

# cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

1 | 12



**Forte...** 4

...così dev'essere il traffico a carri completi. E redditizio.

**Imprenditoriale...** 6

...così è lo spirito della Vendita di SBB Cargo riorganizzata.

**A lungo termine...** 8

...così ragiona il produttore di cemento comprando carri silo.

**Più rapido...** 12

...così quattro CEO immaginano il traffico merci in Europa.



Foto: Bernhard Lochmatter

## Foto di stagione.

Nel quadro del traffico a carri completi (TCC) SBB Cargo trasporta ogni giorno per la Svizzera enormi quantità di merci. I clienti possono far trasportare le proprie merci da diverse centinaia di punti di servizio sparsi in tutto il paese. Per i punti con grandi volumi di trasporto il sistema funziona bene perché la ferrovia può sfruttare i suoi punti di forza. Infatti, circa un terzo dei punti di servizio totali genera ben il 90 % dei carri. Numerosi punti, invece, hanno un traffico molto ridotto, in parecchi solo un carro al giorno. In questi casi è indispensabile adottare misure di risanamento. Per saperne di più leggete da pagina 3 a 5.

## SBB Cargo ha un ruolo trainante.

Cara lettrice, caro lettore,

il traffico merci su rotaia è parte integrante della catena logistica dell'economia svizzera e, rispetto al resto dell'Europa, vanta quote di mercato molto alte. Con il 23% sul totale delle prestazioni di trasporto strada/rotaia in Svizzera, SBB Cargo è di gran lunga la principale azienda di trasporto merci del paese. In questo contesto il traffico a carri completi funge da elemento portante.

Nonostante questi dati, nulla è scontato. Due paesi confinanti hanno sospeso il traffico a carri completi. In tutta Europa le ferrovie faticano a ottenere una redditività sufficiente con questa offerta. L'apprezzamento del franco, il taglio delle capacità produttive dell'industria svizzera e i crescenti costi di manutenzione e sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria non aiutano. Siamo dunque sotto forte pressione per la necessità di garantire alla Svizzera e soprattutto a voi clienti di poter usufruire anche in futuro di un sistema di trasporti su rotaia efficiente, sostenibile e ben funzionante. Sappiamo bene che potremo avere successo solo se analizzeremo a fondo il traffico a carri completi e adotteremo delle misure di risanamento. Questa opinione è condivisa con le altre ferrovie svizzere in seno all'Unione dei trasporti pubblici.

Dobbiamo prima di tutto incidere sulle strutture dei costi, legate anche a una rete di servizio ampiamente ramificata. Un'analisi dettagliata evidenzia che il 28% dei 500 punti di servizio genera oltre il 90% di tutti i carri. Qui possiamo giocare le carte vincenti della ferrovia, ovvero gestire trasporti raggruppati e regolari su distanze medie e lunghe. Così sgraviamo le strade in modo efficace. I punti di servizio con volumi molto ridotti vanno invece risanati. A pagina 4 e 5 potete leggere come.

I 3200 collaboratori di SBB Cargo si impegneranno fino in fondo affinché la ferrovia possa dare, anche in futuro, un contributo essenziale alla logistica svizzera. Lo testimoniamo ogni giorno con le nostre prestazioni e la volontà di sfruttare ancora meglio in futuro i nostri punti di forza. E ci riusciremo, se le condizioni generali lo consentiranno. Perché là dove la Svizzera ha un futuro, ci siamo anche noi.



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



## Indice.

- 4 **Potenziare il core business.**  
Risanamento del traffico a carri completi.
- 6 **Nuova ottica di mercato.**  
La Vendita si orienta ai settori.
- 8 **Il cemento viaggia in carri silo.**  
La ditta Ciments Vigier crede nella ferrovia.
- 10 **Pronti per una seconda vita.**  
Retrofit per i trattori da manovra Tm 232.
- 14 **Frammenti.**  
Locomotiva ibrida varata, Re 620 modernizzata.
- 16 **Logistica in Africa.**  
La telefonia mobile aiuta contadini e artigiani.
- 17 **Sfruttare i social network.**  
Parla la prof.ssa dott.ssa Heike Simmet.
- 18 **Un baluardo dell'accuratezza.**  
Mario Bagutti insegna a evitare i danni.



