

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

1 | 11



Globale... 4

... la cultura della sicurezza di SBB Cargo.

Pericolose... 8

... le merci, sicuro il trasporto.

Vincente... 12

... il debutto di SBB Cargo International.

Veloci... 16

... ma sicure le piste di Russi.



Foto di stagione.

Screensaver: scaricatelo ora.

Le merci ingombranti richiedono particolari requisiti di sicurezza. Se durante il carico un tronco d'albero si inclina, può mettere a rischio i treni che percorrono il binario accanto. SBB Cargo ha pertanto definito speciali stazioni per il carico di legname e svolge con i clienti degli workshop sulla sicurezza. Nella foto: carico di legname a Briga, canton Vallese.

Scoprite il viaggio virtuale dei nostri trasporti attraverso l'universo visuale di questa rivista – sotto forma di screensaver. Basta scaricarlo sul vostro computer. Buon divertimento!





A servizio della sicurezza.

Cara lettrice, caro lettore,

per noi è quasi un'ovvietà: ogni giorno i treni di SBB Cargo transitano con sicurezza da A a B. Ma come per ogni vera e propria arte, dietro a questa apparente semplicità si celano un duro lavoro e una consapevolezza assoluta: la sicurezza è l'elemento prioritario della cultura aziendale.

Proprio perché SBB Cargo ha un ruolo di grande responsabilità nel traffico su rotaia, la sicurezza è per noi un fattore centrale: ogni anno i nostri treni trasportano oltre 10 milioni di tonnellate di merci pericolose. Niente può dunque essere lasciato al caso – ed ecco perché il tema della sicurezza è sempre prioritario a qualsiasi livello di gerarchia aziendale.

Nicolas Cedraschi, responsabile della sicurezza da SBB Cargo, persegue due obiettivi, come spiega nell'intervista pubblicata in questo numero: da una parte, ogni collaboratore deve poter tornare a casa sano e salvo la sera. Dall'altra, i treni devono giungere a destinazione senza incidenti.

Il moderno sistema di gestione della sicurezza si basa sull'analisi dei rischi e sul modo di affrontarli. L'essenziale è passare da un approccio reattivo a uno preventivo. Perché la sicurezza non è un'ovvietà, ma una rigida disciplina. E per questo lavoriamo a vantaggio dei clienti, dei collaboratori e della Svizzera. In fin dei conti, sicuro è anche sinonimo di duraturo.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Indice.

- 4 **A ogni livello.**
La sicurezza conta in tutta l'azienda.
- 6 **Un tipo previdente.**
Il «mister sicurezza» di SBB Cargo.
- 8 **Pericolose ma sicure.**
Le merci a rischio viaggiano in sicurezza.
- 10 **Uno sguardo esperto.**
Neanche una rotella fuori posto.
- 12 **Collaborazione vincente.**
Un buon inizio per SBB Cargo International.
- 14 **Frammenti.**
Prezzi. Helpdesk. Transport Logistic.
- 16 **Le piste di Russi.**
Rendere le discese di sci avvincenti e sicure.
- 17 **Soggettività del rischio.**
Parla l'esperta Simone Dohle.
- 18 **Attenti alla routine!**
Jonathan Sulmoni, coach dei collaboratori Cargo.



La **sicurezza** al primo posto.

La sicurezza è il requisito numero uno per SBB Cargo. Perché possa essere garantita sempre e ovunque, l'azienda forma tutti i suoi collaboratori, dal CEO all'addetto allo smistamento, in specifici workshop sulla sicurezza.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER



Caricare tronchi è molto complesso poiché questi, se manovrati scorrettamente, potrebbero compromettere i treni circolanti sui binari vicini.

Nella stanza delle riunioni del direttore di SBB Cargo, nella sede centrale a Basilea, sono appesi due grandi poster su cui sono riportati personaggi di fumetti, una statistica sugli infortuni, disegni di treni merci sulla via per il successo e colonne colorate: uno spazio per temi da trattare. Sui poster vi sono diversi post-it, con messaggi scritti dal CEO di SBB Cargo, Nicolas Perrin. Ciò che a prima vista sembra un simpatico divertimento in realtà è un modo per trattare un tema molto serio: il poster infatti è uno strumento usato nel «workshop sulla sicurezza» di SBB Cargo. Questi poster sono presenti non solo nell'ufficio del CEO a Basilea, ma in circa cento uffici, stanze riunioni e locali riservati ai team sparsi per la Svizzera, con so-

pra applicati altri post-it con messaggi di altre persone e altri elenchi di problemi e misure a seconda dell'attività del team. L'obiettivo però è sempre lo stesso: incrementare la sicurezza e impedire gli incidenti (v. anche pag. 18).

Vivere la cultura della sicurezza.

I workshop sulla sicurezza dimostrano quanto sia importante questo tema per SBB Cargo e fanno chiaramente comprendere quanto i collaboratori di tutto il gruppo siano interessati a questa problematica e anche adeguatamente formati. Nell'ambito dei workshop i dirigenti discutono, ad esempio, dell'attuazione delle direttive internazionali sulla sicurezza e defini-

scono le relative scadenze. Un team addetto allo smistamento individua una situazione di lavoro pericolosa e stabilisce delle misure per eliminarla. «Tutto ruota sempre attorno allo stesso motto: «la sicurezza inizia da me», e questo atteggiamento deve essere esteso a tutta la scala gerarchica», spiega Nicolas Cedraschi, responsabile della sicurezza presso SBB Cargo.

Il fatto di vivere la cultura della sicurezza produce già risultati positivi in relazione agli infortuni sul lavoro che dal 1994 sono diminuiti di due terzi, tanto che oggi tre lavoratori su cento sono vittime di un infortunio ogni anno. «Tre sono ancora troppi», dice Nicolas Cedraschi, «per ridurre questo dato a zero ci vorrebbe un >

salto quantico. Ed è proprio a ciò che stiamo lavorando nei workshop sulla sicurezza.»

Il massimo indice di qualità.

Ancora più forte della sicurezza sul lavoro nella coscienza del pubblico e dei clienti è la sicurezza d'esercizio. Il fatto che un treno giunga a destinazione in sicurezza vale come massimo indice di qualità di una ferrovia merci. Le misure di sicurezza d'esercizio influiscono in modo altrettanto determinante sulla quotidianità di SBB Cargo ed entrano in gioco molto prima della partenza di un treno, ovvero già durante la scrupolosa manutenzione del materiale rotabile. La manutenzione rappresenta infatti il fondamento per evitare incidenti sui binari. SBB Cargo è la prima società ferroviaria europea a essere certificata per l'Entity in Charge of Maintenance (ECM). Un'azienda ECM si impegna a sottoporre i carri agli interventi necessari in base al proprio piano di manutenzione e alle normative internazionali in vigore.

