasporto di container d'oltreoceano è spettacolare da ogni punto di vista. Il passaggio fra un vettore di trasporto e l'altro (in questo caso dal camion alla nave) è facilitato dalle unità di carico standardizzate su scala mondiale. Il «nostro» container con forni a microonde misura 20 piedi (6,058 metri); ci sono anche container da 40 e 45 piedi. Al terminal di Shunde i container sono prima smistati e poi caricati con una gru nella cella loro assegnata sulla nave.

La «containerizzazione» ha ridotto notevolmente le stallie delle navi incrementandone la redditività. A Shunde vengono impiegate, a seconda della compagnia armatrice, solo navi più piccole che riforniscono la «nave d'appoggio»: le grandi portacontainer, per ragioni di pescaggio e anche di redditività, fanno rotta soltanto sui porti molto grandi, ad es. nella vicina Hong Kong dove, lo scorso anno, sono stati trasbordati 23,7 milioni di container. Oggi esistono navi portacontainer davvero gigantesche: contengono circa 14.000 container, sono lunghe quasi 400 metri, larghe più di 50 e con un pescaggio di oltre 16 metri. Se si mettesse in fila il carico, il serpentone di container raggiungerebbe gli 84 chilometri, più o meno la distanza fra Zurigo e San Gallo.

Ai responsabili dei trasporti di Coop non interessa tanto la dimensione della nave, quanto

piuttosto il costo e il rispetto delle scadenze: «Siamo parte di una cooperazione europea e trattiamo direttamente con i grandi armatori. Prevediamo decine di migliaia di container all'anno.» Grazie a questi volumi e all'acquisto diretto è possibile fissare tariffe di trasporto più vantaggiose. Le spese di trasporto totali incidono fra il 10 e il 15% sul prezzo finale del microonde.

Una portacontainer che salpa dal porto cinese approda a Rotterdam dopo 30-35 giorni, a seconda della società armatrice, la rotta seguita

Il costo del trasporto incide solo per il 10 a 15% sul prezzo di vendita.

e gli scali intermedi. Il viaggio, attraverso il Canale di Suez e il Mediterraneo, è lungo circa 18.000 chilometri. A Rotterdam la nave è scaricata e, dall'area di trasbordo, il container di mi-

croonde è collocato, entro due o tre giorni, su un treno shuttle di Hupac. Hupac è un operatore indipendente del traffico combinato che lavora anche con SBB Cargo International. Possiede circa 5.600 moduli di carri e mette insieme le spedizioni di diversi committenti su treni interi che fanno la spola su lunghe tratte fra i terminali di trasbordo.

Dalla nave al treno.

Da Rotterdam il nostro container arriva al terminale di Basilea dove viene sdoganato e preso in carico da SBB Cargo. Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, ci spiega con pochi semplici numeri l'importanza di SBB Cargo nella catena globale del trasporto di prodotti importati o esportati dalla Svizzera: «Un carro su tre da noi trasportato ha a che fare con l'estero.» E per essere pronti in questo settore anche in futuro, SBB Cargo sta progettando il gateway Limmattal (cfr. riquadro).

La tappa successiva di questo trasporto d'oltremare dura 45 chilometri e conduce diretta-

Gateway Limmattal.

Per Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, il gateway Limmattal, la cui ultimazione è prevista per il 2016, è la «porta svizzera della logistica globale». Il punto di trasbordo centrale di container è la risposta di SBB Cargo all'aumento dei trasporti con questa unità di carico. Ogni giorno arrivano in Europa 200.000 container, nel 2030 saranno il doppio. Secondo stime, l'1% circa di questi è destinato alla Svizzera. In particolare Amburgo e Bremerhaven, i due porti tedeschi sul Mare del Nord, puntano sulla rotaia. I container provenienti dall'altra parte dell'oceano e scaricati qui arrivano da noi per lo più con il treno.

L'intenzione di SBB Cargo è di portare i treni da 750 metri direttamente alla stazione di smistamento di Limmattal. Il gateway funzionerà come una stazione di cambio per container: i treni in arrivo giungono al terminale dove i container vengono trasbordati, per mezzo di gru, su treni in coincidenza che li portano a destinazione. Questo sistema è più rapido e conveniente dello smistamento di singoli carri.

Il gateway Limmattal è strutturato in modo da poter trasbordare fino a 600 container al giorno. Di questi 600 container, l'80% ripartirà da Limmattal su rotaia e non su gomma: questo è il contributo di SBB Cargo al trasferimento su ferrovia del traffico pesante.