## Ottimizzare i punti di forza.

Il traffico a carri completi è il core business di SBB Cargo e il fondamento dell'intero traffico merci svizzero. Per le enormi quantità di merci trasportate giornalmente il sistema funziona bene, per i piccoli quantitativi, invece, è inefficiente. Ma la situazione ora deve cambiare. L'esempio del punto di servizio Bauma mostra chiaramente perché.

TESTO: HEINI LÜTHY – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

L'idea è simpatica e ormai imprescindibile per il settore logistico svizzero. Chi vuole trasportare regolarmente grandi quantità di prodotti, troppo grossi e pesanti per i furgoni, può affidarsi alla ferrovia. A tale scopo SBB Cargo gestisce una rete di circa 500 punti di servizio in tutta la Svizzera. Il cliente ordina il carro giusto, carica la merce e il giorno dopo il carico giunge come da programma a destinazione in uno degli altri punti di servizio. Intatto, puntuale e nel rispetto dell'ambiente.

Con il traffico a carri completi (TCC) SBB Cargo produce circa il 23 % di tutte le presta-

zioni di trasporto nel traffico merci svizzero. Senza di questo ogni giorno dovrebbero circolare 7000 autocarri da 40 tonnellate in più, con gravi conseguenze dovute agli ulteriori ingorghi ed emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre una buona parte dei trasporti si svolge di notte, il che sarebbe impossibile su strada a causa del divieto di circolazione notturna. Numerose imprese, dai grandi distributori alle ditte edili, dal settore dello smaltimento all'industria agricola e altri segmenti, hanno bisogno di un'offerta TCC efficiente e affidabile per le loro catene logistiche. Questo vale anche per i trasporti import ed export.

Per i punti con grandi volumi di trasporto questo sistema funziona bene. Circa il 28 % dei 500 punti genera oltre il 90 % di tutti i carri. «Lì possiamo giocare le carte vincenti della ferrovia, ovvero gestire trasporti raggruppati e regolari su distanze medie e lunghe. In questo modo sgraviamo efficacemente le strade», sottolinea Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo. Con il trasporto di merci sulla rete ferroviaria svizzera, SBB Cargo svolge una funzione centrale per l'economia svizzera e per l'intero paese.

La situazione è diversa per i punti con bassissimi volumi di trasporto. Circa la metà di questi >

Traffico a carri completi orientato al futuro: una composizione di casse mobili nel punto di servizio a Lausen (BL).



è il luogo di partenza o destinazione per solo il 3% dei carri e incide così minimamente sul fatturato e sui volumi. «Dobbiamo risanare i punti di servizio a bassa frequenza», afferma chiaramente Perrin. «Non ha senso percorrere intere tratte con una locomotiva e uno o due carri.»

Urs Müller, responsabile di progetto da SBB Cargo, fa un esempio: «Uno dei punti di servizio più scarsamente frequentati si trova a Bauma nell'Oberland zurighese. Per ritirare un carico a Bauma, un team deve portare un carro da Winterthur con una locomotiva di manovra. Poi la locomotiva ritorna a Winterthur per lo più vuota perché il cliente ha otto ore di tempo per caricare il carro. Il giorno seguente ritorna per ritirare il carro carico.»

Nei punti poco sfruttati non circola in media nemmeno un carro al giorno. A Bauma nel 2010 ne sono stati registrati solo 187 in tutto l'anno. È in questi punti che dobbiamo far leva. In pratica: «Vogliamo concentrarci sui punti di servizio per cui la ferrovia rappresenta il migliore mezzo di trasporto», afferma Nicolas Perrin. Dall'altra parte SBB Cargo intende risanare i punti di servizio inefficienti. Qui la ripartizione tra rotaia e strada deve e può migliorare.

