

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

4 | 12



Orario cadenzato... 4

...per il nuovo treno di linea del traffico combinato interno.

In linea... 6

...con i piani del nuovo progetto del gateway Limmattal.

Offensiva... 10

...Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo.

Sguardo al futuro... 18

...con Jasmin Müller, capo Strategia di SBB Cargo.

Foto della stagione.



Muscoli potenti: il traffico combinato prevede che i contenitori di trasporto siano trasbordati con le merci – dai camion ai treni e poi di nuovo sui camion. Per sollevare i container, che pesano fino a 40 tonnellate, ci vogliono apparecchi pesanti e potenti. Guy Perrenoud ha fotografato un reachstacker nel terminale di SBB Cargo a Renens VD.

Copertina: il traffico a carri completi nella stazione merci Ginevra-La Praille procede a pieno ritmo. Il team della Produzione Cargo Regionale prepara ogni giorno 200 carri in 20 ore. Foto: Guy Perrenoud

Per un traffico merci su rotaia sano e funzionante.

Cara lettrice, caro lettore,

il traffico merci su rotaia in Svizzera è irrinunciabile. Con una quota pari a un quarto delle prestazioni di trasporto complessive, è la spina dorsale logistica per gli utenti del settore e al contempo un fattore di rilievo per l'economia nazionale. SBB Cargo sa di avere un'importante responsabilità: con un orientamento aziendale duraturo e sostenibile e prestazioni quotidiane di alta qualità come leader del mercato ha un ruolo determinante nel successo del traffico merci su rotaia. Per questo stiamo lavorando con impegno alla nostra strategia. Con il cambio d'orario inizierà il risanamento dei punti di servizio volto a ottimizzare il traffico a carri completi, fulcro delle nostre attività. Con la nuova offerta nel traffico combinato interno e il collegamento ai porti marittimi per l'import/export via gateway miriamo a una nuova crescita. E con nuovi processi e strumenti informatici miglioriamo la gestione e la trasparenza. Infine, standardizziamo la nostra flotta, ad esempio con l'acquisto della nuova locomotiva ibrida. Alcune misure sono anche dolorose: al momento infatti stiamo tagliando oltre il 10 % dei posti di lavoro. Ma come impresa sostenibile, lo facciamo secondo criteri sociocompatibili.

Altrettanto importanti per il futuro sono le condizioni quadro del traffico merci su rotaia del domani. La discussione politica a tale proposito è iniziata. Per finanziare l'ampliamento e il mantenimento dell'infrastruttura c'è il modello FAIF attualmente in fase di delibera. Il traffico merci ha bisogno di capacità garantite a lungo termine sulla rete ferroviaria. La mozione per il traffico merci su rotaia sul territorio è in consultazione: qui sono in gioco gli obiettivi politici per il traffico merci interno, le rispettive condizioni quadro e l'incentivazione della ferrovia. Nei prossimi mesi e anni, dunque, la politica dovrà fare importanti scelte per il settore della logistica e dei trasporti.

Personalmente spero che le future condizioni quadro siano tali da consentirci di lavorare in un'ottica imprenditoriale orientata ai nostri punti di forza. Vi posso assicurare che i nostri collaboratori si impegnano al massimo affinché SBB Cargo dia il proprio contributo. Perché anche in futuro vogliamo trovarci lì dove si trasportano merci in Svizzera.



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



Indice.

- 4 **Traffico merci cadenzato.**
La nuova offerta di treni di linea per il TC.
- 6 **Progetto chiave per la Svizzera.**
La stazione per container prevista nel Limmattal.
- 8 **Container per la Svizzera.**
I flussi di merce del traffico combinato.
- 9 **Iniziativa europea.**
Per carri merci più moderni.
- 10 **Un vantaggio per l'intero settore.**
Intervista al CEO di SBB Cargo, Nicolas Perrin.
- 14 **Frammenti.**
iPad per macchinisti, lettori in visita da Operations.
- 16 **Un paese previdente.**
Il borgo di Gwüest è spesso isolato d'inverno.
- 17 **Occorrono soluzioni europee.**
Parla l'esperto Dirk Bruckmann.
- 18 **Ama le grandi macchine rumorose.**
Jasmin Müller, capo Strategia da SBB Cargo.

Traffico combinato interno: in linea.

Ecco come si presenta il binomio perfetto strada-rotaia: ditte di trasporto come Planzer utilizzano il treno di linea di SBB Cargo sulla tratta Dietikon – Renens. L'offerta è flessibile e consente ai clienti di evitare gli ingorghi stradali.

TESTO: BERNHARD RAOS – FOTO: GIAN VAITL

Efficienza: il tragitto dal camion al carro ferroviario è di pochi metri.



Per conoscere il nuovissimo prodotto di SBB Cargo per il traffico combinato interno, Severin Baer, contitolare della ditta di trasporto Planzer, non deve fare molta strada. In solo cinque minuti arriva dal suo ufficio al terminale di Dietikon presso Zurigo. Lì nei giorni feriali, poco prima delle 16.15, uno dei suoi camion procede lungo il binario. Ha caricato due casse mobili. Il reach-stacker è già pronto. Questo veicolo simile a un trattore posiziona la gru, con cautela afferra per i perni di appoggio i container da 20 piedi e li sposta sulla superficie di carico del carro merci. Poco dopo il treno parte puntualmente.

Gli autotrasportatori possono organizzare autonomamente il pretrasporto e il posttrasporto con i loro clienti finali nell'ambito della nuova offerta di SBB Cargo «Ferrovia & Trasbordo» già da 13 località svizzere. La particolarità del processo appena descritto è il treno. Si tratta del primo treno di linea diretto gestito da SBB Cargo che circola due volte al giorno, sempre alla stessa ora, da Dietikon a Renens (VD) e ritorno. Il tempo di percorrenza è di tre ore. I treni di linea diretti completano l'offerta preesistente che continuerà a garantire il collegamento diretto notturno di tutti i terminali. «L'unica difficoltà per noi è rispettare gli orari di partenza. Per il resto è tutto molto semplice», afferma Baer. I tempi possono restringersi per i camion in caso di ingorghi.

Nel nostro esempio tutto fila liscio. Il camion ha caricato le casse mobili presso il grossista convenienza Lekkerland a Brunegg, a 20 chilometri di distanza. Anche là tutto era organizzato. Il camion passa sotto i container che sono appoggiati su quattro supporti e si muovono mediante la pressione esercitata. Per caricare il

container basta premere un pulsante. Il camion arriva puntualmente a Dietikon.