Dall'inizio del 2011 sulla rete ferroviaria europea possono circolare solo i carri assegnati a un ECM e per i quali si garantisce così una manutenzione corretta. «La presa in consegna

di carri ferroviari di terzi è uno dei punti nodali su cui ci stiamo concentrando poiché è proprio qui che la sicurezza potrebbe venire meno nel nostro sistema», spiega Cedraschi. «L'ECM è dunque una misura importante per trattare i rischi sull'intera rete. Questo anche perché non solo possiamo intervenire direttamente sulla manutenzione dei nostri carri in base alle conoscenze acquisite in seguito a un evento, ma anche perché possiamo contare su referenti competenti negli organismi ECM di altre società.»

Carichi sicuri – viaggi sicuri.

Carri caricati e fissati in modo corretto sono tanto importanti quanto un materiale rotabile ineccepibile. Per questo motivo, già durante il colloquio di vendita, i clienti di SBB Cargo vengono informati in merito alle direttive da seguire nelle operazioni di carico. Sottoscrivendo le Condizioni generali di contratto essi si impegnano a rispettarle. Tali direttive riguardano non solo il carico dei carri ma anche il modo di fissare la merce per il trasporto. Caricare merci lunghe, ad esempio tronchi d'albero, è molto complesso poiché questi potrebbero inclinarsi e invadere il profilo dei binari vicini.

Per questo motivo SBB Cargo ha definito delle stazioni speciali per il carico del legname dotate per lo più di binari sufficientemente distanziati. Laddove la distanza di sicurezza non è garantita ma, a causa dell'elevato volume di merci lunghe, occorre ugualmente utilizzare un determinato centro di carico, si ricorre a reti grigliate per proteggere i treni in transito nell'area di carico.

Tutto ruota sempre attorno al motto:
«la sicurezza inizia da me.»

Nicolas Cedraschi

«Il legname viene caricato per lo più dai clienti abituali i cui trasportatori hanno familiarità con le nostre direttive di sicurezza e hanno molta pratica», spiega Heinz Frauchiger, consulente per il settore legname da SBB Cargo. Ciononostante ai clienti e ai loro trasportatori offriamo regolarmente dei workshop per ricordare loro le norme già in vigore e farli conoscere quelle nuove. Su Internet possono poi trovare tutte le

Dalla reazione alla prevenzione dei pericoli.

Nicolas Cedraschi è «mister sicurezza» da SBB Cargo. Con la volontà di evitare qualsiasi incidente e la convinzione di dover prevenire possibili sinistri, affronta i molti pericoli che si celano nel lavoro quotidiano di una ferrovia merci.

INTERVISTA: URSULA HOMBERGER – FOTO: GIAN VAITL



regole di condotta per un trasbordo sicuro delle merci.

Malgrado tutte queste misure, tuttavia, nessun treno può partire senza essere stato prima controllato e autorizzato da un controllore tecnico di SBB Cargo (v. anche pag. 10). Non appena il treno riceve il via libera, la divisione FFS Infrastruttura si occupa della sicurezza degli impianti sulla tratta e della gestione del servizio.

... meglio controllare.

I controlli da SBB Cargo sono all'ordine del giorno non solo per i singoli treni merci ma per l'intera azienda. Esperti di sicurezza interni eseguono continuamente degli audit per esaminare e valutare interi processi lavorativi in relazione all'osservanza di requisiti e normative, ad esempio nella composizione o la spedizione dei treni.

L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) infine funge da istanza di controllo esterna. Nei cosiddetti controlli d'azienda, l'UFT ferma dei treni merci e verifica la loro funzionalità e i documenti, proprio come avviene con gli autocarri in autostrada. Nell'ambito del programma per il con-



T trattare un tema serio in modo divertente: il workshop sulla sicurezza di SBB Cargo.

trollo annuale della sicurezza, anche l'UFT esegue degli audit presso SBB Cargo, partendo dai dirigenti per arrivare agli addetti allo smistamento. Con le misure e i controlli attuati da SBB Cargo si crea una rete di sicurezza così fitta che i rischi comunemente associati a una società ferroviaria vengono ridotti ai minimi termini. ■

Nuovo reparto Staff QSU.

Il 1° gennaio 2011 SBB Cargo ha creato il nuovo reparto Staff Qualità, Sicurezza, Ambiente (QSU) che fa rapporto direttamente al CEO. Questo organo riunisce tutti quei reparti che prima facevano parte di vari settori centrali. In questo modo si migliora il flusso di informazioni tra i tre temi strettamente collegati e si potenzia la gestione tecnica. La direzione del reparto Staff QSU è stata assunta da Beat Gutzwiller, ex responsabile degli audit.

Sig. Cedraschi, lei ha un «gene della sicurezza»?

La sicurezza dei collaboratori, dei clienti e della popolazione mi sta molto a cuore. Tuttavia non possiedo un gene della sicurezza (ride). Sono affascinato dalla sfida analitica perché il tema della sicurezza coinvolge tutta l'azienda SBB Cargo e presuppone un modo di pensare «a rete».

Come si diventa responsabile della sicurezza?

Oltre a una formazione tecnica più specifica occorrono capacità dirigenziali, esperienza nella gestione della qualità e un solido background nel relativo settore di attività, nel mio caso la ferrovia. Sono ingegnere elettrotecnico e ho lavorato presso FFS Infra-

sano e salvo, e poi vogliamo che i nostri treni giungano da A a B in tutta sicurezza. Desideriamo raggiungere questi traguardi facendo della sicurezza la nostra cultura, un tema globale. La sicurezza deve essere prioritaria in ogni incontro a qualsiasi livello di gerarchia aziendale e a prescindere dal fatto che si discuta di una fonte di pericolo in una stazione di smistamento o si tratti di prendere una decisione strategica. La filosofia della sicurezza deve essere prioritaria. Sicurezza vuol dire ovviamente anche formazione; nei workshop che organizziamo a tutti i livelli della divisione traffico merci, sensibilizziamo e istruiamo il personale all'interno del team sul tema sicurezza.

Cosa fa SBB Cargo per la prevenzione?