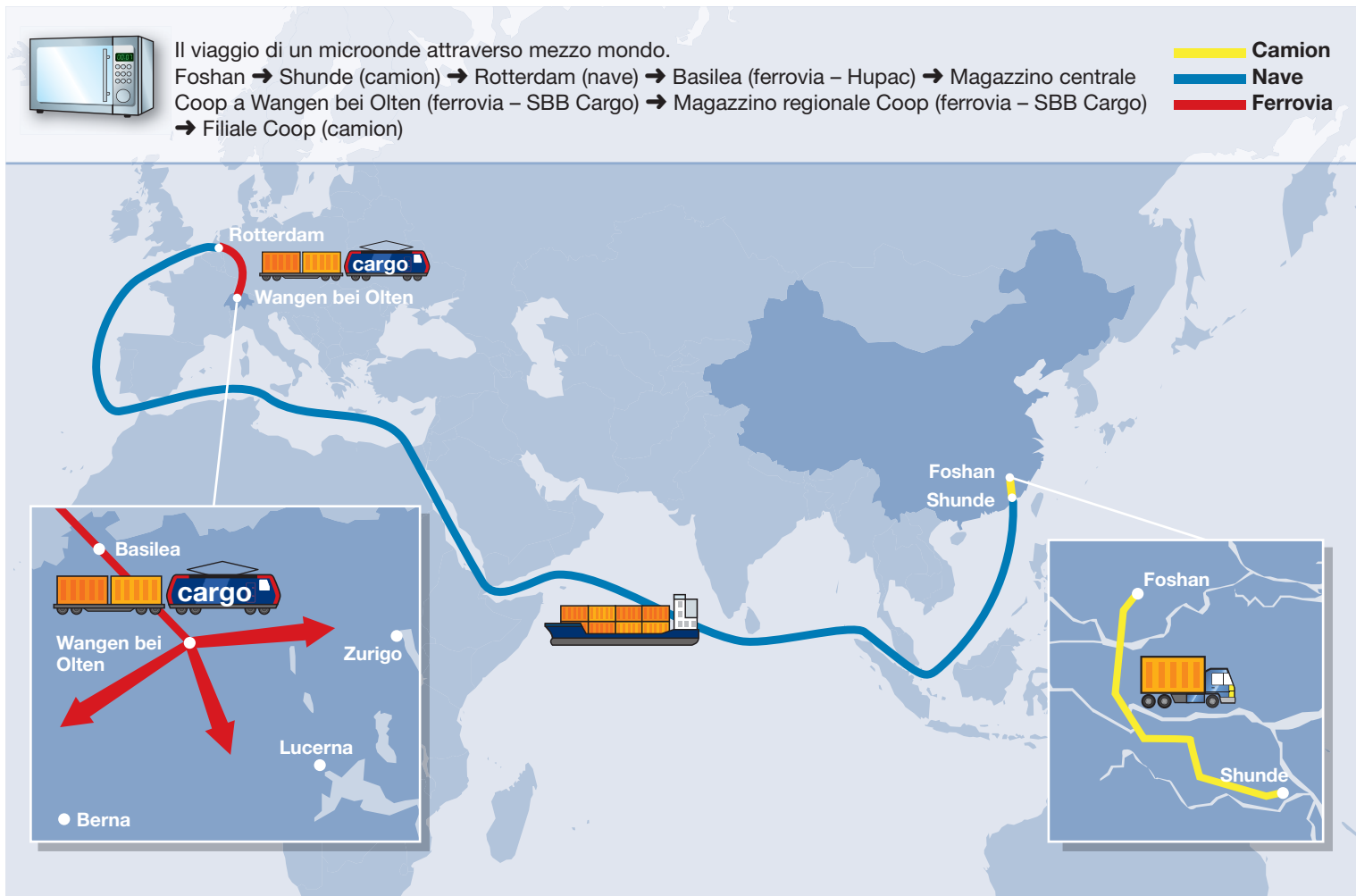
...e da lì ai centri di distribuzione regionali, ad esempio Aclens (VD). Il camion copre l'ultima tappa di questo viaggio intorno al mondo portando la merce alle filiali.

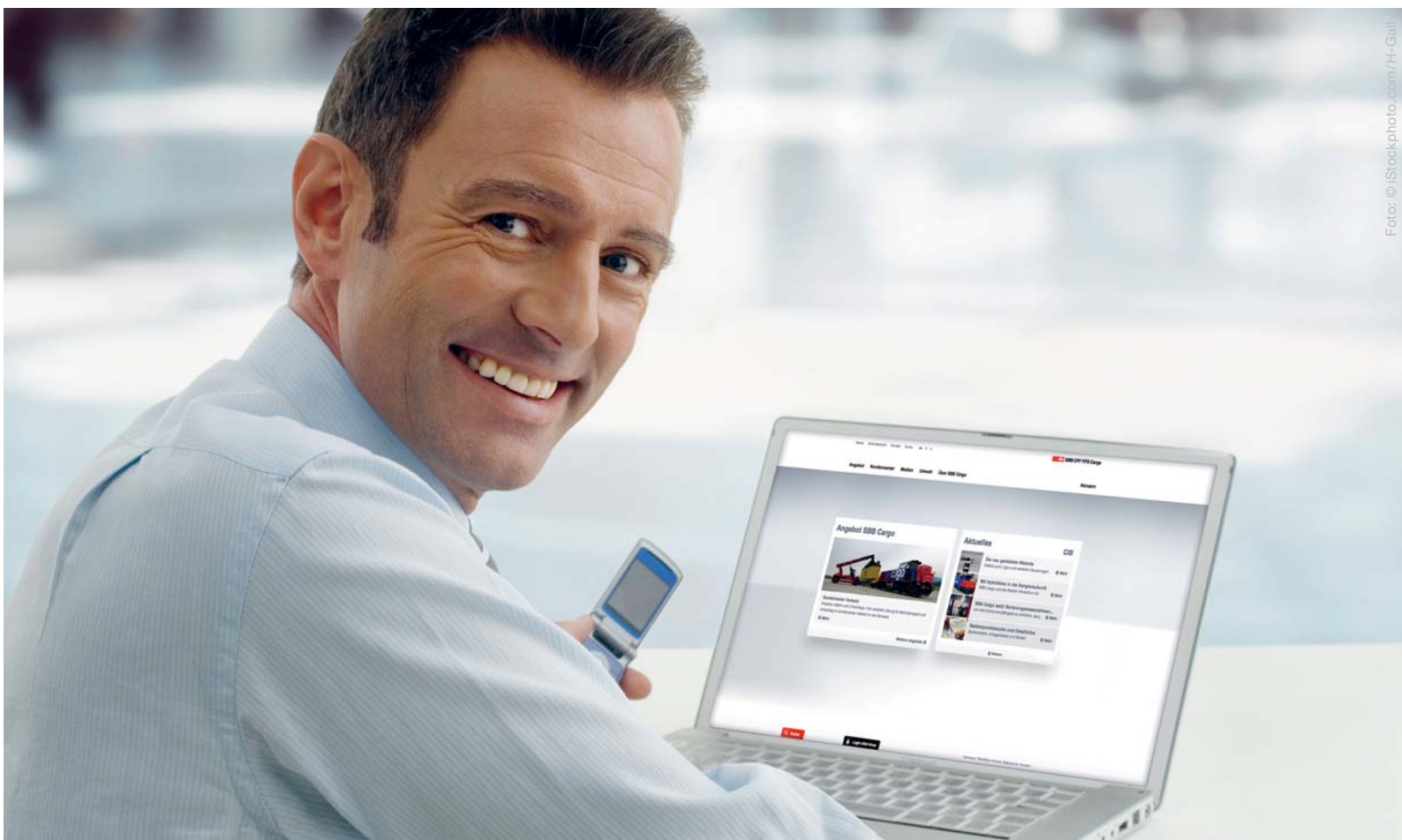
mente al binario di raccordo del deposito centrale Coop a Wangen bei Olten. Il sistema di collegamento per il trasporto combinato internazionale in Svizzera si chiama «Swiss Split». SBB Cargo garantisce così un servizio giornaliero di navetta e una distribuzione capillare di unità di carico intermodali come il container proveniente da Shunde. A Wangen il container è aperto e scaricato dai collaboratori del grande distributore. I singoli forni a microonde sono controllati e temporanea-

mente stoccati su palette, per il minor tempo possibile perché il magazzino impegna capitale e spazio.