### Un orientamento economico-aziendale per il TCC.

La direzione da seguire è chiara. Affinché il TCC possa giocare le proprie carte vincenti, deve focalizzarsi sui trasporti raggruppati e regolari sulle lunghe distanze. «SBB Cargo conferirà un orientamento economico-aziendale al traffico a carri completi», spiega Nicolas Perrin. Proponendo un programma di risanamento con un effetto di 80 milioni di franchi SBB Cargo intende raggiungere la parità di bilancio entro il 2013. Il nuovo dimensionamento del punto di servizio è una delle misure da adottare.

Nel complesso, spiega Urs Müller, SBB Cargo sta vagliando il risanamento di 155 punti di servizio. Insieme ai clienti dovranno essere esaminate soluzioni alternative, come l'aumento di prezzi e volumi, il raggruppamento in altri punti, soluzioni combinate rotaia/strada o rinuncia al servizio. 126 dei punti poco utilizzati oggi vengono serviti nell'ambito di soluzioni concordate individualmente con i clienti e possono essere gestiti direttamente con loro. I restanti 29 punti poco frequentati fanno parte della rete di base. Per questi SBB Cargo sta definendo un piano di risanamento con la Confederazione. Le deci-

sioni sulla rete di servizio sono attese entro la fine del secondo trimestre.

### PIÙ TRAFFICO INTERMODALE

Anche nel traffico interno SBB Cargo intende puntare di più sul traffico intermodale in futuro. Qui si dovranno creare nuove offerte. Come prova a gennaio è stato attivato un collegamento shuttle da Dietikon a Renens secondo un orario fisso. Nonostante le distanze brevi in Svizzera, a lungo termine vi sarà una maggiore crescita delle soluzioni combinate rotaia/strada. SBB Cargo può così svilupparsi meglio sulle assi principali, uno dei punti di forza della ferrovia.

Urs Müller aggiunge infine: «I colloqui con il proprietario, i clienti, i politici e l'amministrazione circa il mantenimento del traffico a carri completi continueranno a pieno ritmo.» Per un punto di servizio come quello di Bauma non dovrebbe essere molto difficile spiegare che occorre intervenire. ■



**Thomas Thalmann**  
Responsabile Servizi/  
Vendita Regionale

**Alex Bellakovics**  
Responsabile Business Unit  
Trasportatori/Spedizionieri

**Peter Schär**  
Responsabile Vendita

**Claus Rütten**  
Responsabile Business Unit  
ChemOil Logistics

**Wolfram Köster**  
Responsabile Business Unit  
Commercio/Edilizia/Smaltimento

## Tutti imprenditori.

La Vendita di SBB Cargo è stata riorganizzata. Dall'inizio dell'anno il reparto è diviso in quattro Business Unit orientate ai settori chiave dei clienti e responsabili dei propri fatturati e risultati.

TESTO: RETO NEYERLIN – FOTO: GIAN VAITL

La Vendita di SBB Cargo si mostra sicura di sé: «Là dove è importante avere soluzioni di trasporto perfette, ci siamo noi», è il nuovo motto del reparto. Questo slogan non è casuale. In seguito a una riorganizzazione globale resa effettiva a gennaio, la Vendita si presenta in una nuova veste ed è pronta ad affrontare il futuro.

Il cambiamento più evidente prodotto da questa riorganizzazione è la nuova struttura sul

mercato. Mentre in passato era suddivisa in gruppi regionali, oggi la Vendita è composta da quattro Business Unit (BU). Queste sono orientate ai settori chiave dei clienti e, ove necessario, svolgono dei compiti trasversali. Trasportatori/Spedizionieri è la BU che offre soluzioni di sistema nel traffico intermodale in Svizzera.