La stessa procedura sarà seguita più tardi in senso contrario a Renens da dove partirà un camion di Planzer per trasportare il carico nel suo terminale a Tolochenaz (VD). Lì le merci saranno suddivise e distribuite il mattino seguente. Del treno di linea, Baer apprezza la flessibilità: «Abbiamo prenotato tre carri fissi nel programma settimanale, ma si possono effettuare anche prenotazioni istantanee con breve preavviso.» La ferrovia sta seguendo «al momento una via costruttiva», aggiunge.

In viaggio a 120 chilometri orari.

Con i treni di linea nel traffico combinato (TC) interno, SBB Cargo vuole sfruttare un nuovo segmento di mercato. «È un'alternativa alla strada che soffre sempre più a causa degli ingorghi. I treni viaggiano a 120 chilometri orari e possono essere inseriti anche di giorno nel traffico passeggeri», spiega Daniel Bürky, capo Vendita presso SBB Cargo.

Come si sa il tempo è denaro, quindi gli ingorghi costano cari. Solo nell'ultimo anno, sulle strade nazionali svizzere, sono aumentati del 14%. Agli autotrasportatori conviene optare per il traffico combinato già da distanze di circa 150 chilometri. Soprattutto nel traffico interno che in Svizzera trasporta il doppio di merci rispetto a quello di transito. Ma anche nel traffico import/export sono state gettate le basi per una crescita. Esperti stimano che il traffico di container crescerà fino al 30% entro il 2020, offrendo così un enorme potenziale alle ferrovie.

Dall'inizio del 2012 SBB Cargo gestisce il collegamento di linea Dietikon-Renens e ritorno nell'ambito di un progetto pilota. Daniel Bürky è soddisfatto del riscontro: «Le nostre capacità sono sfruttate fino all'80% in singoli treni ma non sono ancora esaurite. Ci vuole tempo prima che si parli dei vantaggi.»

Bürky spiega che, oltre all'offerta diurna, vi sono anche collegamenti notturni che permettono ai clienti di ritirare le merci il mattino presto e di portarle a destinazione. Essendo le corse più frequenti, i container possono circolare più velocemente e si riducono gli imprevisti tempi di sosta. Un altro argomento a favore della nuova linea. ■

AMPLIAMENTO GRADUALE.

Il prossimo anno il traffico combinato interno sarà ampliato con treni di linea. Un treno circolerà da Gossau a Ginevra e ritorno una volta al giorno. Inoltre sarà creato un collegamento in Ticino. L'offerta dovrà venire ampliata gradualmente. Sui treni di linea si possono caricare casse mobili di dimensioni fino a 13,6 metri e tutti i container standard. Si possono prenotare posti di 7,45 metri su ciascuno dei quali è possibile caricare un container. Rispetto al puro trasporto via camion si ottiene un bilancio di CO₂ nettamente migliore sul trasporto complessivo.

Già da settembre SBB Cargo gestisce anche un treno di linea per Migros con container frigo che circola tra Neuendorf (SO) e Gossau (SG).

Ulteriori informazioni su:
www.sbbcargo.com/it/tc



NOTIZIE DAL MERCATO

I prodotti surgelati viaggiano su rotaia in container enormi.

Da cinque anni la ditta Pistor di Rothenburg (LU), che rifornisce panetterie e gastronomie, si affida a SBB Cargo per trasportare le sue merci nella centrale di distribuzione a Chavornay (VD). Dal 1° ottobre di quest'anno utilizza un nuovo container frigo gigante che ha una capacità di 100 metri cubi e può contenere 64 roll container Pistor. Alla refrigerazione a meno 25 gradi provvedono un gruppo motore elettrico e due a diesel. La temperatura viene monitorata costantemente, anche durante il trasporto.

Il container è una realizzazione speciale dell'azienda Isokit/Isofrigo e viene trasportato su un carro pianale del tipo Sgns.



Il nuovo container frigo gigante di Pistor.



Treno veloce: viaggiando a 120 chilometri orari, il treno di linea può attraversare tutta la Svizzera di giorno.

Quante barbabietole da zucchero trasporta un carro merci?



Quest'anno lo zuccherificio Aarberg compie cento anni. E da un secolo una buona parte delle barbabietole da zucchero viene trasportata fino agli impianti di lavorazione su rotaia. Negli ultimi anni SBB Cargo ha trasportato rispettivamente circa 1 milione di tonnellate negli stabilimenti Aarberg e Frauenfeld. Un carro merci trasporta circa 50 tonnellate, una barbabietola pesa in media 750 grammi. Pertanto sono circa 67 000 barbabietole per carro.

Il gateway Limmattal, qui rappresentato nel modello, ha quattro binari per treni lunghi 700 metri.



Gateway Limmattal **sul binario giusto.**

A partire dal 2018 il gateway Limmattal assumerà un importante ruolo nel traffico combinato: qui infatti la maggior parte dei container provenienti dai porti del mare del Nord saranno trasferiti tramite gru da un carro merci a un altro. Così SBB Cargo intende gestire la prevista crescita massiccia del traffico combinato.

TESTO: SUSANNE WAGNER – FOTO: GIAN VAITL

Nei prossimi anni il traffico combinato crescerà ancora a livello mondiale, e il fenomeno interesserà anche la Svizzera: studi recenti prevedono che la quantità di merci trasportate nel nostro Paese con il traffico combinato raddoppierà entro il 2030. Va detto inoltre che i container godono di una popolarità sempre maggiore: nel traffico d'oltremare già oggi quasi tutte le merci viaggiano in container, ad eccezione di petrolio e carbone.

I punti di snodo per i trasporti di container sono i cosiddetti terminali: qui i container vengono trasbordati da un carro ferroviario a un altro, oppure su un camion, una nave e viceversa. I terminali esistenti in Svizzera già oggi non sono più sufficienti a gestire con efficienza i volumi di merce. «Per poter continuare a trasportare su rotaia in modo ecocompatibile i flussi di merci ed evitare il collasso delle strade, servono dei punti di accesso efficienti che oggi mancano», >

dice Beat Lampart, responsabile generale del progetto gateway Limmattal da SBB Cargo. Senza questi terminali la Svizzera rischia che i container vengano sempre più trasbordati su strada al di fuori del Paese. «Ciò significherebbe un nuovo congestionamento sempre più intenso delle strade nazionali e persino una ricaduta del traffico sulle strade cantonali», spiega Beat Lampart.