Ai fini della prevenzione è fondamentale analizzare gli incidenti e imparare qualcosa da questi ultimi. E con ciò intendo anche gli incidenti sfiorati che esaminiamo allo stesso modo. Proprio la loro valutazione è estremamente importante a livello di prevenzione. Una tale analisi, a seconda del grado di complessità, può interessare un'ampia cerchia di persone, estendersi ad esempio anche al settore Human Resources e sollevare quindi la questione degli aspetti a cui bisogna prestare più attenzione nel reclutamento del personale. Dai risultati ottenuti si definiscono e si mettono in atto delle misure la cui efficacia viene verificata infine dai nostri esperti della sicurezza.

Ovviamente anche gli eventi esterni influiscono sul nostro lavoro. Dopo l'incidente di Viareggio nel 2009, in cui un treno merci deragliò causando l'esplosione di due autocisterne, abbiamo analizzato i punti deboli dei nostri sistemi che avrebbero potuto provocare un simile incidente. Tra le altre cose

abbiamo testato anche gli assi dei nostri carri e introdotto nuovi procedimenti per controllarli.

Per una ferrovia merci non è impossibile tenere sotto controllo tutti i rischi?

Effettivamente è molto impegnativo. Siamo consapevoli che nel nostro lavoro ci sono dei rischi. Anche se in teoria li avessimo tutti sotto controllo, in fin dei conti c'è sempre l'uomo che può commettere un errore. Il moderno sistema di gestione della sicurezza si basa sull'analisi di questi rischi e sul modo di affrontarli, il che risulta molto più difficile che gestire un incidente. Un incidente che è realmente accaduto fornisce degli spunti concreti, mentre il rischio resta sempre astratto. Ed è proprio in questo che consiste il mio compito di responsabile della sicurezza: sviluppare la gestione della sicurezza in modo da promuovere la consapevolezza dei rischi, la capacità di assumersi le dovute responsabilità e adottare le misure adeguate per ridurre i rischi. L'arte sta proprio nell'abilità di passare dalla reazione alla prevenzione dei pericoli.

Il tema sicurezza si estende a tutta l'azienda SBB Cargo.

Nicolas Cedraschi

struttura dove ho partecipato all'introduzione del sistema di sicurezza dei treni europeo ETCS; il tema sicurezza svolgeva un ruolo centrale già in quel contesto. Da due anni sono responsabile del settore sicurezza da SBB Cargo.

Come affronta un tema vasto come quello della sicurezza?

I nostri obiettivi principali sono due. Innanzitutto ogni lavoratore la sera deve poter tornare a casa

La persona.

Nicolas Cedraschi, 35 anni, è responsabile della sicurezza da SBB Cargo da due anni. Vive con la moglie e i due figli di due e quattro anni a Muttenz, vicino a Basilea.



Trasporto sicuro per un carico pericoloso.

SBB Cargo trasporta ogni anno oltre 10 milioni di tonnellate di merci pericolose di cui più del 70 % sono liquidi infiammabili come benzina, olio da riscaldamento e cherosene. Quanto più i sistemi di sicurezza usati nel carico, lo scarico e il trasporto sono tra loro interconnessi, tanto minori sono i rischi.

TESTO: BERNHARD RAOS – FOTO: SBB CARGO

Klaus Hill è fiero di questo bilancio. Negli ultimi cinque anni l'addetto alle merci pericolose di SBB Cargo ha dovuto analizzare un solo incidente che ha superato i valori soglia definiti. In un deposito per carburante in Turgovia sono fuoriuscite alcune centinaia di litri di olio da riscaldamento: «Un episodio del genere non deve ripetersi. Nel deposito è stato installato un dispositivo tecnico che impedisce tali incidenti. In più, abbiamo anche migliorato la comunicazione tra caricatore e trasportatore.» Dal 2005 inoltre non ci si sono più stati incidenti gravi con coinvolgimento di persone nei trasporti di merci pericolose di SBB Cargo.

Hill conosce questo lavoro. Tecnico qualificato della protezione ambientale, è stato addetto alle merci pericolose presso uno spedizioniere prima di passare a SBB Cargo nel 2004 con la stessa

Se i sensori rilevano delle irregolarità, il treno viene fermato.

mansione. La formazione è fondamentale per lui: «I sistemi di gestione, le direttive e la legge definiscono e regolamentano tutti gli standard e le prescrizioni. La sicurezza però funziona solo se tutti gli interessati se ne fanno carico.» Si sa che la carta si lascia scrivere e proprio per i trasporti di merci pericolose se ne usa tanta, spesso insieme a lunghe liste di controllo.

Un quinto sono merci pericolose.

Dei 50 milioni di tonnellate nette trasportate da SBB Cargo nel 2009, il 22 % era costituito da merci pericolose, una gran parte delle quali, vale a dire 8 milioni di tonnellate, era composta da liquidi infiammabili (benzina, diesel, olio da riscaldamento, cherosene). Chemoil, l'affiliata di SBB Cargo specializzata nel trasporto di merci pericolose, offre in questo ambito la maggior parte dei servizi di trasporto su tutta la catena di fornitura.

SBB Cargo fornisce le locomotive e conduce i treni, mentre i vagoni per le merci pericolose appartengono per lo più a privati, il che comporta un'ulteriore interfaccia. Nei carri si riscontrano di frequente delle piccole «falle» dovute principalmente a negligenze nella manutenzione più che a valvole di fondo o cappucci

di chiusura non ermetici. «Tali inconvenienti vengono discussi e risolti con i clienti. Le parti coinvolte sono tutte nella stessa barca», afferma Hill.

Il fatto che il traffico merci e anche quello viaggiatori soddisfino standard elevati nel confronto internazionale dipende anche dal sistema di controllo dei treni impiegato su tutto il territorio. I sensori misurano ad esempio la temperatura dei freni e anche il passo. Se si riscontrano delle irregolarità, il treno viene fermato, il che rende più sicuro anche il trasporto di merci pericolose. ■

Direttiva per i trasporti di merci pericolose.

SBB Cargo ha emanato una direttiva che va tassativamente rispettata dai clienti al momento della presa in consegna di merci pericolose. Tale direttiva vale per gli addetti al carico, lo scarico e il trasbordo sulla rete ferroviaria svizzera e si orienta al corrispondente Règlement concernant le transport international ferroviaire de marchandises dangereuses (RID) internazionale. Questo regolamento prescrive ad esempio l'esclusione di alcune merci pericolose che dunque non sono ammesse al trasporto su rotaia.