Legname/Carta/Acciaio/Agricoltura è l'altra unità che, data la sua elevata quota di trasporti

import-export, si occupa anche della collaborazione con le ferrovie partner all'estero.

Nella BU Commercio/Edilizia/Smaltimento sono raggruppate principalmente le aziende nazionali i cui trasporti spesso nascono da attività di progetto. La quarta Business Unit infine è ChemOil Logistics, l'esperta di trasporti di prodotti chimici e oli minerali. Questa continua a operare come azienda internazionale indi-



**Markus Stark**  
Responsabile Business Unit  
Legname/Carta/Acciaio/Agricoltura

ss Unit  
Smaltimento

trare in gioco nelle attività minori e più semplici dove le esigenze locali sono più importanti delle competenze specialistiche. Il terzo settore che copre tutte le BU è la Gestione carri, che prima faceva parte del reparto Produzione. «Con l'acquisizione della gestione delle risorse vi sarà un'interfaccia in meno e potremo agire sul mercato con maggiore flessibilità», così Peter Schär illustra i vantaggi di questo cambiamento.

Con la nuova struttura i collaboratori della Vendita avranno anche più responsabilità, un fattore che caratterizza l'intera riorganizzazione

«Potremo essere più flessibili sul mercato.» Peter Schär

del reparto. Le Business Unit infatti sono responsabili del loro fatturato e anche del loro risultato. Ogni collaboratore diventa quasi un imprenditore sia che tratti con i clienti, gestisca il parco mezzi della BU, ottimizzi le risorse o sviluppi i prodotti. I team di settore elaborano le strategie per i loro mercati e definiscono autonomamente la loro offerta. Presso la Produzione ordinano prestazioni ferroviarie vincolanti, sul cui sfruttamento saranno valutati alla fine dell'anno di esercizio.

Il nuovo modello gestionale pone requisiti elevati a tutto il personale. Per una trasformazione così importante, ogni collaboratore ha dovuto confrontarsi intensamente con il suo ruolo nella nuova struttura. Di conseguenza tutti i membri del team della Vendita, fino alla dirigenza, hanno dovuto candidarsi nuovamente per il loro vecchio posto di lavoro o per uno nuovo. Con la ristrutturazione sono stati creati anche nuovi profili professionali da ricoprire. Ogni Business Unit dispone così di un solution manager che coordina la gestione dei servizi e delle risorse.

Tutte queste misure mirano a incrementare la competitività del sistema ferroviario. Grazie a una gestione degli ordini più veloce, un'offerta ottimizzata e soluzioni sostenibili e specifiche per settore, i clienti avranno anche in futuro la certezza di trovare soluzioni di trasporto perfette da SBB Cargo. ■

pendente ma è stata associata alla Vendita Cargo come società di vendita. Con questo orientamento non solo si concentrano le competenze di mercato, ma si riducono anche le gerarchie e si accorciano i processi decisionali.

### Messa a fuoco sui settori.

«Con la nuova strutturazione e il relativo orientamento ai settori, possiamo adeguare ancora di più la nostra offerta alle esigenze dei clienti», spiega Peter Schär, responsabile Vendita. Un obiettivo della riorganizzazione infatti è anche di offrire soluzioni di trasporto specifiche attingendo al vasto catalogo delle prestazioni di SBB Cargo. A tale scopo è stato creato il nuovo gruppo Sviluppo del prodotto che opera trasversalmente in tutte le Business Unit.