Il terminale denominato gateway Limmattal dovrà entrare in funzione nel 2018. Treni merci lunghi 700 metri, provenienti dai terminali portuali del Mediterraneo o del mare del Nord, arriveranno nella stazione di smistamento Limmattal senza bisogno di essere smistati o scomposti. Il gateway Limmattal permetterà di trasbordare i container con la gru direttamente sui carri dei treni merci successivi. I container continueranno poi il viaggio sull'efficiente rete di distribuzione capillare del traffico a carri completi in tutta la Svizzera.

Integrazione nella stazione di smistamento esistente.

Nella pianificazione del progetto FFS Infrastruttura ha dovuto tener conto di alcune condizioni limite: per esempio la lunghezza utile prescritta di 700 metri per i binari di entrata e trasbordo, le limitazioni relative alle zone di protezione delle acque sotterranee e agli impianti di sicurezza, nonché l'obiettivo di integrare in modo ottimale il gateway in una stazione di smistamento funzionante.

Durante la fase di pianificazione, il team responsabile è persino riuscito a ottimizzare il progetto rendendo possibile una maggior produttività del terminale. «Abbiamo trovato una soluzione per cui i quattro binari sono posti uno accanto all'altro e la gru si estende sopra tutti e quattro, potendo così caricare i container dal treno navetta direttamente su un altro carro merci o un camion, oppure depositarli nel magazzino», spiega Michael Künzli, responsabile generale del progetto gateway per FFS Infrastruttura.

Dei 600 container che in futuro saranno trasbordati ogni giorno nel gateway Limmattal, almeno l'80 % continuerà il suo viaggio su rotaia e solo un massimo del 20 % via camion. Il gateway Limmattal darà così un contributo essenziale al trasporto di merci ecocompatibile in

Svizzera. Nella sede del futuro gateway Limmattal già oggi si trasborda un'importante parte del traffico merci combinato in Svizzera. L'attenta e completa pianificazione rende persino possibile caricare i container durante l'intera fase di costruzione.

«Per quanto riguarda le scadenze, il progetto gateway Limmattal è sul binario giusto. Al mo-



Ottimizza il progetto per incrementare la produttività: Michael Künzli, responsabile generale del progetto gateway da FFS Infrastruttura.

mento i lavori si concentrano sulla presentazione pubblica», dice Michael Künzli. Ovvero, si sta preparando la documentazione del progetto

Il gateway dà un contributo essenziale al trasporto merci ecocompatibile in Svizzera.

che a novembre 2012 sarà inoltrata all'Ufficio federale dei trasporti come previsto dalle direttive sulle scadenze definite nel piano regolatore del Canton Zurigo. All'avvio dell'iter di approvazione della pianificazione, il progetto gateway Limmattal sarà pubblicamente esposto per 30 giorni all'inizio del 2013 presso il Comune di Spreitenbach e nella città di Dietikon.

Un criterio importante: l'ecocompatibilità.

Della richiesta di concessione edilizia farà parte anche una relazione sull'impatto ambientale per la stazione di smistamento Limmattal, al momento in fase di elaborazione. Il gateway Limmattal non è in effetti parte integrante della stazione di smistamento, ma SBB Cargo vuole



Evitare il collasso delle strade con il gateway: Beat Lampart, responsabile generale del progetto gateway da SBB Cargo.

utilizzare quest'ultima per la distribuzione capillare dei container. Michael Künzli: «Valuteremo quindi l'impatto ambientale del gateway sulla stazione di smistamento, lo rappresenteremo nella relazione e ne terremo conto nell'ambito del progetto.»

SBB Cargo ha in programma un altro terminale a Basilea Nord, per aumentare l'interesse verso il trasporto di container sul Reno. Beat Lampart: «Raggruppando i container nel gateway Limmattal e nel terminale Basilea Nord, SBB Cargo potrà in futuro offrire ai clienti dei terminali efficienti per treni navetta con carichi destinati ai porti marittimi o i grandi terminal per container continentali. Un vantaggio anche per la piazza economica svizzera.» ■

Container per la Svizzera.

Abbigliamento, apparecchi elettrici e articoli per la casa vengono prodotti in Asia e trasportati in Europa in container. Studi recenti dimostrano che il numero di container è in forte aumento. Anche in Svizzera le aziende di logistica trasportano sempre più le merci in container. SBB Cargo reagisce a questa tendenza costruendo terminali per il trasbordo di container. Un primo treno di linea collega i centri economici.

Mezzi di trasporto	Trasporti merci
Nave	Trasbordo container Traffico import/export
Linea ferroviaria	Trasbordo container Traffico interno
TC interno shuttle	Trasbordo container Traffico import/export/interno



PORTI MARE DEL NORD – SVIZZERA

Rotterdam, Amburgo e Anversa sono i tre principali porti per container d'Europa. Navi e treni portano i container in Svizzera. Un treno portacontainer internazionale arriva a 700 metri di lunghezza e contiene 65 container.

ASIA – PORTI MARE DEL NORD

Le navi portacontainer caricano ogni anno circa 70 milioni di container da e verso l'Europa. Di questi circa 2000 provengono o sono destinati ogni giorno alla Svizzera.

BASILEA NORD (IN PROGETTAZIONE)

Il terminale Basilea Nord consente di trasbordare container tra acqua, rotaia e strada. L'inaugurazione di una prima parte (senza acqua) è prevista per il 2016, l'allargamento massimo trimodale invece per il 2019.

GATEWAY LIMMATTAL (IN PROGETTAZIONE)

Nella stazione di smistamento si sta costruendo il gateway Limmattal (inaugurazione 2018). I container vengono caricati sui treni che poi circolano nella rete del traffico a carri completi. Il gateway sarà la porta sul mondo per i container.

DIETIKON – RENENS (TRENO PILOTA)

I treni di linea collegano i due terminali per container due volte al giorno (offerta in realizzazione). I treni di linea collegano i centri economici evitando gli ingorghi.

Le richieste di trasbordo di container raddoppieranno entro il 2030.

Il trasporto di container continuerà a crescere fortemente nei prossimi anni e sarà gestito sempre più mediante mezzi di trasporto combinati. Pertanto la richiesta di trasbordi raddoppierà entro il 2030.

TERMINALE DI CADENAZZO

Le FFS hanno investito nel terminale di Cadenazzo. I reachstacker caricano container dai carri ferroviari ai camion e viceversa.

TRAFFICO CONTAINER INTERNAZIONALE

SBB Cargo International propone offerte valide per la circolazione di treni portacontainer dai porti del mare del Nord all'Italia settentrionale.