Ma Coop conta su SBB Cargo anche in un altro momento: i forni a microonde ordinati da una filiale vengono preparati per i vari negozi a Wangen e portati – con il cosiddetto trasporto notturno – nei centri di distribuzione regionali con il trasporto a carri completi (TCC) di SBB Cargo. L'ultimo tratto è percorso da un

camion che trasporta i microonde alla filiale dove di norma arrivano su roll container entro 21 ore dall'ordine, pronti per essere di lì a poco utilizzati in una cucina svizzera, il punto finale di questa catena di trasporto lunga ben 19 000 chilometri. ■





SBB Cargo è online con una nuova veste.

Grazie alla rielaborazione totale del sito, gli utenti trovano ora più rapidamente quello che cercano. E i clienti possono accedere ora a informazioni specifiche in un'area protetta da password.

TESTO: HEINI LÜTHY

Nell'era di Internet, otto anni sono un'eternità. Il sito di SBB Cargo era stato rielaborato l'ultima volta nel 2003 e ora si ripresenta in una veste totalmente inedita.

Martin Radtke, responsabile Cross Media di SBB Cargo, ha curato il rilancio del sito e ci presenta gli obiettivi principali di questa rielaborazione. «Gli utenti devono poter accedere

alle informazioni con più facilità e rapidità. Per questo motivo abbiamo migliorato la struttura e la navigazione. Da ora in poi i clienti dispongono di un'area protetta da password per consultare informazioni specifiche. Essi hanno inoltre la possibilità di trasmettere o segnalare argomenti e tematiche tramite piattaforme come Facebook, Twitter oppure Google+.» Il sito vanta un importante elemento di naviga-

zione chiamato «Mega Dropdown»: è una finestra che, muovendo il mouse, apre automaticamente un link e permette di passare al terzo livello di navigazione nella rubrica desiderata.

Il sito www.sbbcargo.com è un sito classico, rivolto a una clientela aziendale. Per molti utenti è il punto di partenza per accedere al CIS-online, il sistema d'informazione Cargo, dove i >

clienti, con pochi clic del mouse, possono trasmettere gli ordini di trasporto e disporre dei carri merci. Il secondo pilastro di SBB Cargo online è il blog Cargo (www.cargo-blog.ch). Il blog fu inaugurato originariamente nel 2007, per informare sulla fiera Transport Logistic di Monaco e ottenne un grande successo. SBB Cargo ha deciso pertanto di mantenerlo attivo. Questa piattaforma pubblica generalmente due volte alla settimana informazioni sull'azienda e il traffico merci su rotaia in Svizzera.

Attorno a questi due filoni principali figurano altre piattaforme di informazioni: i siti delle società affiliate SBB Cargo International e Chem-Oil Logistics nonché del progetto Gateway Limmattal, e le pagine dei social network abbinate al blog Cargo (cfr. grafico); quest'ultima offerta è riassunta in una cosiddetta «Social Media Newsroom» in modo da ospitare in un'unica pagina tutte le attività dei social network (in parte solo in tedesco).

Più orientamento alla clientela.

Vari elementi sono stati migliorati in modo mirato a favore della clientela: un nuovo programma permette di contattare più rapidamente gli specialisti di SBB Cargo, mentre la ricerca dei punti di servizio e il catalogo dei

carri sono stati rielaborati e perfezionati. Un altro punto importante è la creazione dell'area riservata, attualmente in fase di allestimento. Martin Radtke spiega: «Questo elemento del sito vuole essere un punto in cui SBB Cargo intensifica il proprio dialogo con la clientela.»

Un piccolo team – formato da collaboratori di SBB Cargo e specialisti esterni – ha verificato innanzitutto chi utilizza il sito e quali sono le informazioni desiderate. In base ai risultati di questa analisi, la navigazione è stata modificata e i contenuti ristrutturati. È nato così un primo prototipo del nuovo sito che è stato presentato a clienti scelti. In base alle loro reazioni sono state nuovamente modificate struttura e navigazione.

Gli autori del nuovo sito hanno dedicato molta attenzione anche ai testi. Martin Radtke spiega: «Le bozze sono state elaborate da due copywriter direttamente con il Content Management System (sistema di gestione dei contenuti). Dopo la stesura vi è stata la rilettura incrociata per aumentare la leggibilità e ridurre le imprecisioni. In seguito a un ulteriore controllo del contenuto, i testi sono stati infine tradotti.» Il risultato è un linguaggio più efficace e più semplice, grazie a cui l'utente arriva più rapidamente alle informazioni che desidera avere.

Con l'attivazione del nuovo sito il processo di rinnovamento ha fatto un grosso passo avanti, ma non è affatto concluso. Martin Radtke: «Il sito di un'azienda va costantemente ottimizzato. È importantissimo disporre di una base tecnica moderna, che si può continuamente evolvere.» Sempre più spesso i clienti aziendali

Ora gli utenti trovano molto più in fretta le informazioni che cercano – anche grazie a un linguaggio più semplice.

consultano il sito mentre sono in viaggio e restano più a lungo online: «Dobbiamo chiederci, quindi, se non è il caso di implementare la nostra offerta di informazioni rendendola più attraente per terminali mobili.»

È possibile, quindi, che la presenza online di SBB Cargo venga nuovamente stravolta, senza aspettare che passino di nuovo otto anni. ■



Due siti al centro.
La struttura della presenza online di SBB Cargo: al centro il sito web aziendale e il blog Cargo; attorno i siti delle società affiliate e la presenza sulle piattaforme social media.
In parte solo in tedesco.



SBB Cargo trasporta con impatto zero sul clima il materiale di Sika per la galleria di base del Gottardo al cantiere di Sedrun.

Prodotta qui, **compensata là.**

I trasporti ferroviari di Sika Schweiz AG con SBB Cargo sono interamente a impatto zero sul clima. L'impresa attiva nel settore degli additivi per l'edilizia compensa l'emissione di CO₂ sostenendo un progetto per l'energia solare in Etiopia.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

André Walser ama avviare nuovi progetti. Il responsabile del centro logistico di Sika a Birr (AG) è dell'avviso che si inizia con poco e poi si avanza un passo per volta. Ed è stato così anche per la compensazione dei gas a effetto serra. Con orgoglio presenta i certificati di myclimate dove si legge che Sika Schweiz AG ha contribuito in maniera sostenibile alla tutela

volontaria del clima e ha compensato circa 200 tonnellate di CO₂ sostenendo i progetti di protezione del clima di myclimate.