Anche il settore Servizi/Vendita regionale, guidato da Thomas Thalmann, interviene in tutte le BU. La Vendita regionale continuerà a en-

## NOTIZIE DAL MERCATO

### Feldschlösschen: un impegno a favore della ferrovia.

A fine dicembre, dopo tre mesi di lavori, è stato inaugurato il nuovo binario di raccordo del centro di distribuzione di bibite Feldschlösschen a Givisiez (FR). Tramite il nuovo binario in futuro si potranno caricare e scaricare circa 1000 carri ferroviari e trasbordare 50 000 tonnellate di bibite all'anno. Con l'ampliamento del centro viene integrato anche il reparto logistico finora ospitato nello stabilimento Cardinal a Friburgo. Nella sede Feldschlösschen di Givisiez si creano così dieci nuovi posti di lavoro. Feldschlösschen ha investito poco più di 2 milioni di franchi in questo progetto.

[www.feldschloesschen.com](http://www.feldschloesschen.com)



### Cos'è il riscaldamento degli scambi?



Perché gli scambi funzionino anche d'inverno, circa 6800 di quelli presenti nella rete FFS vengono riscaldati a 6-8 gradi se necessario. Quasi due terzi elettricamente, gli altri a gas. Per questo si consumano in totale circa 25 gigawattora all'anno. Trovare il giusto equilibrio tra la maggiore disponibilità possibile di scambi e il minore consumo possibile di energia è un compito arduo. Fondamentali sono il giusto posizionamento delle stazioni meteo e delle sonde di temperatura e un sofisticato software di controllo.

Prodotto nel Giura bernese, il cemento arriva a destinazione in tutta la Svizzera su carri silo via Frinvillier (in foto).



## Un viaggio a **lungo termine.**

Il produttore di cemento Ciments Vigier punta da oltre 120 anni sul trasporto su rotaia. Ora l'impresa investe in nuovi carri silo. Questi viaggiano ogni giorno sulla rete ferroviaria svizzera in collaborazione con SBB Cargo.

TESTO: SUSANNE WAGNER – FOTO: GUY PERRENOUD

Tubi per gallerie, piloni per ponti o pareti fonoassorbenti – il resistente calcestruzzo è un materiale ormai irrinunciabile. Il calcestruzzo si ottiene mescolando il cemento con acqua, ghiaia e sabbia. Con circa 130 collaboratori e una produzione annua di oltre 800 000 tonnellate di cemento, Ciments Vigier nel Giura bernese figura tra i principali produttori di cemento della Svizzera. Dal 1891 l'impresa lavora le materie prime per produrre cemento, che oggi arriva ai clienti di tutto il paese viaggiando per oltre il 50 % su rotaia. Uno sguardo al passato dell'impresa testimonia che questa è legata alla ferrovia anche per motivi storici:

sin dall'inizio il trasporto ferroviario ha svolto un ruolo importante, in quanto prima solo la ferrovia era in grado di trasportare le grandi quantità richieste.

«La fitta rete ferroviaria svizzera e la qualità delle prestazioni di SBB Cargo ci consentono di potenziare i nostri trasporti su rotaia», afferma Thierry Gaschen, responsabile logistica da Ciments Vigier. Negli ultimi anni il produttore di cemento ha aumentato del 30 % il volume delle merci trasportate via treno. Questa politica dei trasporti richiede una grande fiducia reciproca e una collabora-

zione a tutti i livelli. La cooperazione avvantaggia entrambe le parti. Dice Thierry Gaschen: «La collaborazione con SBB Cargo è complessivamente ottima.»

Tra i punti di spicco lo specialista di logistica cita la qualità delle prestazioni, i rapidi tempi di risposta e la comunicazione tra i collaboratori di Ciments Vigier e il personale di SBB Cargo. Attualmente il produttore affida a SBB Cargo il trasporto di circa 400 000 tonnellate di cemento all'anno. Una quantità che, secondo Thierry Gaschen, potrebbe ancora aumentare se le condizioni saranno ottimali. >

Anche le materie prime necessarie per produrre il cemento come il gesso e i combustibili come il carbone arrivano via treno al cementificio di Reuchenette situato tra Bienne e Sonceboz.

«Just in time» dal Giura bernese in tutta la Svizzera.