Il servizio di SBB Cargo include solo il trasporto delle merci ma non il carico e il riempimento o lo svuotamento dei vagoni. La vera interfaccia in fatto di sicurezza è dunque il controllo al momento della presa in consegna delle merci pericolose. Eventuali difetti si eliminano se possibile in loco oppure richiedono un intervento presso il cliente. Solo dopo che sono stati rimossi, il carico di merci pericolose può partire, in accordo con un sistema di gestione della qualità certificato DIN EN ISO 9001.

Per soddisfare i requisiti rigorosi del settore chimico, dal 2003 SBB Cargo si sottopone regolarmente agli esami SQAS (Safety and Quality Assessment System). Nella direttiva di SBB Cargo sono definiti precisamente anche i documenti di accompagnamento e i dati delle merci pericolose necessari nonché le disposizioni in merito alla sicurezza del carico.

www.sbbcargo.com/it/ang_sicherheit



NOTIZIE DAL MERCATO

Risanamento fonico dei carri merci concluso.

Lo scorso dicembre si è concluso il risanamento fonico dei carri merci. Dal 2005 SBB Cargo ha risanato 5492 carri, cambiato i cilindri dei freni e sostituito tra l'altro i freni a ceppi in ghisa con le soles di tipo K (v. domanda sotto). I nuovi carri acquistati sono tutti a bassa rumorosità. Al termine di questo programma l'85 % di tutti i carri Cargo è risanato in termini di rumorosità, mentre il restante 15 % sarà messo fuori servizio nei prossimi anni. SBB Cargo si posiziona così come pioniere europeo in questo settore.



Foto: Alain D. Beilliat

Che cos'è una suola K?



I carri merci producono rumore mentre circolano soprattutto perché le loro ruote non sono completamente tonde. Piccole e piccolissime irregolarità sono causate per lo più dai tradizionali ceppi dei freni in ghisa che durante la frenatura irruvidiscono la superficie di rotolamento. Al contrario i ceppi dei freni in materiale composito sintetico, le cosiddette soles K, agiscono delicatamente sulle superfici di rotolamento e riducono il rumore fino a 10 decibel dimezzando così il volume.



Neanche una **rotella fuori posto.**

Prima che un treno merci parta dalla stazione di smistamento Limmattal, ogni singolo carro viene sottoposto a un controllo tecnico. Uno dei 29 controllori responsabili è Jordan Gajic (26). *Cargo* lo ha accompagnato nel collaudo di un treno.

TESTO: ALEXANDER SAHEB – FOTO: GIAN VAITL

La stazione di smistamento Limmattal non si ferma neppure di notte. «Tra le 20 e le 4 si svolge la maggior parte del lavoro», spiega Jordan Gajic che trascorre la giornata tra binari e treni come verificatore tecnico Cargo. Dopo una formazione come assistente in logistica, il ventiseienne di Lucerna ha lavorato presso l'affiliata delle FFS Login, prima di frequentare nel 2007 un corso di otto mesi per diventare verificatore tecnico Cargo. Da allora il suo lavoro consiste nel controllare i treni merci prima della partenza. A Gajic e ai suoi 28 colleghi spetta l'ultima parola in fatto di sicurezza nella stazione di smistamento Limmattal. Il responsabile del traffico ferroviario nella torre di controllo riscaldata attende il loro ok via radio, dopodiché i segnali di partenza scattano sul verde.



Un'ora per quaranta carri: il controllore Jordan Gajic all'opera.

I treni controllati da Gajic solitamente hanno quaranta carri e sono lunghi circa 700 metri. Per controllare entrambi i lati del treno impiega più di un'ora. Oggi alle 17.40 sul binario 407, al centro dell'area binari, si trova un treno abba-

Un carro dal profilo deformato sarebbe molto pericoloso nelle gallerie.

stanza corto con 22 carri. «Indipendentemente dalla lunghezza del treno, controllo ovviamente ogni singolo carro con la massima precisione», afferma Gajic. Dopo la composizione del treno, un altro collaboratore ha già agganciato i carri e collegato i tubi d'accoppiamento dei freni. Il controllore a questo punto aggancia il tubo pneumatico dell'impianto di prefrenatura che fornisce l'aria compressa, altrimenti prodotta dalla locomotiva, e consente di testare i freni. Con la radio ricetrasmittente gialla Gajic può controllare l'impianto da lontano. L'aria entra sibilando e le suole dei freni si azionano cigolando.

Ora il controllore si concentra sul primo carro. Si tratta di un carro pianale del tipo Ks caricato con un grande container giallo. Gajic controlla i respingenti. Le viti sono ben strette? Le piastre si toccano in modo uniforme? Segue il controllo del carico. Perché il container non scivoli qua e là sul carro merci, viene fissato con dei pezzi di legno squadrati, che Gajic si accerta siano sufficientemente vicini al container. Ora tocca alla sala montata anteriore. Con un mar-

tello a manico lungo batte contro la suola del freno e verifica che sia ben salda alla ruota. Il test lo soddisfa, il freno funziona e le suole non sono rotte. Dopodiché controlla il freno di stazionamento del carro. Tutto a posto: la ruota gialla si trova in posizione corretta e il freno di stazionamento è disinserito. Poi è la volta della sala montata posteriore. Una volta giunto alla fine del carro, dà nuovamente un'occhiata ai respingenti e quindi passa al secondo carro.

Ad alcuni carri caricati con container ne seguono altri con alte pareti di acciaio. La lamiera è ammaccata ovunque. «In questi carri si trasportano i rottami di acciaio», spiega Gajic. Le ammaccature si formano quando la gru comprime i rottami nel carro durante il carico. È fondamentale che le pareti non siano crepate e che la struttura del carro non sia piegata. Un carro dal profilo deformato sarebbe infatti molto pericoloso durante il transito nelle gallerie.

«Treno 63536 pronto!»

Se il controllore rileva un difetto in un carro, si tratta di valutare se quest'ultimo può circolare o meno. Se ad esempio una molla di sospensione è rotta, il carro deve essere subito ritirato dalla circolazione e portato in officina. Se il danno invece non è così grave, allora il carro viene contrassegnato con un adesivo e sarà riparato al termine del viaggio.

Gajic controlla il fanale di coda e lo accende. Poi prende in mano la radio ricetrasmittente e attiva l'impianto di prefrenatura con il telecomando. L'aria fuoriesce da tutti i cilindri dei freni e, tornando indietro lungo l'altro lato del

treno, Gajic verifica attentamente che le suole dei freni non siano inserite.