Insieme per nuovi carri merci.

Silenziosi, leggeri, efficienti – con questi requisiti i moderni carri merci nei trasporti internazionali dovranno permettere alla ferrovia di conquistare nuove fette di mercato.

TESTO: STEFAN BOSS



In Europa circola oltre mezzo milione di carri merci. L'attuazione di innovazioni tecniche risulta quindi molto difficile.

SBB Cargo e altre aziende condividono il proprio know-how per favorire lo sviluppo della tecnica. Alla fiera specialistica Innotrans, i sostenitori dell'iniziativa per il futuro «5L» hanno presentato a fine settembre a Berlino un libro sul tema delle innovazioni nel traffico merci ferroviario fino al 2030. Stando a Jürgen Hüllen dell'iniziativa «5L», il carro merci del futuro potrà segnalare il proprio stato o eventuali guasti in tempo reale al macchinista e alla centrale di coordinamento.

Oltre a SBB Cargo, all'iniziativa hanno aderito otto aziende di tutti i settori del traffico merci su rotaia (caricatori, costruttori e noleggiatori di carri e ferrovie) di Germania e Austria: BASF, DB Schenker Rail, DB Waggonbau Niesky, Knorr-Bremse Systeme für Schienenfahrzeuge, Rail Cargo Austria, Thyssen Krupp, VTG e Waggonbau Graaff.

Con i proprietari di carri svizzeri.

La direzione scientifica spetta alle cattedre di tecnica ferroviaria delle Università tecniche di Dresda e Berlino. SBB Cargo è sinora l'unica azienda svizzera coinvolta e sta svolgendo colloqui con altri proprietari di carri svizzeri per indurli a partecipare.

Perché SBB Cargo partecipa a questo progetto? Jürgen Mues, responsabile Asset Management, spiega: «I carri merci sono un elemento centrale del traffico merci su rotaia, e oggi transitano per lo più in diversi paesi. Per attuare delle innovazioni significative e determinanti per il traffico a carri completi è quindi indispensabile cooperare a livello internazionale.»

L'aspetto importante del progetto è che le nuove soluzioni non arrivano dai produttori ma

dai proprietari dei veicoli che ne traggono direttamente vantaggio. Come spiega Jens-Erik Galdiks, responsabile Tecnica della flotta da SBB Cargo, al progetto aderiscono i proprietari di oltre un quarto dei carri merci di tutta Europa. Al momento in Europa ci sono circa 600 000 carri.

Finora è stato difficile introdurre delle innovazioni per una carenza di collaborazione e perché non si raggiungevano le quantità di carri merci necessarie. Galdiks è fiducioso che, grazie a questa iniziativa, la situazione cambierà.

Vedi anche pagina 17:
«Occorrono soluzioni europee»

«Un vantaggio per l'intero trasporto merci.»

SETTORE OPERATIVO TRAFFICO A CARRI COMPLETI.



Traffico a carri completi per Migros.

Con il 70 % del fatturato, il traffico a carri completi (TCC) è il core business di SBB Cargo. Il 50 % dell'intero volume di trasporto del traffico merci ferroviario svizzero è legato al traffico a carri completi isolati (TCCI). Nel TCC il cliente può caricare le merci sui carri ferroviari nel binario di raccordo o nel piazzale di carico e scarico. I carri isolati o i gruppi di carri caricati vengono portati quindi in una stazione di smistamento e li accorpati in treni blocco. Nella stazione di destinazione vengono nuovamente suddivisi, e i carri vengono recapitati al destinatario nel punto di servizio richiesto.

Poiché in Svizzera l'industria pesante è in continuo calo, il volume di trasporto nell'TCCI è stagnante. SBB Cargo deve concentrarsi sui punti di forza della ferrovia, ovvero trasportare grandi quantità su distanze più lunghe. Pertanto i punti di servizio molto poco sfruttati, con in media meno di un carro al giorno, sono sotto esame. Di conseguenza la rete del TCC è stata ridotta da oltre 500 a 374 punti. A risentirne è meno del 2 % dell'intero volume di trasporto.

Parte l'offensiva di SBB Cargo che lancia sul mercato una nuova offerta per il traffico combinato in Svizzera. In questo modo l'azienda vuole combinare i vantaggi dei trasporti su strada e su rotaia. Il CEO Nicolas Perrin intende scoprire nuove potenzialità per il traffico merci ferroviario.

INTERVISTA: HEINI LÜTHY - FOTO: MARKUS SCHNEEBERGER



Nicolas Perrin, SBB Cargo ha lanciato da poco una nuova offerta per il traffico combinato in Svizzera con i treni di linea. Pensa di aver trovato così l'uovo di Colombo?

Direi piuttosto che stiamo covando un uovo che diventerà un elemento basilare di SBB Cargo. Nel breve periodo ciò significa che dovremo investire, come accade con ogni nuovo prodotto. Ma nel lungo periodo, e di questo sono convinto, vuol dire che potremo crescere grazie a nuovi clienti.

Quali vantaggi porta questa nuova offerta ai clienti?

Il prodotto offre un vantaggio all'intero settore del trasporto merci. I nostri clienti ne traggono profitto per la loro logistica, e noi otteniamo un trasferimento dei trasporti su rotaia. Combiniamo i vantaggi della ferrovia come sistema stabile e affidabile a quelli del trasporto stradale, che con la sua elevata flessibilità può garantire la distribuzione capillare persino negli angoli più remoti del Paese.

E cosa porterà questa offerta all'azienda SBB Cargo - diventerà una colonna portante dell'intera strategia?

Il traffico a carri completi è la nostra offerta base che però offre una crescita scarsa. Con il traffico combinato creiamo invece una promettente prospettiva di sviluppo. Vogliamo mantenere e potenziare la nostra forte posizione sul mercato dei trasporti.

Come si presentano nel concreto i progetti per la realizzazione e l'ampliamento del traffico combinato interno?

Nel breve periodo vogliamo prolungare il collegamento est-ovest Dietikon-Renens fino a Gossau e Ginevra e inserire un secondo collegamento nord-sud in Ticino. Compiremo ulteriori passi quando il mercato ce lo chiederà. L'obiettivo è quello di creare una rete con più linee con >

«Prospettiva di sviluppo con il traffico combinato»: Nicolas Perrin.