Il cemento figura tra le merci che vanno consegnate «just in time» ai cantieri o impianti di betonaggio. Tre volte al giorno un treno merci si dirige a Bienne nel traffico a carri completi. Da lì i carri sono condotti alle grandi stazioni di smistamento Limmattal e Losanna-Triage e infine distribuiti verso circa quaranta destinazioni in tutta la Svizzera. Per i clienti con un proprio binario di raccordo il trasporto si svolge interamente su rotaia. Per gli altri, la merce percorre gli ultimi chilometri su camion. Una volta a destinazione, il cemento sfuso viene trasbordato dal carro nel silo con pompe pneumatiche.

Ciments Vigier auspica una collaborazione a più lungo termine con SBB Cargo. L'impresa ha già affidato a SBB Cargo le attività di smi-

Ciments Vigier ha acquistato con propri mezzi 50 nuovi carri silo.

stamento nello stabilimento di Reuchenette-Péry. «I collaboratori del team di smistamento di SBB Cargo lavorano esattamente come i collaboratori di Ciments Vigier», afferma Thierry Gaschen.

Anche in futuro l'impresa punterà con forza sul trasporto ferroviario ecocompatibile con basse emissioni di CO<sub>2</sub>. Dal 2010 Ciments Vigier ha acquistato e messo in funzione 50 nuovi carri silo con mezzi propri. L'età media dei 150 carri di Ciments Vigier che circolano ogni giorno sui binari svizzeri è di 40 anni. Uno dopo l'altro, i carri vengono sostituiti da altri nuovi e più efficienti. Con il loro silo d'acciaio da 70 metri cubi, un peso totale di 90 tonnellate e una lunghezza di 13,5 metri, consentono di trasportare fino a 69 tonnellate di cemento sfuso. Tra gli altri vantaggi dei nuovi carri spiccano le emissioni di rumore ridotte e una maggior velocità di scarico.

Oltre a testimoniare ogni giorno e in tutto il paese come Ciments Vigier creda nella ferrovia. ■

# CHIARO & PRECISO

<b>STAZIONE DI PARTENZA</b>	Reuchenette-Péry
<b>LUOGO DI DESTINAZIONE</b>	Circa 40 destinazioni in Svizzera
<b>MERCE TRASPORTATA</b>	Cemento
<b>CARRI</b>	Cemento sfuso: Ucs/Uacs/Uancs; cemento in sacchi: carri navetta Hbils per consegne alle ditte di materiali edili
<b>DESTINATARIO</b>	Cantieri, impianti di betonaggio, ditte di materiali edili

Per gli ultimi chilometri senza binario di raccordo, il cemento viene trasbordato dal treno al camion.



# Il trattore rinato a nuova vita.

Per modernizzare la flotta dei veicoli di manovra alcuni trattori vengono sottoposti a retrofit. Cargo si è messo in viaggio su un Tm 232 rinnovato.

TESTO: BERNHARD RAOS – FOTO: MARCEL STUDER



Il Tm 232 si può pilotare anche a distanza, facilitando notevolmente il lavoro del macchinista. Nell'immagine il macchinista Arthur Walser durante il servizio fotografico.

Gli addetti allo smistamento non hanno bisogno di fare fitness: sulla strada dalla stazione di Coira alla zona industriale, in pochi minuti il trattore Tm 232 attraversa con i suoi due vagoni quattro passaggi a livello incustoditi. Per non doversi costantemente fermare, ogni volta uno dei due addetti smonta prima dal mezzo, corre al passaggio a livello e arresta il traffico stradale facendo cenni con le mani. Il macchinista Peter Caseli è in contatto visivo e radio e potrebbe frenare il suo trattore da 30 tonnellate in qualsiasi momento. «Siamo un team affiatato.»

La prima stazione è il binario di raccordo di un grande distributore, dove uno dei due vagoni verrà sganciato. Subito ai profani diventa chiaro perché il trattore di manovra abbia ampi finestrini sui quattro lati. Dovendo costantemente avanzare e arretrare, serve un'ottima visuale.