Infine Gajic si ritrova di nuovo in testa ai carri ed è soddisfatto. Nel frattempo è arrivato il macchinista che avvicina la sua Ae610 rossa ai carri. Con l'aria compressa della locomotiva si effettua la cosiddetta prova freni aggiuntiva sul primo carro, i freni dunque vengono testati nuovamente. Dopodiché Gajic comunica con il responsabile del traffico ferroviario via radio. «Treno 63536 sul binario 407, primo carro numero 813-0, pronto per la partenza.» Il numero del carro consente al capomovimento di effettuare un ulteriore controllo.

Si conclude così il suo lavoro su questo treno. Poco dopo il segnale davanti alla locomotiva scatta sul verde. Dapprima lentamente e poi sempre più velocemente tutti i carri si mettono in marcia. Il fanale di coda rosso lampeggiante scompare infine nell'area dei binari, e Jordan Gajic può avviarsi verso il prossimo treno da controllare. ■



Michail Stahlhut, CEO di SBB Cargo International (a sinistra), e Frank Schuhholz, Managing Director di ERS Railways in un incontro a Rotterdam.

Successo per una partnership forte.

SBB Cargo International, la nuova società affiliata di SBB Cargo e Hupac, è operativa dal 1° gennaio 2011. L'azienda ha registrato sin da subito un gran successo aggiudicandosi un grosso appalto nonostante l'agguerrita concorrenza.

TESTO: STEPHAN DIETRICH – FOTO: CHRIS DE BODE

Dopo un viaggio di undici ore il treno container lungo 550 metri partito da Venlo, in Olanda, giunge nella stazione di smistamento di Muttenz poco prima di mezzogiorno. La trazione è affidata a una locomotiva dell'azienda privata ERS Railways. Per la locomotiva e il suo macchinista il viaggio si conclude qui. Il successivo trasporto fino a Melzo presso Milano viene gestito da SBB Cargo International. Dopo otto ore il carico giungerà nel terminal per container di Melzo.

Per SBB Cargo International questo nuovo collegamento riveste una particolare importanza. Si tratta della prima grande commessa che la

I clienti danno fiducia anche alla nuova azienda.

Michail Stahlhut

neoazienda (v. riquadro) è riuscita ad aggiudicarsi. E non è stato un gioco da ragazzi: «Prima dell'assegnazione di questo pacchetto di trasporto SBB Cargo International si è dovuta confrontare a più riprese con altre società altrettanto efficienti interessate al nostro intero volume di trasporto tra Paesi Bassi e Italia», spiega Frank Schuhholz, Managing Director di ERS Railways. «L'esito della gara di appalto ci ha dato la certezza che anche in futuro collaboreremo con il partner giusto.»

Ovviamente molto soddisfatto dell'incarico acquisito è Michail Stahlhut, CEO di SBB Cargo International, che sottolinea: «Questo successo ci dimostra che i clienti nutrono fiducia anche nei confronti di questa nuova azienda.»

Una collaborazione di lunga data.

SBB Cargo ed ERS collaborano ormai già da diversi anni. Sui collegamenti Rotterdam-Melzo e Rotterdam-Padova, SBB Cargo finora ha preso in consegna circa 1100 treni merci all'anno al confine svizzero-tedesco e li ha portati a destinazione in Italia. Con il nuovo collegamento Venlo-Melzo e con l'ampliamento dell'offerta già presente lungo il corridoio, le due aziende intensificano la loro buona collaborazione aumentandola di oltre il 50 %.

Perché ERS Railways non gestisce direttamente il transito dei suoi treni fino in Italia come

Un operatore privato in tutta Europa.

ERS Railways BV con sede a Rotterdam è un'impresa di trasporto ferroviario privata e appartiene al 100 % al gruppo danese A.P. Møller-Mærsk. Ogni settimana gestisce cento collegamenti shuttle fissi come operatore intermodale. I punti chiave delle sue attività sono concentrati in Germania, nel Benelux, nel traffico transalpino verso l'Italia e nei collegamenti verso e all'interno dell'Europa centro-orientale così come in Svezia. L'azienda dispone complessivamente di oltre 850 vagoni, 10 locomotive elettriche e 3 locomotrici diesel per le tratte lunghe, oltre a 3 locomotive di manovra.

fanno altre società ferroviarie internazionali? «Abbiamo deciso di non operare in autonomia in tutti i paesi perché crediamo nelle partnership forti. Vogliamo impiegare le rispettive risorse in modo adeguato e consolidare i rispettivi punti di forza», spiega Schuhholz.

Una attività ancora potenziabile.

La partecipazione di Hupac AG a SBB Cargo International non ha cambiato nulla dal suo punto di vista. «Se avessimo la sensazione che ci fossero dei conflitti d'interesse, come grande cliente di SBB Cargo International affronte-

remmo la situazione direttamente e insisteremmo per una soluzione veloce», afferma schiettamente Schuhholz.

Anche Michail Stahlhut ovviamente sa che ERS Railways già adesso è un cliente importante per SBB Cargo e lo è ancora di più con questa nuova commessa. «Questa attività però può essere ulteriormente potenziata», afferma. Non molto diversa è l'opinione di Frank Schuhholz: «Come già detto abbiamo trovato in SBB Cargo International il partner giusto e crediamo nel successo della nuova azienda.» ■

SBB Cargo International: con agilità verso il futuro.

All'inizio del 2011 le FFS hanno affidato il traffico di transito transalpino a SBB Cargo International. Questa nuova azienda appartiene al 75 % alle FFS e al 25 % all'operatore del traffico intermodale svizzero Hupac. Grazie alle strutture più agili, SBB Cargo International dovrebbe essere in grado di rispondere alle esigenze del mercato in rapido cambiamento in modo flessibile e veloce. Attualmente l'attività è gestita ancora dalla sede centrale di SBB Cargo a Basilea, ma a metà anno ci sarà il trasferimento a Olten. «La sede è situata in posizione centrale e direttamente sull'asse Nord-Sud di importanza strategica. Inoltre è facilmente raggiungibile dai collaboratori provenienti da diverse regioni», così il CEO Michail Stahlhut motiva la scelta di Olten. In aggiunta, con il trasferimento ci si dovrebbe distaccare un po' dalla società madre.