«SBB Cargo si schiera a favore del traffico a carri completi», Nicolas Perrin.

cui potremo collegare i principali centri logistici ed economici della Svizzera. E questo su tratte in cui il sistema può essere gestito in modo competitivo; in Svizzera parliamo di distanze a partire da circa 150 chilometri. Per questo motivo all'inizio focalizzeremo l'attenzione su regioni come l'Arc lémanique, il Ticino e la Svizzera orientale.

SETTORE OPERATIVO INTERNATIONAL.



Container per l'Europa nel porto di Rotterdam.

Per avere successo sul competitivo asse nord-sud che attraversa l'Europa, occorre disporre di un modello aziendale focalizzato. Pertanto all'inizio del 2011 SBB Cargo International è stata scorporata come unità autonoma e da allora si concentra sul suo ruolo di trazionista. Il suo core business consiste cioè nel trasporto di treni blocco e per il traffico combinato dal Benelux e dal bacino della Ruhr all'Italia settentrionale. In questo modo si generano strutture semplici e a basso costo con cui si sono create le basi per realizzare un utile aziendale positivo.

Con una partecipazione del 25% a SBB Cargo International, l'operatore del traffico combinato è Hupac, che al contempo è il cliente principale di SBB Cargo International. Hupac fornisce il punto di vista del cliente e il know-how e consente così di migliorare la collaborazione sull'interfaccia tra operatore e ferrovia.

Quali ulteriori infrastrutture sono necessarie a tale scopo?

Finora abbiamo agito in modo molto pragmatico e abbiamo costruito l'offerta iniziale con l'infrastruttura esistente. Nel lungo periodo saranno necessari terminali specifici per il transbordo. Ne abbiamo realizzato un primo a Cadenzano in un mercato importante come il Ticino. Il terminale Basilea Nord e il gateway Limmattal sono fondamentali per i trasporti import ed export. Non dimentichiamo infine che a lungo termine occorrerà anche potenziare le capacità sulle tratte.

Crede che con questa nuova offerta riuscirà a trasformare la concorrenza tra strada e rotaia in una partnership?

La domanda non si pone affatto a mio parere, in quanto una partnership è la premessa necessaria per un traffico combinato di successo. Sono convinto che si affermerà una nuova forma di collaborazione tra i due vettori. Entrambi riconoscono che, considerando le capacità infrastrutturali sempre più scarse, potremo soddisfare le richieste sempre più complesse della logistica solo se guarderemo al sistema di trasporto nella sua interezza e lo ottimizzeremo.

Di recente le misure per il risanamento del traffico a carri completi sono state messe in primo piano. Il risanamento oggi può dirsi concluso?

Il traffico a carri completi oggi fornisce di gran lunga le maggiori prestazioni di trasporto ed è

fondamentale per noi e per l'economia svizzera. SBB Cargo si schiera dalla sua parte. Il nostro obiettivo consiste nel mantenere questo traffico che tuttavia deve mostrarsi proficuo. Il risanamento è in fase di attuazione ed è sulla buona strada.

I clienti possono aspettarsi che la rete e l'offerta resteranno invariate più a lungo?

Come già detto, vogliamo un traffico a carri completi sano. A tale scopo dobbiamo adeguare l'offerta alle esigenze del mercato e non

«Siamo il numero uno nel traffico merci svizzero e abbiamo un prodotto di prima qualità.»

Nicolas Perrin

possiamo mantenerla statica per anni. Altrimenti tra cinque e dieci anni ci vorrà un nuovo risanamento. Il traffico a carri completi si svilupperà quindi con i clienti affinché anche in futuro sia possibile offrire all'economia buone soluzioni logistiche.

Il traffico a carri completi deve essere gestito in modo redditizio?

Si tratta di un settore complesso e sarà sempre così. La Confederazione come proprietario si aspetta che per lo meno riusciamo a gestire il

sistema con le nostre risorse. È proprio questa la strada che abbiamo intrapreso.

Un problema è il calo dei trasporti per le industrie pesanti. Qual è la sua reazione?

Dobbiamo orientarci di più verso i trasporti che saranno richiesti anche in futuro. La domanda si sposta in maniera massiccia verso l'approvvigionamento e lo smaltimento. Penso ad esempio al materiale per l'edilizia, ai beni commerciali e agli oli minerali. Lo smaltimento riguarda ad esempio i rottami e la carta da macero, entrambi molto voluminosi. Le acciaierie hanno bisogno di molti rottami e questi in Svizzera non mancano mai. Dunque devono essere trasportati altrove. I trasporti internazionali diventeranno più importanti, e di conseguenza dovremo rafforzare la nostra rete internazionale.

Prossimamente la politica svizzera si occuperà intensamente del futuro del trasporto merci. Cosa si aspetta dai politici a tal proposito?

Il traffico merci su rotaia è stato liberalizzato, ma senza definire il contesto in modo da rendere questo trasporto un prodotto finanziariamente proficuo. Mi aspetto che le condizioni quadro siano strutturate così da offrirci un margine di manovra entro cui potremo perfezionare il nostro prodotto e offrire buone soluzioni sul mercato. In poche parole mi aspetto che la nostra attività risulti proficua. Anche se devo precisare che le condizioni quadro in Svizzera sono già molto vantaggiose.

SBB Cargo sta ridefinendo la strategia del parco veicoli. Cosa può dirci in merito?

Abbiamo una flotta che si è sviluppata nel tempo. Ora intendiamo ridurla in maniera massiccia, sia in termini di numero che di tipi di veicoli, pur sempre offrendo le medesime prestazioni. Per quanto riguarda le locomotive di manovra concluderemo questo processo nel 2014 e utilizzeremo solo tre tipi. Anche per quanto concerne le locomotive di linea abbiamo fatto grandi progressi, ed entro la fine del 2013 ci

concentreremo su un'unica famiglia di veicoli. Per i carri ci vorranno ancora diversi anni; al momento ci mancano i mezzi d'investimento per accelerare questo processo. Negli ultimi anni tuttavia abbiamo già fatto i primi investimenti, ad esempio per i carri a pareti scorrevoli o per cereali.

Personalmente come vede SBB Cargo?

È semplice: siamo il numero uno nel traffico merci svizzero e abbiamo un prodotto di prima qualità che dovrà rimanere tale anche in futuro, ma dovrà essere sostenibile dal punto di vista imprenditoriale. Sembra semplice ma è un obiettivo molto ambizioso in questo settore.

Qual è il suo augurio personale per il prossimo anno?