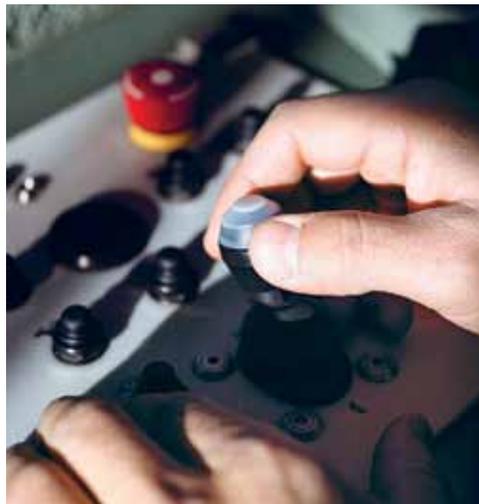
Nevica leggermente ma i binari non sono ghiacciati. È peggio il fogliame d'autunno, sembra di muoversi sul sapone, spiega il macchinista. Caseli, il berretto nero calato sulla fronte, guarda spesso attraverso il finestrino laterale aperto. Porta il secondo vagone a una ditta di materiali di recupero; qui carrozzerie di auto pressate e container per rifiuti sono accatastati accanto al binario.

### Il traffico viaggiatori ha la precedenza.

Per il viaggio di ritorno Caseli guarda l'ora: «Dovremmo farcela ad arrivare al nostro box ufficio prima del prossimo transito alla mezz'ora della Ferrovia Retica. Il traffico viaggiatori ha la precedenza, se arriviamo troppo tardi dobbiamo aspettare.» Gli addetti ripartono e di nuovo mettono in sicurezza i passaggi a livello. Il timing è perfetto e dalla centrale operativa presso l'aeroporto di Zurigo Kloten il Tm 232 viene pilotato attraverso i binari a Coira.

Nella cabina di guida del trattore c'è anche Robert Mast, responsabile Produzione Cargo Regionale (RCP) di Landquart e capo di Caseli. Da Landquart viene servita l'area tra Flums e Domat-Ems. Mast è uno dei «padri adottivi» del Tm 232: «Il primo di questi veicoli sottoposti a retrofit è entrato in servizio da noi nel 2009. Abbiamo contribuito alla sua «guarigione» per renderlo perfettamente funzionante.» In particolare c'era qualche intoppo con l'elettronica per le nuove unità di comando. È stato necessario tarare anche la valvola di frenatura. Questi problemi sono oramai risolti.

Il Tm 232 è uno degli oltre venti trattori di manovra Tm IV – questa la denominazione originale – che in una prima fase sono stati sottoposti a retrofit nell'officina di Bienne. La struttura di base del veicolo di 40 anni è stata mantenuta con il suo telaio e il gruppo propulsore inclusi i turboinvertitori. Nuovi sono il motore diesel Caterpillar, il filtro antiparticolato, il dispositivo di comando del veicolo e il radiocomando, il tachimetro e il comando di sicurezza. Il Tm 232 ora è anche dotato di un dispositivo antislittamento per impedire il blocco degli assi.



Il trattore di manovra può essere pilotato con un joystick.

Secondo le previsioni, il trattore potrà essere impiegato per altri 20 anni. Il responsabile RCP Mast è più cauto: «Dipenderà dalla durata del nuovo motore e dalle esigenze di esercizio.» È vero che il piccolo veicolo a due assi può movimentare fino a 1000 tonnellate in piano e va meglio con le basse temperature rispetto al modello precedente, però più aumentano il carico e la pendenza, più limitata è la sua potenza. Per i pesanti treni cisterna carichi di oli nella sede di Landquart, Mast ha a disposizione una locomotiva più potente.