La cosa sorprendente è che la quantità di CO₂ compensata è generata dal trasporto merci su rotaia. «Le emissioni di CO₂ causate dal trasporto ferroviario con SBB Cargo in Svizzera >



Foto: Myclimate

I contributi di Sika sono utilizzati per installare pannelli solari in Etiopia.

sono solo un ventesimo rispetto alla media di un autocarro. Il resto è però inevitabile», spiega Nadja Oback, responsabile del Marketing ambientale da SBB Cargo. Per calcolare le emissioni, SBB Cargo considera il ciclo di vita, cioè tiene conto di tutte le emissioni di tutti i processi e quindi anche la produzione e il trasporto della corrente ferroviaria, la produzione e il trasporto del diesel per la trazione, smistamento e consegna locale, costruzione e manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

Sika è la prima impresa svizzera nel settore degli additivi per l'edilizia ad aver compensato completamente le emissioni provocate dalla ferrovia. Trasporta su rotaia circa 18 000 tonnellate di materiale l'anno fra lo stabilimento di produzione di Düdingen (FR) e il centro logistico di Birr (AG) e per i cantieri NFTA di Sedrun (GR) e Bodio (TI). L'effettiva prestazione di trasporto su questi collegamenti rappresenta la base su cui SBB Cargo calcola la quantità emessa di CO₂. A tale scopo utilizza il tool EcoTransIT (cfr. riquadro). La fondazione non profit myclimate ne ricava l'importo della compensazione e sottopone diverse offerte al responsabile: l'impresa può scegliere se sostenere un progetto specifico in Svizzera, all'estero oppure se versare un contributo in un portafoglio. I progetti svizzeri costano di più di quelli all'estero.

Luce per l'Etiopia.

Sika Schweiz AG sostiene il progetto «Lampade solari nell'Etiopia rurale». André Walser spiega che il progetto prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici per la produzione di corrente elettrica sui tetti delle case in Etiopia in

modo che vengano utilizzate luci LED a energia solare al posto delle pericolose lampade a petrolio che fanno fumo. Con questa misura si risparmiano 50 000 tonnellate di CO₂ l'anno. Inoltre, l'effetto è positivo anche per la salute

Partecipando al progetto solare, Sika compensa 200 tonnellate di CO₂.

umana e, in generale, migliora le condizioni di vita delle persone.

Questo approccio multilivello è particolarmente importante per la fondazione myclimate. «Nei progetti che finanziamo facciamo sempre attenzione che vengano anche migliorate le condizioni di vita della popolazione locale e che possa trarne vantaggio tutta la regione», spiega la responsabile del settore Marketing & Sales di myclimate, Kathrin Dellantonio. «Prima di versare il denaro monitoriamo dettagliatamente i vantaggi e l'utilizzo pratico di ogni progetto.»

Sika e myclimate.

Sika è un'impresa svizzera che opera nel settore della chimica specializzata a livello globale e leader nell'ambito di materiali e materiali di processo per l'impermeabilizzazione, l'incollaggio, l'isolamento, il rinforzo e la protezione di strutture portanti nell'edilizia e nell'industria. Sika è presente in 76 Paesi con circa 120 stabilimenti di produzione e distribuzione, occupa circa 14 000 persone di cui 2200 in Svizzera e realizza un fatturato annuo di 4,4 miliardi di franchi. www.sika.com

La fondazione non profit myclimate è stata fondata nel 2002 come spin-off del Politecnico di Zurigo ed oggi è tra i leader mondiali nell'offerta di misure di compensazione volontaria. Nel 2010 ha venduto misure di riduzione delle emissioni pari a circa 300 000 tonnellate di CO₂. www.myclimate.ch

Vi interessa la compensazione di CO₂?

Su richiesta, il vostro consulente fa eseguire un calcolo delle emissioni per il trasporto con SBB Cargo e dei costi di compensazione. SBB Cargo inoltra poi i dati a myclimate. La fondazione vi fattura l'importo, vi invia un certificato di compensazione e, regolarmente, vi informerà sui progetti di protezione del clima realizzati con il vostro contributo.

www.sbbcargo.com/it/compensazione



Potete trovare il tool EcoTransIT per il calcolo degli effetti ambientali dei trasporti su:

www.ecotransit.org





Alle 16 l'importante è fatto: «Helvetia», un cantiere completo su ruote, è giunto ad Altdorf davanti al portale nord della NFTA.

Un cantiere in viaggio.

«Helvetia» entusiasma anche i profani della tecnica. Col cosiddetto treno del calcestruzzo, Transtec Gotthard posa i binari della nuova galleria di base. Il treno da 878 tonnellate è stato trasferito durante l'estate dal portale sud a quello nord. Un caso per SBB Cargo.

TESTO: RETO NEYERLIN – FOTO: GIAN VAITL

La stazione di Biasca è ancora in ombra quando, alle 9 del mattino di questa giornata d'agosto, iniziano gli ultimi preparativi per trasferire il cantiere. Poco dopo, i primi raggi di sole fanno capolino dalle imponenti cime che a est circondano il paese ticinese e avvolgono con una luce morbida il protagonista della giornata, il treno giallo del calcestruzzo «Helvetia», che brilla come l'oro. Anche il macchinista di SBB Cargo Bernhard Tresch guarda stupito questo mezzo inusuale.

L'«Helvetia» parte oggi per un grande viaggio. Il treno, 481 metri di lunghezza e 878 tonnellate

di peso, ha davanti a sé un cammino difficile: da Biasca raggiungerà il portale nord della nuova galleria di base ad Altdorf attraverso la vecchia linea del Gottardo. I 24 carri incontreranno su questo percorso più di 30 gallerie, 14 ponti, diversi tornanti e innumerevoli curve. Ma soprattutto: un dislivello in salita di oltre 800 metri. Una tale impresa è possibile per treni così pesanti solo se si usa anche una seconda locomotiva, in questo caso una Re 620 e una Re 420 in doppia trazione.

Il treno giallo del calcestruzzo darà il suo contributo affinché da dicembre 2016 i treni fra Alt-

dorf e Biasca possano circolare attraverso la galleria di base lungo l'asse Nord-Sud. Con l'«Helvetia», infatti, esemplare unico dal costo di circa 10 milioni di franchi, il consorzio Transtec Gotthard posa i binari in quella che, con i suoi 57 chilometri, sarà la galleria ferroviaria più lunga al mondo.