Il mio obiettivo nel prossimo anno sarà attuare il risanamento e porre le basi per uno sviluppo orientato al futuro. Personalmente mi auguro che alla fine del 2013 i quasi 3000 collaboratori di SBB Cargo possano dichiararsi fieri dei risultati raggiunti. ■

**SETTORE OPERATIVO
TRAFFICO COMBINATO.**



I treni di linea devono dare slancio al TC. Per traffico combinato (TC) si intende una catena di trasporto in cui si trasportano merci con diversi vettori, per lo più su rotaia e via camion, spesso anche tramite nave. Nel TC accompagnato si trasportano camion completi su carri ferroviari, nel TC non accompagnato invece semirimorchi o contenitori di trasporto, soprattutto container.

Qui SBB Cargo intravede buone possibilità di crescita. Pertanto questa offerta viene potenziata con nuovi terminali e treni di linea veloci e regolari tra i principali centri svizzeri. Grazie a questo ampliamento e a causa dell'aumento degli ingorghi stradali, il TC interno rappresenta un'alternativa sempre più interessante al trasporto via camion. Già oggi SBB Cargo è il più grande fornitore di soluzioni di trasporto combinato in Svizzera.

Anche nel TC per import ed export SBB Cargo prevede una crescita. Per questo si progettano nuovi terminali. Con il gateway Limmattal si realizzerà un allacciamento al sistema del traffico a carri completi per la distribuzione capillare in Svizzera. Il terminale Basilea Nord combinerà nave, ferrovia e camion.



SBB Cargo sposta la sede centrale a Olten.

Nell'autunno 2014 la sede centrale di SBB Cargo si sposterà da Basilea a Olten. Il motivo di questa decisione è legato ai costi. SBB Cargo può prendere in affitto un nuovo edificio nelle vicinanze della stazione di Olten a condizioni più vantaggiose. Nonostante l'intensa ricerca non è stato possibile trovare un'alternativa adeguata a Basilea. Il contratto di affitto per la sede attuale scade nell'autunno 2014.



Daniel Bürgy è il nuovo capo Vendita.

Nella direzione di SBB Cargo qualcosa è cambiato. Daniel Bürgy è il nuovo responsabile Vendita da fine ottobre. Peter Schär ha lasciato SBB Cargo.

Daniel Bürgy lavora per SBB Cargo dal 2001. Dopo la riuscita integrazione del Centro Servizio Clienti a Basilea sotto la sua regia, Bürgy ha da ultimo promosso lo sviluppo del traffico combinato in Svizzera con il suo team di progetto. Tale progetto sarà gestito ad interim da Nathan Zielke, responsabile Sviluppo aziendale.

Peter Schär ha portato avanti numerosi progetti negli ultimi anni presso SBB Cargo. Ad esempio ha riorganizzato la Vendita per settori.



Venti lettori in visita da SBB Cargo.

L'unità organizzativa Operations è considerata il cuore di SBB Cargo. Qui gli specialisti gestiscono il trasporto merci su rotaia. Sono stati sorteggiati venti lettori che potranno far visita a SBB Cargo.

Sigfried Flury, responsabile della Produzione Cargo Regionale, ha accolto i lettori sorteggiati. «Vi mostreremo dove si prendono decisioni importanti da SBB Cargo», ha promesso nel suo discorso. E ha mantenuto la parola. La prima tappa della visita è stata la sala in cui si riunisce l'unità di emergenza SBB Cargo in caso di eventi gravi. La seconda tappa è stato il reparto Operations. Qui gli specialisti garantiscono ogni giorno che i clienti raggiungano puntualmente le loro merci nonostante uno scambio gelato. «Nella vita di tutti i giorni dobbiamo decidere tempestivamente chi parte e chi deve provvisoriamente aspettare», ha spiegato Urs Gähwiler, responsabile Operations. Infine il gruppo ha visitato la sala riunioni della direzione.

SBB Cargo e myclimate: promuovere la conoscenza dell'ambiente e la creatività.

Anche quest'anno SBB Cargo sosterrà il Laboratorio climatico di myclimate nell'ambito della sua promozione natalizia. Si tratta di un concorso di progetto per apprendisti di scuole e aziende. I partecipanti sviluppano progetti e prodotti che riducono le emissioni di CO₂, sono a basso consumo energetico o favoriscono la sensibilizzazione per questi temi. Negli ultimi cinque anni già 3500 apprendisti di circa 100 scuole professionali, centri di formazione e aziende hanno partecipato al Laboratorio climatico e sono stati realizzati già 253 progetti.



Foto: Gian Verit

Thomas Kreienbühl, macchinista di SBB Cargo, con uno dei nuovi iPad.

iPad nella cabina di guida di SBB Cargo.

A gennaio 2013 i macchinisti di SBB Cargo riceveranno degli iPad. Qui saranno archiviati regolamenti e documenti sulla sicurezza che fino ad allora dovevano essere sempre disponibili in formato cartaceo.

Ogni macchinista potrà accedere all'Intranet FFS tramite il suo iPad. Una speciale app garantirà che i regolamenti e gli altri documenti siano sempre aggiornati. I macchinisti potranno anche aggiungere e memorizzare appunti ed evidenziazioni. Inoltre potranno cercare informazioni tramite Internet, caricare app sull'apparecchio e anche comunicare con la centrale di coordinamento o altri operatori di SBB Cargo. Dall'inizio del 2013 anche i controllori tecnici Cargo saranno dotati di nuovi apparecchi elettronici.



Foto: Nicolas Petit

Traffico a carri completi: dal cambio di orario arriva la rete 2013.

Il cambio di orario previsto per il 9 dicembre 2012 porterà con sé alcune novità per il traffico a carri completi. Il motivo è riconducibile al risanamento della rete che SBB Cargo ha condotto quest'anno. Grazie alla stretta collaborazione con i clienti, gli effetti di questo risanamento sono stati ridotti al minimo. In molti casi SBB Cargo ha trovato delle soluzioni insieme ai clienti per migliorare la redditività dei trasporti e mantenere così dei punti di servizio. Il 98 % del volume continuerà a viaggiare su rotaia. In altri casi, nonostante l'intensa ricerca di soluzioni con i clienti coinvolti, è stato inevitabile ricorrere a interventi dolorosi. I punti di carico a bassa frequenza e non redditizi non potranno pertanto più essere serviti a partire dal cambio di orario. Informazioni su tutti i punti di servizio sono disponibili online.

In forma per il 2013: traffico a carri completi nella stazione Ginevra-La Praille.

www.sbbcargo.com/it/puntoservizio





Un paese previdente.