Prima di entrare a far parte di SBB Cargo International, il 44enne Stahlhut ha maturato un'esperienza pluriennale nel traffico merci ferroviario, da ultimo come Direttore tecnico di Arriva Deutschland. In questa funzione è stato responsabile per l'ampliamento dell'attività cargo, le officine e l'infrastruttura. In precedenza aveva sviluppato un'impresa ferroviaria per una ditta privata e diretto da Railion AG la stazione cargo di Mannheim.

CHIARO & PRECISO

TRATTA

Venlo (NL) - Melzo (I)

DISTANZA

960 km

TEMPO DI PERCORRENZA

22 ore

LUNGHEZZA DEL TRENO

550 m

MERCE TRASPORTATA

Diverse merci in container, casse mobili, ecc.

LOCOMOTIVE

Venlo - Basilea (ERS):
Siemens ES64F4

Basilea - Chiasso
(SBB Cargo): Re
10/10 (doppia trazione)

Chiasso - Melzo
(SBB Cargo): E 484

SBB Cargo presenza alla fiera **Transport Logistic**.

Dal 10 al 13 maggio Monaco ospita l'edizione 2011 di Transport Logistic. Oltre 1700 espositori di 55 paesi partecipano alla fiera di risonanza mondiale per la logistica, la mobilità, l'IT e il supply chain management. Dal 1978 la fiera è anche una piazza di mercato e una fonte di importanti impulsi, oltre che una fucina di soluzioni innovative e orientate al futuro. Nell'edizione 2009 si sono stabilite nuove cifre record con 1764 espositori di 55 paesi e circa 48 000 visitatori. SBB Cargo riceve anche stavolta i visitatori nell'area espositiva esterna (stand 804/1). L'ampio e accogliente stand è un luogo ideale per avviare interessanti colloqui. Su www.sbbcargo.com saranno presto pubblicati i dettagli sulla presenza di SBB Cargo a Transport Logistic.



Trovate informazioni su Transport Logistic 2011 su www.transportlogistic.de

Offerta: SBB Cargo paga i costi della compensazione di **CO₂** per i clienti più attenti all'ambiente.

Chi trasporta le proprie merci con la ferrovia, dà un contributo essenziale alla tutela dell'ambiente. Con uno speciale concorso SBB Cargo si impegna assieme alla fondazione svizzera non profit myclimate a favore dei trasporti ecocompatibili. I clienti, suddivisi in tre categorie, che nel 2011 hanno risparmiato più CO₂ rispetto allo scorso anno, ricevono un premio che sarà conferito nella primavera 2012. In cosa consiste il premio? Per conto dei vincitori SBB Cargo pagherà a myclimate i costi della compensazione di CO₂ per i nuovi trasporti del 2012.

Dai primi di marzo i clienti potranno iscriversi via Internet. Tutti i clienti iscritti ricevono gratuitamente e automaticamente un resoconto chiaro e dettagliato sulle emissioni per il 2010, che contiene utili informazioni per il bilancio ecologico di un'azienda ed è uno strumento ideale per la comunicazione ambientale.





Sven Budde (DB Schenker, resp. di progetto Xrail), Sassan Rabet (SBB Cargo, Deputy CEO Xrail), Günther J. Ferk (CEO Xrail S.A.), Chantal Schilter, Hartmut Schäfer, Peter Schär, Nicolas Perrin (tutti di SBB Cargo, da sinistra)

Xrail vince il premio di logistica svizzero.

SBB Cargo vince il principale premio di logistica della Svizzera: il 24 novembre, l'associazione GS1 Svizzera ha assegnato lo Swiss Logistics Award 2010 a Xrail per il suo carattere innovativo. «Con Xrail la ferrovia è più accattivante anche per il traffico internazionale a carri isolati, anzitutto per i clienti attenti alla qualità e alla tutela ambientale», afferma GS1 Svizzera.



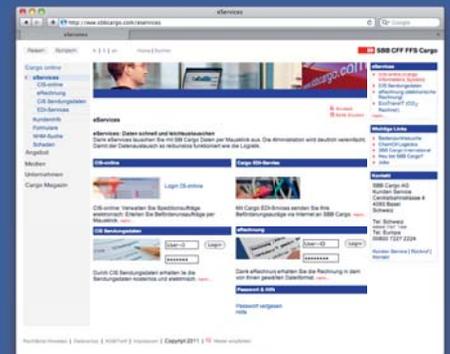
Helpdesk per i macchinisti Cargo.

Un nuovo servizio di SBB Cargo per i macchinisti aumenta la disponibilità delle locomotive e accorcia i tempi di sosta in officina: si tratta di un helpdesk presso la sede centrale di Basilea, attivo da lunedì a venerdì dalle 4 alle 20.30 – da aprile persino 24 ore su 24. In caso di problemi i macchinisti possono telefonare per richiedere consigli e soluzioni ove possibile. Nell'helpdesk lavorano colleghi esperti che passano a loro volta il 50% del proprio tempo in

cabina di guida. Non solo supportano le persone che lavorano sul campo, ma raccolgono anche le comunicazioni da inoltrare alle officine. Con questo sistema circa cento locomotive al mese non vanno più subito in riparazione ma vengono inviate in modo coordinato alla manutenzione. Un vantaggio anche per le officine, che possono prepararsi per tempo e in modo mirato ai lavori da svolgere.

Accesso semplificato ai servizi elettronici.

eServices, l'interfaccia online per i clienti di SBB Cargo, è stata rielaborata e strutturata in modo più chiaro. Su www.sbb-cargo.com/eservices clienti e collaboratori possono ora accedere più facilmente alle offerte elettroniche disponibili che al momento sono: la fattura elettronica, i dati d'invio CIS, il CIS-online e lo scambio dei dati di trasporto (Cargo EDI-Services). Tutte le informazioni importanti per ogni offerta sono ora raggruppate e presentate in maniera chiara su un'unica pagina, e per accedervi basta spesso un solo clic del mouse.



www.sbbcargo.com/it/eservices

Di recente sono inoltre iniziati i lavori per il rinnovo completo del sito di SBB Cargo, che si dovrebbero concludere nel tardo autunno 2011. L'obiettivo è quello di allestire un sito dinamico e al passo con i tempi, in modo da facilitare la navigazione e l'accesso alle informazioni da parte degli utenti.



Promuovere il **rispetto** per la pista e la montagna.

Le gare di sci sono veloci e pericolose. Quando Bernhard Russi progetta nuove piste di discesa libera per la Coppa del Mondo, mette sempre al primo posto la sicurezza degli sciatori. I rischi però sono sempre in agguato.