216 metri di binari al giorno.

Ed è davvero efficiente: si risparmiano infatti migliaia di viaggi per trasportare all'interno del tunnel il calcestruzzo necessario per fissare le rotaie e le traverse, che viene invece prodotto >

direttamente sul cantiere con una betoniera mobile. I 18 carri posteriori servono da magazzino per il cemento, l'acqua e gli additivi e riforniscono continuamente di nuovo materiale la parte produttiva anteriore tramite un nastro trasportatore. «Il treno viene poi ripulito e ricaricato di notte sul sito di montaggio del capan-

Sull'«Helvetia» si prepara ogni giorno il calcestruzzo per 216 metri di binari.

none appositamente allestito sui binari», spiega Hein Leeuwe, responsabile tecnico presso il consorzio ARGE Fahrbahn Transtec Gotthard. Di giorno, poi, il treno è di nuovo al lavoro in galleria. La betoniera è manovrata solo da quattro operai per turno che, in media, producono calcestruzzo per 216 metri di binari al giorno dentro la galleria.

Oltre a risparmiare sui viaggi di trasporto, questo procedimento ha un altro grande vantaggio: durante i lavori di gettata, le squadre addette al montaggio della linea di contatto, cavi di alimentazione, linee di telecomunicazione e altri componenti tecnici possono iniziare il loro lavoro sulla parte di binario già pronta, al massimo 48 ore dopo la posa del calcestruzzo. Da maggio 2010, nel tratto di galleria fra Bodio e Faido, sono stati installati già 15 chilometri di binario.

Ora è il momento del portale nord. Ecco perché l'infrastruttura del cantiere è stata trasportata sul nuovo sito: il trasferimento è durato due settimane e 2000 tonnellate di materiale ferroviario sono state spedite ad Altdorf attraverso la linea attuale del Gottardo. L'«Helvetia» chiude la carovana.

Programma convincente di SBB Cargo.

Non era scontato che SBB Cargo ottenesse l'appalto per il trasferimento del cantiere. Infatti, sia il sito di montaggio a Biasca che quello di Altdorf si trovano accanto all'autostrada e sarebbe stato quindi possibile trasportare il materiale con i camion. «Il nostro programma, però, è stato convincente», sottolinea Mark Wildi, Key Account Manager di SBB Cargo. I vantaggi: la fornitura puntuale dei tipi di carri necessari e, soprattutto, la loro più lunga disponibilità per caricare tutto il materiale del cantiere.

SBB Cargo aveva la soluzione anche per un altro problema: poiché il treno deve sempre essere rivolto verso il centro della galleria per eseguire i lavori, è necessario invertire il convoglio durante il trasferimento. «Per non dover sganciare e girare ogni singolo carro, il treno percorre una deviazione su Chiasso dove può essere girato completamente», spiega Thomas Giger, responsabile del programma d'esercizio di SBB Cargo.

Tutto funziona alla perfezione e il treno arriva puntuale alle 16 ad Altdorf. Il trasferimento del cantiere è così concluso. Transtec Gotthard è soddisfatto di questa modalità, come conferma il direttore dei lavori Sebastian Reimann. E la buona collaborazione continua: SBB Cargo fornirà anche ad Altdorf, come prima a Biasca, tutto il materiale necessario: rotaie, traverse, cemento e cavi.

Dopo l'apertura della galleria di base alla fine del 2016 il tempo di percorrenza per i viaggiatori sulla linea Milano-Zurigo durerà un'ora di meno. Lo sviluppo della «ferrovia di pianura» consentirà inoltre al traffico merci di far circolare più treni e più pesanti sull'asse Nord-Sud, rendendo così ancora più interessante lo spostamento del traffico pesante dalla strada alla rotaia.

Anche per i macchinisti il lavoro sarà più semplice se, invece che salire sulla montagna, potranno attraversarla con treni merci di centinaia di tonnellate. Certo, a spese di un certo romanticismo. O come dice Bernhard Tresch: «Mi mancheranno i magnifici panorami del Gottardo.» ■

www.koenigsfilm.de

> Referenzen > Betonzug – Alpine Bau

CHIARO & PRECISO

STAZIONE

DI PARTENZA

Biasca

STAZIONE D'ARRIVO

Altdorf

DISTANZA

90 km (senza passante via Chiasso)

MEZZO

DI TRASPORTO

Treno del calcestruzzo «Helvetia»

COMMITTENTE

Transtec Gotthard

NOTIZIE DAL MERCATO

Swiss Split: nuovo shuttle Basilea-Chavornay.

Swiss Split è il sistema di collegamento per il traffico combinato internazionale in Svizzera e assicura la distribuzione di unità di carico intermodali fra i binari di raccordo dell'economia elvetica e i terminali internazionali per treni shuttle presenti nel Paese. Dal mese di settembre, ogni giorno dal lunedì al venerdì, SBB Cargo offre ai propri clienti un treno shuttle Basilea-Chavornay (VD) per il trasporto di container d'oltreoceano. L'offerta è neutra e si rivolge a tutti gli operatori del traffico combinato.

Oltre al prezzo concorrenziale e all'orario interessante, ai clienti è offerto un nuovo sistema di prenotazione per il traffico combinato: da luglio è infatti possibile prenotare direttamente il numero desiderato di posti container e non, come finora, tutto il carro ferroviario.

www.sbbcargo.com/it/tc



Chi è Lea?



Non «chi», ma «cosa» è Lea: il «Lokpersonal Electronic Assistant» delle FFS è un piccolo computer portatile che fornisce ai macchinisti tutte le informazioni e i dati necessari visualizzandoli sullo schermo. Nel mese di ottobre i macchinisti Cargo hanno ricevuto il nuovo «Lea Cargo» in sostituzione dell'obsoleto «Lea I». Le innovazioni principali rispetto al modello precedente sono un consumo ridotto di carta, la facilità di utilizzo e l'accesso online grazie al quale i dati possono essere richiamati e sincronizzati anche in viaggio.

SBB Cargo attua le misure di risanamento.

Per aumentare la propria competitività, nei prossimi anni SBB Cargo taglierà circa 200 posti di lavoro nel settore dell'amministrazione e gestione. Questi tagli sono parte del preannunciato programma di risanamento con cui l'azienda intende raggiungere la parità di bilancio a partire dal 2013. Nelle sue direttive strategiche, il Consiglio federale richiede a SBB Cargo di autofinanziare a medio termine il traffico a carri completi.