D'inverno accade che il paesino Gwüest sull'alpe di Göschenen sia a volte completamente isolato dal resto del mondo per giorni interi. L'approvvigionamento di provviste tuttavia funziona poiché gli abitanti sono abituati da tempo a premunirsi in anticipo anno dopo anno.

TESTO: ROBERT WILDI – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

«Non viviamo sulla Luna e quassù abbiamo persino i congelatori!», risponde divertita Cornelia Stoimenov-Mattli. La domanda su come lei e gli altri circa 20 abitanti del paesino Gwüest sull'alpe di Göschenen nel Canton Uri riescano a garantirsi l'approvvigionamento di generi alimentari in inverno non giunge nuova. La risposta tuttavia non è sempre la stessa. «Non si può parlare di «abitanti di Gwüest»», spiega Cornelia, che gestisce il rifugio di montagna Göschenalp. Qui tutte le famiglie si chiamano Mattli e ognuna si organizza individualmente per l'inverno.

Questo processo, qui a oltre 1600 metri di altitudine, è lungo e difficile. Per sette mesi all'anno, gli abitanti di Gwüest hanno la neve

sui tetti delle loro case, spesso alta un metro tra novembre e marzo. Anche l'unica strada di collegamento con Göschenen, a 10 chilometri di distanza, si ricopre di neve e non è transitabile per giorni. Ad esempio quando c'è pericolo di slavine. In questi casi non basta neppure la motoslitte e Gwüest è completamente isolato dal resto del mondo.

Provviste per quattro mesi e mezzo.

Per superare queste difficili situazioni, la piccola comunità di montagna di Gwüest deve premunirsi. In autunno si acquistano chili di provviste dai dettaglianti a valle che vengono poi portati sull'alpe. «Calcolate quanti alimenti

consuma in media una famiglia di quattro persone a settimana», dice Cornelia Stoimenov-Mattli: «Prima dell'arrivo dell'inverno le famiglie di Gwüest si riforniscono di provviste che devono bastare per quattro mesi e mezzo.»

Ogni famiglia segue un proprio metodo nella raccolta delle provviste invernali e calcola quantità diverse. In una cantina si accumulano 80 confezioni di corn flakes, 70 bicchieri di confettura e 120 barattoli di piselli, in quella del vicino invece 60 vasetti di Nutella, 80 scatolette di tonno e 100 tavolette di cioccolato al latte. In autunno le cantine vengono riempite anche di carne, formaggio, pane croccante, fette biscottate e tanto altro ancora. Tuttavia chi non ha fatto bene i conti, può fare rifornimento in motoslitte. >

Per il suo rifugio, che a volte è aperto anche in inverno e ospita turisti, Cornelia deve fare dei conti diversi. In cantina e in magazzino vengono accumulate montagne di generi alimentari per i mesi freddi. Poiché la strada principale è totalmente bloccata per lo più solo pochi giorni, gli abitanti possono fare acquisti anche in inverno. Pertanto non devono rinunciare totalmente a merci facilmente deperibili come la verdura, la frutta e la carne fresca.

Consulenza medica telefonica.

Per quanto riguarda il cibo, Gwüest è dunque ben attrezzato anche in caso di gelate, tempeste e neve. L'approvvigionamento di medicinali nel paesino segue lo stesso principio. In autunno Felix Rüegg, il medico di Göschenen, predispone un grande magazzino di medicinali per gli abitanti di Gwüest. Quest'ultimo viene gestito dalla casalinga Elisabeth Mattli che è un'ostetrica diplomata. In caso di malattie comuni o ferite prescrive ai pazienti sull'alpe i farmaci necessari. «Se ha dei dubbi, chiama l'ambulatorio e mi chiede dei consigli al telefono», spiega Felix Rüegg. Questo metodo funziona benissimo. Negli scorsi anni Rüegg è dovuto salire a Gwüest in motoslitte solo una volta in inverno per occuparsi di un'emergenza.

Anche i mezzi di comunicazione funzionano per lo più senza problemi a Gwüest durante i mesi invernali. Oltre al collegamento TV, al telefono e alla posta elettronica, sull'alpe di Göschenen è garantita anche la consegna di posta e pacchi. Karl Mattli lavora come postino a tempo parziale. Il mercoledì e il sabato si reca a Göschenen in motoslitte e ritira tutta la posta. «Per questo servizio viene retribuito da noi», spiega Peter Fedier, responsabile dell'ufficio postale di Göschenen. In caso di pericolo di slavine può accadere che le lettere e i pacchi indirizzati agli abitanti di Gwüest non vengano ritirati per una o due settimane. Ma questo capita solo raramente, spiega Fedier.

«Come potete vedere qui a Gwüest tutto si svolge abbastanza normalmente anche in inverno e nei mesi precedenti», dichiara Cornelia Stoimenov-Mattli. In fondo gli abitanti di Gwüest vantano decenni di esperienza. Le stanze adibite alla raccolta delle provviste per l'inverno 2012/2013 vengono riempite già da settembre. Cornelia conclude: «Facciamo già acquisti per non dover ricorrere all'elicottero in inverno per i rifornimenti.» ■



Dirk Bruckmann

Innovazioni tecniche nel traffico a carri completi: occorrono soluzioni europee.

Cari responsabili di logistica,

il traffico a carri completi necessita di innovazioni tecniche per mantenersi competitivo. E su questo punto sono tutti d'accordo. Quando però si passa ai fatti e si devono introdurre nuove tecnologie sui carri merci, si evidenziano subito i limiti delle innovazioni. Tutti prospettano sempre una sola situazione finale che prevede un adeguamento di tutti i carri e una maggiore redditività rispetto ad oggi. Ma l'attuazione poi fallisce perché la migrazione non è realizzabile. Molte nuove tecnologie sono vantaggiose solo se applicate a tutti i carri nel sistema.

Esaminando le innovazioni per il traffico a carri completi in Svizzera, risulta subito evidente che il traffico merci su rotaia è un'attività di livello europeo e che i carri circolano su tutto il territorio europeo. Ciascuno dei circa 250 000 carri presenti in Europa transiterà prima o poi anche in Svizzera. Ciò significa che tutti i carri in Europa devono essere adattati per consentire l'attuazione di un'innovazione in Svizzera. Pertanto occorre un'intesa tra tutte le parti coinvolte. Questo tentativo tuttavia è fallito già qualche anno fa per l'accoppiamento automatico in un mondo con poche ferrovie statali. E da allora il mondo ferroviario non si è affatto semplificato. Il numero di parti coinvolte è aumentato di gran lunga a causa della liberalizzazione e della scissione delle imprese ferroviarie. Come per i freni a bassa rumorosità, i costi e i vantaggi delle innovazioni riguardano quindi diverse parti. Mancano ancora i meccanismi adatti per una compensazione finanziaria.