TESTO: ROBERT WILDI – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

Bernhard Russi (62), ex campione olimpionico di discesa libera originario di Andermatt, ha ormai perso il conto dei tracciati di gara che ha progettato e realizzato per la Coppa del Mondo di sci. «Sicuramente più di 25». Negli ultimi decenni ha seguito e contribuito allo sviluppo dello sci alpino come nessun altro.

In questo è sempre stato al passo con i tempi. I rapidi progressi compiuti a livello di materiali, attrezzature, tecnica e preparazione atletica degli sciatori hanno influito sul suo lavoro. L'obiettivo primario però è rimasto lo stesso: il trac-

ciato deve essere entusiasmante e al contempo garantire la massima sicurezza agli sciatori. Un compito arduo se si pensa alle altissime velocità registrate da campioni come Cuche, Janka e Défago. Le forze centrifughe vanno calcolate con precisione nel tracciato, gli spazi di caduta misurati scrupolosamente e le reti di protezione predisposte adeguatamente. La progettazione delle piste è un lavoro scientifico in cui ogni errore può avere conseguenze disastrose.

E Bernhard Russi lo tiene bene a mente quando progetta una pista. Egli cerca sempre di asse-

condare il percorso agli elementi naturali della montagna, ovvero il cocuzzolo, le pendici e l'ondulazione del terreno. Vuole rendere la pista più impegnativa e al contempo più sicura, due aspetti a suo parere non contrastanti: «Grazie alle difficoltà tecniche gli sciatori sono sempre in movimento e costretti a trovare il loro equilibrio dinamico», spiega Russi. La concentrazione e l'attenzione degli atleti non devono mai venire meno durante la gara. «Disegnando un percorso impegnativo voglio promuovere il rispetto degli sciatori verso la pista e la montagna e aumentare così il loro senso di responsa- >

bilità.» A ciò si aggiunge un effetto collaterale utile alla sicurezza. Gli sciatori infatti riducono automaticamente la velocità prima di affrontare questi passaggi.

Frenare con le porte.

Non stupisce che Russi consideri la realizzazione di piste più «facili» come la sfida più impegnativa. Dove non sono presenti ostacoli naturali, bordi o pendici ripide, Russi ci mette del suo, come è successo nella pista di discesa libera che ha disegnato per i Campionati mondiali a Vail-Beaver Creek (USA) nel 1989. Russi ha dovuto arricchire i lunghi tratti pianeggianti con salti artificiali e ha creato una

Quando si tratta di
sicurezza, non scendo
a compromessi.

Bernhard Russi

sorta di half pipe con quattro curve. Il problema era che: «Non avevamo valori empirici sui possibili effetti di un errore dello sciatore in questo passaggio artificiale.»

I problemi sorgono anche quando nemmeno le reti e gli spazi di caduta sono sufficienti a limitare il rischio di lesioni nelle cadute. Il tracciatore può tornar utile in questo caso. «Le porte, se disposte abilmente, inducono gli sciatori a frenare notevolmente», afferma Russi.

La sicurezza totale sui tracciati di gara tuttavia non esiste. Se uno sciatore cade, si devono garantire soccorso immediato, assistenza e trasporto d'emergenza. Nei giorni degli allenamenti e delle gare occorre un sistema logistico funzionante a bordo pista. Durante le gare dei Campionati mondiali, varie squadre di soccorso con medici sono posizionate lungo il percorso. Le aree di atterraggio per gli elicotteri sono obbligatorie. Spetta poi alla squadra di soccorso locale decidere se trasportare uno sciatore ferito in ospedale con l'elicottero o a valle in slitta. E affinché questo si renda necessario il meno possibile, Russi mette il massimo impegno nella progettazione dei tracciati: «Quando si tratta della sicurezza dell'atleta, non scendo a compromessi.» ■



Foto: Guy Perrenoud

Il rischio è un **concetto soggettivo**.

Cari responsabili di logistica,

ciò che è considerato rischioso di rado può essere motivato oggettivamente. Sappiamo tutti che l'aereo è più sicuro dell'automobile ma continuiamo a provare ancora una strana sensazione al momento del decollo. Quali sono allora i fattori che incidono sulla nostra percezione soggettiva dei rischi?

Un fattore importante è la conoscenza del rischio. L'avvento dei treni merci e viaggiatori nel secolo XIX ha segnato una rivoluzione tecnologica. Questo progresso e le alte velocità raggiunte dalle locomotive a vapore hanno suscitato anche ansie e timori nella popolazione del tempo. Si sapeva troppo poco sui rischi. Nella nostra epoca, in cui i treni sono ormai diventati indispensabili, altri rischi hanno acquisito maggior importanza. La tecnologia nucleare, la nanotecnologia e l'ingegneria genetica sono le locomotive a vapore del secolo XXI.

Abbiamo inoltre la tendenza ad accettare di più i rischi se decidiamo di correrli volontariamente – e quanto più immediati ed evidenti sono, tanto più ci sentiamo minacciati. Le conseguenze degli incidenti tecnici, ad esempio, sono spesso visibili da subito, mentre non è lo stesso per i danni causati alla salute dal fumo e dall'obesità, che si manifestano solo a distanza di tempo. Anche le conseguenze del surriscaldamento globale si fanno sentire solo dopo alcuni anni. Se fossero più evidenti forse ci adopereremmo molto di più a favore della tutela dell'ambiente e della sostenibilità di quanto abbiamo fatto finora. L'assenza di immediatezza ci fa ignorare i rischi scomodi, che richiedono interventi specifici – e questo con conseguenze fatali.

Si può affermare quindi che il rischio nasce sempre in chi lo osserva. Oltre a una valutazione oggettiva della probabilità e della portata di un rischio, è dunque indispensabile tenere conto della componente umana e soggettiva del rischio. Solo così si potrà garantire che i pericoli non degenerino in catastrofi.

Simone Dohle è postdottoranda e assistente alla ricerca nel gruppo Consumer Behavior presso l'Istituto delle decisioni ambientali, Politecnico di Zurigo.



La routine è **nemica** della sicurezza.

Ogni individuo è responsabile della sicurezza in azienda. Jonathan Sulmoni, istruttore di sicurezza, mostra a cosa bisogna prestare attenzione nell'ambito di workshop specifici.