Una parte del pacchetto di misure riguarda la riduzione dei costi strutturali, ovvero tutti i costi indipendenti dal volume di trasporto, che oggi sono nettamente più alti rispetto a quelli normalmente riscontrati nel settore del traffico merci. Sotto questo aspetto SBB Cargo non è ancora sufficientemente competitiva rispetto ad altri operatori. Gran parte dei costi strutturali risultano dai costi per il personale nell'amministrazione e gestione. SBB Cargo deve pertanto ridurre il numero di posti in questi settori. Questo obiettivo si raggiungerà tra l'altro con l'introduzione di processi semplificati e standardizzati per tutta l'azienda. Di conseguenza saranno soppresse alcune mansioni soprattutto nel reparto finanze così come nel reparto vendita e informatica. Queste e altre misure comporteranno nei prossimi anni il taglio di circa 200 posti di lavoro nell'amministrazione e gestione, prevalentemente presso la sede centrale di SBB Cargo a Basilea.

Audit SQS svolti con successo – anche per SBB Cargo International.

A settembre l'Associazione Svizzera per Sistemi di Qualità e di Management (SQS) ha svolto l'audit annuale presso SBB Cargo e ha confermato tutte le certificazioni per SBB Cargo, ChemOil, SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo Italia. Per la prima volta anche SBB Cargo International, con sede a Olten, ha ottenuto la certificazione ISO 9001:2008. Anche la certificazione ECM (Entity in Charge of Maintenance) è stata confermata per SBB Cargo. Essa prevede che ogni carro merci sia assegnato a un «soggetto responsabile della manutenzione dei carri ferroviari» (ECM) e che sia sottoposto agli interventi necessari in base al proprio piano di manutenzione e alle regolamentazioni in vigore. Nel complesso SBB Cargo ha ottenuto la valutazione «molto buono». La gestione dei processi e le procedure sistematiche di tipo strategico e operativo adottate da SBB Cargo hanno ricevuto un giudizio particolarmente positivo.

SBB Cargo International: varo della locomotiva «Olten».

A fine settembre, con il varo di una locomotiva Re 482 battezzata «Olten», SBB Cargo International ha inaugurato ufficialmente la sua sede centrale in una città storicamente legata alla ferrovia. La Re 482 è abilitata alla circolazione internazionale. Come padrini sono stati scelti Esther Gassler, presidente del dipartimento dell'economia pubblica di Soletta, e il sindaco di Olten Ernst Zingg.

Michail Stahlhut, CEO di SBB Cargo International, ha lodato la città in cui si incrociano le importanti tratte Nord-Sud e Ovest-Est della Svizzera: «Sono molto lieto che siamo riusciti a insediarsi a Olten, per la tradizione ultracentenaria che lega questa città alla ferrovia svizzera.» Ha anche fatto un primo bilancio positivo della nuova azienda: «Le attività operative sono iniziate bene, anche se ancora combattiamo con le normali difficoltà legate alla fase iniziale.» Nel primo semestre, ha aggiunto, SBB Cargo International ha già condotto 15 000 treni.

Personalità presenti al varo: Esther Gassler, presidente del dipartimento dell'economia pubblica di Soletta; Michail Stahlhut, CEO di SBB Cargo International; Ernst Zingg, sindaco di Olten.





I nuovi tram della regione di Basilea viaggiano in treno.

Da luglio 2011 a maggio 2012, 15 nuovi tram Tango del produttore svizzero Stadler di Bussnang (TG) sono forniti all'azienda di trasporto Baselland Transport AG BLT via treno. A differenza dei primi 4 veicoli preserie entrati in funzione a inizio 2009, questi tram di serie non vengono trasportati su strada in due parti su rimorchi ribassati, bensì su rotaia da SBB Cargo sotto forma di combinazioni complete. A questo scopo è stata creata una nuova rampa di raccordo nell'area di Dreispitz a Basilea. I 19 nuovi tram servono da una parte a intensificare la frequenza su due linee e dall'altra sostituiscono altri vecchi veicoli sulla rete BLT a Basilea e negli agglomerati urbani. Nel 2013 BLT ordinerà altre 18 composizioni Tango da Stadler.

Convegno sul futuro del traffico merci su rotaia nel territorio.

Il 23 settembre, con l'associazione dei caricatori (VAP), SBB Cargo ha tenuto un convegno a Soletta per sensibilizzare rappresentanti della politica e dell'amministrazione, nonché clienti ed esperti ai temi del traffico merci su rotaia.

Paul Wittenbrink, docente di trasporti e logistica, nel suo intervento ha illustrato i grandi benefici del traffico a carri completi (TCC) per l'economia nazionale. Egli ha sottolineato che il favoritismo nei confronti del traffico viaggiatori non è vantaggioso per l'economia ma che serve

una strategia più equilibrata. Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, ha illustrato l'offerta attuale dell'impresa e le sfide future.

I presenti si sono dichiarati unanimi sul fatto che la politica non deve concentrarsi solo sul traffico di transito transalpino ma impegnarsi più a fondo a favore del traffico merci su rotaia nel territorio; per assicurare anche in futuro una rete ferroviaria efficiente del traffico merci serve tra l'altro una politica mirata di pianificazione territoriale per le sedi industriali e logistiche ad alta concentrazione di trasporti.

Nuova immagine per SBB Cargo.

La ferrovia merci svizzera ha rinnovato la propria immagine pubblicitaria, incentrata su quattro soggetti, cosiddetti key visuals, che rappresentano SBB Cargo mentre agisce dietro le quinte come forza trainante dell'economia svizzera per il settore dei trasporti. Il messaggio centrale: dietro a delle soluzioni di trasporto efficienti, ecocompatibili, flessibili e affidabili c'è sempre l'azienda leader del traffico merci in Svizzera.

Questo rinnovamento d'immagine, che entro la primavera 2012 dovrà essere attuato a tutti i livelli, si è reso necessario per lo scorporo di SBB Cargo International e la focalizzazione dell'impresa sul mercato interno svizzero. «Identità svizzera», «stile personale» e «sostenibilità»: questi i tre valori centrali del marchio definiti per articolare i contenuti della comunicazione di SBB Cargo.



Là dove la natura è importante, ci siamo anche noi.



Sgobbare sul Sempione.