D'altro canto il settore ha riconosciuto che le innovazioni sono generalmente necessarie per resistere alla concorrenza. Ci sono segnali positivi per una crescente disponibilità alle innovazioni come il «Libro bianco dei carri merci innovativi» in cui università, ferrovie, produttori di carri e altri interessati si sono accordati per la prima volta su obiettivi comuni. Ora si tratta di sviluppare ulteriormente questa collaborazione.

Dirk Bruckmann

Il dott. Dirk Bruckmann è Senior Scientist presso l'Istituto per la pianificazione del traffico e i sistemi di trasporto del PF di Zurigo.



Jasmin Müller

Dà forma **al futuro** dell'azienda.

Come saranno i trasporti e le ferrovie nel 2020 o nel 2030? Come potrà SBB Cargo posizionarsi con successo sul mercato? Ecco di cosa si occupa Jasmin Müller, capo della Strategia aziendale. Il suo metodo: riconoscere i trend del mercato e dedurre gli interventi necessari per SBB Cargo. Pensa trasversalmente seguendo sempre obiettivi chiari.

TESTO: ESTHER BANZ – FOTO: GUY PERRENOUD

Sentendo parlare Jasmin Müller (29) di strategie, si intuisce subito la sua passione per questo tema. Non a caso, infatti, a marzo di quest'anno è stata chiamata da Monaco a Basilea per dirigere il reparto Strategia aziendale che collabora a stretto contatto con la direzione di SBB Cargo.

Jasmin Müller, donna d'affari con laurea in economia internazionale e master in controlling e management, lavora nella sede centrale di SBB Cargo a Basilea dove è a capo di un team di sei persone che si occupa del futuro dell'azienda. Il «futuro» non si trova in un aldilà indefinito, ma consiste in lassi di tempo chiaramente delineati, come spiega la Müller: «Facciamo progetti a breve, medio e lungo termine.» Ma da dove si parte nella progettazione? «Dall'obiettivo.» Jasmin Müller, originaria di Stoccarda, sorride e spiega: «Facciamo un esempio: Bill Gates si era posto l'obiettivo che prima o poi in futuro in ogni casa e su ogni scrivania ci sarebbe stato un computer. Era il 1975. Con questa visione in mente ha creato Microsoft.»

Ovviamente SBB Cargo non è paragonabile a Microsoft o Ikea, come chiarisce subito la Müller: «Bisogna conoscere i punti di forza della propria azienda, saperli valutare bene e non costruire castelli in aria.» Dunque le domande da porsi sono: in quali campi siamo competenti? Quali sfide dovrà affrontare SBB Cargo in futuro? In quale direzione possiamo muoverci? E come si può collegare l'oggi al domani? «Questo collegamento è la strategia», spiega Jasmin Müller.

Il fatto di doverlo creare in un ambiente prevalentemente maschile non disturba questa graziosa donna d'affari, al contrario: «Sento affinità con tutto ciò che si muove. E se è anche veloce e rumoroso, mi sento ancora di più a mio agio» afferma ridendo. «Prima lavoravo nel settore automobilistico che è molto simile in ciò. Sul lavoro quello che conta sono i contenuti e la qualità, non importa se sei uomo o donna.»

Capire il presente e immaginarsi il futuro: Jasmin Müller e il suo team pensano e lavorano su questi due piani temporali. Tra gli strateghi, oltre a Bill Gates, il suo modello è Henry Ford, pioniere dell'automobile, che un giorno disse: «Se avessi domandato ai miei clienti che cosa avrebbero voluto, la risposta sarebbe stata: dei cavalli più veloci.»

Quali sono quindi gli obiettivi concreti di SBB Cargo nei prossimi anni o decenni? Müller: «Nel breve periodo la priorità va al risanamento del core business. A medio termine intendiamo ot-

JASMIN MÜLLER

(29) si è trasferita da Monaco a Unterentfelden AG per SBB Cargo – intenzionalmente in Svizzera per conoscere meglio questo paese e i suoi abitanti. Lavorare in banca non sarebbe stata la scelta giusta per questa determinata donna d'affari. «Adoro le grandi macchine che si muovono e fanno rumore.» Nel tempo libero pratica sport, ama viaggiare e dedicarsi ai piaceri della tavola.

timizzare le prestazioni principali e completarle qua e là. Per il lungo periodo stiamo riflettendo su partnership strategiche e ampliamenti del modello aziendale. L'importante nella progettazione è coinvolgere l'azienda stessa.» Dunque essere presente sul posto, in diversi campi, parlare con le persone, trarre spunti dalle loro conoscenze, idee e opinioni – tutto ciò fa parte di una pianificazione strategica. E inoltre: «Far confluire idee dall'esterno, pensare in rete e anche in modo trasversale. E infine «confrontarsi» con gli esperti sul campo.»

Non stupisce che ogni giorno di lavoro sia diverso dall'altro. L'unica costante è lo scambio continuo. «Tanto confronto, giorno dopo giorno.» ■

3 domande.

Qual è stato il suo primo servizio strategico?
Io e mio fratello da piccoli volevamo una console Nintendo. Questo era il nostro obiettivo strategico chiaramente dichiarato. La strategia per raggiungerlo era vendere tutti i nostri giocattoli Lego al mercatino delle pulci.

Alla parola caos cosa risponde?
Un'azienda senza strategia.

Quale talento avrebbe voluto avere?
Il teletrasporto, per potermi spostare da un luogo all'altro in pochi secondi. Perché il tempo è sempre troppo poco...



Impressum.

cargo 4|12. Novembre 2012. 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, Ariesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)51 229 06 73, fax +41 (0)51 229 02 99, 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

-  www.cargo-blog.ch
-  www.facebook.com/sbbcargo
-  www.twitter.com/sbbcargo
-  www.youtube.com/sbbcargovideos
-  www.flickr.com/cargo-blog
-  www.issuu.com/sbbcargo





SBB CFF FFS Cargo

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

Prendiamo tutto molto personalmente, soprattutto quando si tratta della soddisfazione dei nostri clienti e della qualità dei nostri servizi. Grazie al nostro know-how in materia di trasporti siamo in grado di comprendere le esigenze dei committenti e garantire così una serie di servizi con un futuro. Per raggiungere un obiettivo comune. www.sbbcargo.com