TESTO: SUSANNE WAGNER – FOTO: GIAN VAITL

Essendo cresciuto in una famiglia di ferrovieri, Jonathan Sulmoni sin da piccolo sa quanto sia importante la sicurezza nelle ferrovie. Già da ragazzo ha imparato da suo padre, addetto allo smistamento, che l'area dei binari è pericolosa. Anche Jonathan ha iniziato la sua carriera presso le FFS con questa mansione. Il suo primo giorno di lavoro, oltre 21 anni fa, un suo collega esperto gli ha detto una frase che non dimenticherà mai: «Sui binari bisogna essere prudenti, sempre, perché la routine è nemica della sicurezza.»

Nel frattempo Sulmoni ha fatto della sicurezza il suo mestiere. In qualità di istruttore di sicurezza presso SBB Cargo lavora in molti workshop come consulente e accompagnatore. Partecipa quindi anche come assistente al workshop sulla sicurezza, un'offerta di cui usufruiscono tutti i collaboratori di SBB Cargo, dal CEO all'addetto allo smistamento. Il workshop sulla sicurezza viene avviato dal responsabile di ciascun team. «È fondamentale perché i superiori in questo modo segnalano ai collaboratori quanto sia importante la sicurezza», dice Sulmoni.

Correttezza e autoresponsabilità.

Lo scopo del workshop sulla sicurezza di mezza giornata è informare tutti i collaboratori delle possibilità e delle misure che riguardano la sicurezza d'esercizio e sul lavoro. Secondo Sulmoni è fondamentale che i collaboratori possano riferire ai superiori di situazioni pericolose o errori senza temere di incorrere in sanzioni. Qui la correttezza e la comunicazione svolgono un ruolo decisivo. «I team discutono insieme di situazioni pericolose, infortuni accaduti o sfiorati», spiega Jonathan Sulmoni. «I collaboratori apprezzano il fatto di potersi confrontare, fare proposte sul tema sicurezza ed elaborare insieme delle misure preventive.» Al team o al suo superiore spetta anche il compito di controllare che le misure deliberate vengano attuate. In questo modo si pone l'accento sull'autoresponsabilità.

Jonathan Sulmoni, 42 anni, vive con la moglie e la figlioletta nella Valle di Blenio in Ticino. Lavora da 21 anni presso le FFS e SBB Cargo. Dopo essersi occupato di smistamento per dieci anni, si è riqualificato per il lavoro in biglietteria. Inoltre ha frequentato un corso per capomovimento e ha lavorato per tre anni in diverse stazioni del Ticino. Nel 2003 ha seguito un corso sulla sicurezza sul lavoro presso l'Istituto nazionale svizzero d'assicurazione contro gli infortuni (INSAI). Dal 2006 lavora come istruttore di sicurezza e qualità presso SBB Cargo.

Come esperto di sicurezza della regione Nord-Sud, Jonathan Sulmoni fa regolarmente visita anche ai team per accertarsi che la sicurezza sia garantita. In questo è avvantaggiato dal fatto di poter interagire bene all'interno di SBB Cargo e di conoscere il lavoro di addetto allo smistamento e capomovimento per esperienza diretta.

Sicurezza in continua crescita.

Negli ultimi anni SBB Cargo è riuscita ad aumentare continuamente la sicurezza a fronte di una crescente produttività. Jonathan Sulmoni si sente fiero di aver contribuito a tutto questo. «Ma volevamo fare ancora di più per la sicurezza. Perciò nel 2010 abbiamo introdotto il workshop sulla sicurezza.»

Nel suo lavoro di assistente e moderatore nelle analisi di infortuni, esprime il suo piacere nell'osservare e riflettere. Quando mette insieme i fatti per analizzare le cause di un incidente, si sente a suo agio. Forse è per questo che Sulmoni legge così volentieri i polizieschi di Henning Mankell nel tempo libero. «Anche quando non lavoro, il tema sicurezza non mi abbandona mai.» ■

3 domande.

Qual è stato il suo primo servizio logistico?

Da bambino amavo giocare con i soldatini di piombo. La logistica era fondamentale per la sopravvivenza delle mie «truppe».

Alla parola caos cosa risponde?

Traffico stradale. Inevitabilmente penso alla mia regione d'origine, il Mendrisiotto, che a causa di una selvaggia pianificazione territoriale e del continuo aumento del traffico negli ultimi anni è diventata veramente caotica.

Quale talento avrebbe voluto avere?

Mi sarebbe piaciuto saper ballare. Ho provato a frequentare un corso ma purtroppo mi sono dovuto arrendere perché non ho talento.



Impressum.

cargo 1|11. Febbraio 2010. 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** Scholz & Friends Basel.
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/cargomagazin

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/magazin. In questo modo riceverete gratuitamente **cargo** quattro volte l'anno, a casa o in ufficio.

Cambio di indirizzo o abbonamento

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 01 02, per e-mail a cargomagazin@sbbcargo.com o per posta a: SBB Cargo, cargo magazin, G-CH-MS-M, 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

Marketing & Sales:

Vendita Svizzera
 Casella postale
 4065 Basilea
 Svizzera
 Tel. 0800 707 100
 Fax 0800 707 010
cargo@sbbcargo.com

SBB Cargo International
 Riggengbachstrasse 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





Trasporti a impatto zero sul clima – non solo per il bene dei nostri clienti.

Da subito tutti i clienti di SBB Cargo possono lanciare un segnale forte per la protezione attiva del clima. La più grande azienda di traffico merci su rotaia della Svizzera lancia il trasporto su rotaia a impatto zero, insieme a myclimate, un'organizzazione internazionale per la protezione del clima.

Il trasporto ferroviario benchè sia il vettore più rispettoso dell'ambiente, non è completamente privo di emissioni di CO₂. Con la nuova offerta SBB Cargo offre ai propri clienti la possibilità di compensare le emissioni inevitabili.

Compensare un trasporto su rotaia è molto semplice, poiché il CO₂ non ha limiti geografici. Le emissioni scaturite da un trasporto vengono infatti compensate in altre parti del mondo da progetti di protezione del clima.

I clienti SBB Cargo che si avvalgono della nuova offerta ottengono un segno visibile di tale compensazione, ossia il certificato myclimate. Si tratta del marchio ufficialmente riconosciuto «climate neutral» che può essere utilizzato per i trasporti ferroviari. Consente di comunicare in modo ideale, internamente e verso l'esterno, il proprio impegno a favore dell'ambiente.

Tutti noi desideriamo consegnare alle prossime generazioni un pianeta vivibile. Uno spazio vitale intatto, in cui le mucche possano pascolare in tranquillità!

Trovate maggiori informazioni sui «trasporti a impatto zero sul clima» sul sito www.sbbcargo.com/compensazione