Sempre in giro, instancabili e coraggiosi noi someggiatori. Fortunati superpagati? Un pregiudizio di chi non ci conosce. «Sgobbare sul Sempione» rende meglio l'idea. Perché noi someggiatori siamo importanti trasportatori di merci e valiamo tutti i soldi che prendiamo.

TESTO: ROBERT WILDI – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

Sì, sono sempre molto orgoglioso di queste spedizioni. Io, Niklaus Zenklusen*, giovane figlio di contadini di Gondo, deriso da molti come fannullone, all'improvviso sono diventato qualcuno in paese. Un anno fa lui mi ha chiamato e sono diventato uno dei suoi più importanti trasportatori, ovvero someggiatore. Lui, Kaspar Jodok von Stockalper, ammirato da tutti qui nell'Alto Vallese. È diventato ricco sfondato con il trasporto di merci sul Passo del Sempione. Sale e vino, seta e velluto, riso, grano, lana, formaggio e olio: i collaboratori della ditta di commercio Stockalper trasportano su per il monte tutte le merci possibili con muli, cavalli e bestie da soma.

Chi lavora per Stockalper ha diritto a darsi delle arie e può guadagnare davvero tanto. Il mio nuovo capo ha capito per primo che con l'esportazione e l'importazione di ogni sorta di merci sull'asse del Sempione fra l'Alto Vallese e il Nord Italia si possono fare molti soldi. Ha costruito un piccolo impero e la mulattiera da lui resa agibile anni fa è da tempo lastricata d'oro. L'attività di Stockalper ha addirittura portato prosperità alle nostre miniere d'oro di Gondo.

Tanti pericoli in agguato lungo la via.

E ora tocca a me contribuire a questa meravigliosa attività. Ma non solo, come capo dei so-

meggiatori sono responsabile che il trasporto delle merci più preziose avvenga senza problemi. Stockalper ha apprezzato soprattutto la mia corporatura robusta e ha pensato che fossi quello giusto per questo lavoro.

E infatti, nelle nostre spedizioni, mi servono forza e risolutezza. Molti pericoli sono in agguato nei lunghi viaggi sul Sempione. Spesso io e i miei uomini abbiamo dovuto cercare riparo dalle bufere di neve o dalla caduta di sassi. Con i vestiti fradici, gelati dal freddo, fermi per ore sotto a uno spuntone di roccia, aspettando la fine di un temporale: per me è un'esperienza estrema.

Ma la natura non è il solo nemico. Siamo esposti anche agli attacchi degli uomini. Durante l'ultima spedizione sono riuscito a stento a sventare incolume una subdola imboscata di briganti. Ci hanno attaccato alle spalle con dei bastoni e volevano rapinare tutta la merce. Quattro banditi contro quattro someggiatori. Il tesoro prezioso da difendere erano più di 2 ton-

L'Ospizio del Sempione ospiterà un punto di ristoro per noi someggiatori.

nellate di sale, 20 botti di vino e un'enorme quantità di seta. Alla fine siamo riusciti a mettere in fuga i vili aggressori. Ma la vittoria ci è costata molto. Il mio miglior trasportatore, un tipo sveglia di Briga che prima faceva il maniscalco, è morto durante la spedizione per le ferite riportate alla testa durante la lotta contro questi criminali.

Ogni incarico è gioia allo stato puro.

In quei momenti mi viene qualche dubbio. Tutto questo per cosa? Percepisco anche i timori della mia famiglia a Gondo che teme per la mia vita ad ogni partenza. Ma quando posso consegnare al partner commerciale italiano la merce trasportata integra dopo giorni o settimane di sofferenze, insonnia e privazioni provo un'enorme soddisfazione. Quando tocco con mano il denaro scintillante o talvolta addirittura le monete d'oro sento una profonda felicità: è il meritato compenso per tutte le fatiche e le sgobbate.

Con orgoglio consegno l'incasso al mio capo Kaspar Jodok von Stockalper. E lui è un committente onesto. Quello che guadagno con il mio trasporto fortunato mi addolcisce la vita fra un viaggio e l'altro e ripaga i miei cari per le loro sofferenze. Ecco perché non smetto, di sicuro. Ho 24 anni e sono nel pieno delle mie forze. Non riesco più a immaginarmi una vita da contadino. Sono un someggiatore fiero e voglio dedicare la mia vita al commercio. Ogni incarico mi riempie di gioia. In futuro i trasporti saranno anche più confortevoli. Stockalper ieri, infatti, mi ha svelato di voler trasformare presto l'Ospizio del Sempione presso l'«Alter Spittel» in residenza estiva e punto di ristoro per noi someggiatori. Fantastico! ■

* Nome di fantasia. Il narratore ha vissuto verosimilmente nella seconda metà del XVII secolo.



Foto: Gian Vaiti

Logistica 2015 – cambiamenti anche per la ferrovia.

Cari responsabili di logistica,

alcune attuali inchieste da noi condotte in Svizzera e in Germania indicano che sono in corso dei cambiamenti strutturali nel settore dei trasporti e della logistica. Molte imprese prevedono quindi un aumento del prezzo dei trasporti nei prossimi cinque anni. Le ragioni sono, oltre alla ridotta capacità di carico, i previsti aumenti del prezzo del petrolio, ulteriori norme in materia di tutela ambientale, personale ridotto e un'infrastruttura sempre più scarsa.

In futuro, l'ottimizzazione dei processi, un'elevata flessibilità e anche la qualità rivestiranno grande importanza per le imprese. Un ottimo fornitore di servizi si distingue, oltre che per l'elevata qualità, per una capacità di carico sufficiente e la flessibilità, per la grande trasparenza dei costi e la solidità finanziaria; tuttavia la crisi ha dimostrato che certi prezzi buoni non erano sostenibili e non poche imprese sono scomparse dal mercato. Altre questioni importanti riguardano il «raggruppamento dei trasporti» e la «Green Logistics» a cui le aziende svizzere attribuiscono una rilevanza ancora maggiore. Il potenziamento del traffico su rotaia assume, pertanto, un valore notevole.

Cosa significa tutto questo per la ferrovia? Raggruppamento dei trasporti, tutela dell'ambiente, qualità e solidità sono fattori che parlano a favore della rotaia. Ma non è così automatico. Oltre a un buon rapporto prezzo/prestazione, la rotaia deve offrire una prospettiva chiara, ad esempio per il traffico a carri isolati in Svizzera. Ma anche l'innovazione è necessaria. Oggi sono richieste meno complessità e più semplicità. Devono essere verificati nuovi incentivi per un migliore e costante impiego del sistema ferroviario e, se i bisogni dei clienti non trovano risposte nell'attuale offerta centrale, dovrebbero essere vagliate nuove partnership e alleanze strategiche. Logistica 2015 – anche la ferrovia è di fronte a una svolta.

Paul Wittenbrink

Il prof. dott. Paul Wittenbrink è docente di trasporti e logistica alla Duale Hochschule Baden-Württemberg di Lörrach (wittenbrink@dhw-loerrach.de).



«Lavoriamo fianco a fianco»: Hilmi Üzümyemez (sinistra) e Rudolf Bruggmann.

«Siamo entrambi sulla stessa rampa.»

Hilmi Üzümyemez di SBB Cargo e Rudolf Bruggmann della Posta Svizzera lavorano insieme nella centrale di distribuzione Mülligen affinché le lettere giungano puntuali a destinazione. Come funziona questa collaborazione?

TESTO: ESTHER BANZ – FOTO: GUY PERRENOUD

Capita raramente che i due abbiano tempo di bere un caffè o mangiare qualcosa di caldo insieme. Il loro lavoro è scandito dagli orari e sono quasi sempre di corsa. Ora, per la prima volta, sono seduti insieme per un po' di tempo nella mensa della centrale di distribuzione Mülligen a Schlieren vicino a Zurigo. Fuori si è appena fatto giorno, sulla rampa davanti al centro lettere di ispirazione futurista un treno è pronto sul binario; più tardi saranno caricati sui carri palette e contenitori di raccolta pieni di lettere precedentemente smistate. 15 treni per un totale di 150 carri al giorno, ad eccezione della notte fra sabato e domenica, partono da qui alla volta degli altri centri lettere di Eclépens e Härkingen, nonché verso Gossau e Coira. «Ogni giorno a Mülligen sono trattati circa sette milioni di lettere», spiega Rudolf Bruggmann.

Sia il personale di manovra di SBB Cargo che gli addetti alla logistica della Posta lavorano su tre turni. «Il grosso si svolge di notte, quando viene trasportata la posta A», spiega l'addetto alle manovre Hilmi Üzümyemez. Un macchinista e tre specialisti della produzione Cargo regionale sono all'opera per SBB Cargo, per la Posta, invece, i collaboratori sono sei e Bruggmann è il loro caposquadra.

Entrambi preferiscono il turno di notte a quello di giorno. «Si è sveglissimi e superconcentrati», racconta Üzümyemez che aggiunge: «Non c'è un attimo di calma. Con un ritmo così serrato si è costantemente all'erta anche sul versante della sicurezza. Mi piace lavorare così.» Rudolf Bruggmann ride sotto i baffi. «Hilmi è così esperto che, anche se è sotto stress, non si vede per niente.» E questo di contro: «Lavoriamo fianco a fianco, tutto deve funzionare alla perfezione.»

I due hanno un rapporto di collaborazione; ognuno risponde alla propria impresa, ognuno organizza piani di impiego ed è responsabile da parte sua se, durante il turno, improvvisamente sorgono problemi, ad esempio se un treno postale carico non può partire perché un binario è bloccato. Entrambi concordano che

Hilmi Üzümyemez (40) lavora per SBB Cargo dalla sua fondazione nel 1999, in precedenza aveva svolto diverse funzioni presso le FFS. Il turco è giunto in Svizzera da giovane, parla perfettamente il tedesco svizzero e vive a Spreitenbach (AG).

Rudolf Bruggmann (57) lavora per la Posta Svizzera dal 1970 e da tre anni nella centrale di distribuzione lettere di Mülligen. Vive a Winterthur.

nell'attività quotidiana non si accorgono nemmeno di lavorare per due imprese diverse: «Uno porta i carri, l'altro li carica. Siamo entrambi sulla stessa rampa.» Üzümyemez e il personale di manovra aiutano i colleghi della Posta anche nelle operazioni di carico se il tempo stringe.

Da tre anni Üzümyemez e Bruggmann lavorano sulla rampa fianco a fianco. Sanno tutto l'uno dell'altro, professionalmente parlando. «Ben organizzato, ha sempre tutto sotto controllo, è severo», dice l'addetto alle manovre del collega della Posta che definisce a sua volta il collaboratore di SBB Cargo: «Affidabile, impeccabile, molto competente.» La comunicazione fra noi è buona, dice Bruggmann. Anche sul privato? Per un attimo lo svizzero e il turco si guardano. Poi Hilmi Üzümyemez dice: «Sì, sulle ferie. E poi so che è sposato.» Bruggmann ribatte: «Chissà però se è vero.» I due ridono – e la conversazione è riportata con abilità sul lavoro. ■

3 domande.

Qual è stato il suo primo lavoro nella logistica?

Üzümyemez: A dodici anni ho aiutato mio padre nel negozio di alimentari.

Bruggmann: Costruire capanne nel bosco con i miei compagni di scuola.

La parola caos a cosa vi fa pensare?

Üzümyemez: Caos? Cos'è?

Bruggmann: Il traffico di tutti i giorni nelle città.

Quale talento vorreste avere?

Üzümyemez: Riuscire a fare tutto, come James Bond.

Bruggmann: Parlare altre lingue per poter conversare meglio con le persone del posto quando vado in vacanza.



Impressum.

cargo 4|11. Novembre 2011. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Heini Lüthy (direzione), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafica/composizione** Werbekontor, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)43 233 88 84, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com/it/rivista

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/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 01 02, per e-mail a cargomagazin@sbbcargo.com o per posta a: SBB Cargo, cargo magazin, G-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basilea, Svizzera

Servizio clienti:

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

SBB Cargo International
Riggenbachstrasse 8
4600 Olten
Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Tel. Europa 00800 7227 2224
info@sbbcargo-international.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





SBB CFF FFS Cargo



Prendiamo tutto molto personalmente quando si tratta della soddisfazione dei nostri clienti e della qualità dei nostri servizi. L'intenso lavoro di consulenza e il vasto know-how in materia di trasporti ci consentono di capire le esigenze dei nostri committenti, in nel minimo dettaglio. In questo modo garantiamo servizi che hanno un futuro, perseguendo un obiettivo comune. Convincetevi di persona e visitate il sito www.sbbcargo.com

★ EURO RSCG ZÜRICH

Là dove si lavora assieme per obiettivi comuni, ci siamo anche noi.