Nel Tm 232 è nuovo anche il display che Caseli consulta regolarmente. Qui sono visualizzati

**Il nuovo radiocomando assicura al trattore un incremento di produttività.**

tutti i valori dei processi rilevanti per i macchinisti: numero di giri del motore, temperatura dell'olio del motore e dell'acqua di raffredda-

mento, indicatore del serbatoio, carica della batteria e temperatura dell'olio di trasmissione. Se un valore viene superato, la rispettiva spia gialla o rossa lampeggia.

Oggi Caseli ha preso servizio già alle 3.40. Poi a Landquart ha preso in consegna e manovrato un treno postale e un treno pacchi. Ha quindi suddiviso e ricomposto due treni merci a Coira ed ora è in viaggio verso il deposito di un'azienda di bevande a Felsberg per il suo ultimo incarico della giornata. Lungo il percorso raggiunge la velocità massima di 60 chilometri all'ora.

Caseli ritira i vagoni carichi e lo fa da solo. È il nuovo radiocomando a rendere possibile questo incremento di produttività. Il macchinista si mette in spalla il maneggevole dispositivo e scende dalla cabina di guida. Da fuori dirige il suo Tm 232 nel magazzino, lo fa appoggiare morbidamente ai respingenti del primo carro, poi si infila lui stesso sotto e aggancia l'accoppiamento a vite e i tubi del freno. Poi torna a Coira, dove smisterà i vagoni prima di far ritorno alla sede di Landquart con il suo trattore. ■

## CHIARO & PRECISO

**LUNGHEZZA OLTRE IL RESPINGENTE**  
7670 mm

**PESO TOTALE**  
30 t

**POTENZA DEL MOTORE IMPOSTATA**  
310 kW

**VELOCITÀ MASSIMA CONSENTITA**  
60 km/h

**MASSIMO SFORZO ALLO SPUNTO**  
90 kN

Se il corridoio fosse potenziato, la città portuale di Genova potrebbe essere molto più rapidamente raggiungibile per le merci provenienti dal nord.



# Più ritmo per il trasporto merci in Europa.

Se la ferrovia non vuol perdere terreno rispetto alla strada nel traffico merci europeo, occorre adottare subito misure efficaci. I CEO di quattro ferrovie merci europee, tra cui anche SBB Cargo, presentano le proprie richieste in merito.

TESTO: HEINI LÜTHY – FOTO: TOM SCHAICH

Rotterdam è il più grande porto d'Europa e la regione di Milano è tra le principali aree economiche del continente – la rispettiva tratta di collegamento, che poi prosegue fino a Genova, è pertanto il più importante corridoio per il trasporto di merci in Europa.

Rotterdam dista da Milano circa 1000 chilometri. Se potesse viaggiare senza soste, un treno merci percorrerebbe la distanza in dodici ore. Nella realtà, però, viene sempre rallentato o persino fermato: a causa di differenti prescrizioni e standard tecnici, locomotive e macchinisti devono essere sostituiti al confine, su alcune tratte le capacità sono insufficienti e soprattutto i treni merci devono dare la precedenza ai treni passeggeri.

Nello scorso dicembre, una prestigiosa cerchia di addetti ai lavori ha lanciato un appello

alle istanze competenti, ovvero la politica e i gestori delle infrastrutture: i CEO delle quattro ferrovie merci SBB Cargo, BLS Cargo, DB Schenker Rail (Germania) e TX Logistik (Germania) hanno presentato a Berlino un catalogo comune di richieste per il principale corridoio di transito europeo Rotterdam – Genova:

› Gli impedimenti di tipo infrastrutturale devono essere eliminati. Lungo quest'asse le situazioni più critiche si riscontrano a Oberhausen nella Ruhr, così come a Basilea, Chiasso e Milano. Lo sviluppo dell'infrastruttura dovrà consentire a più lungo termine di far circolare anche treni lunghi 1500 metri.

› Il traffico merci dovrà essere rivalutato nei confronti del traffico viaggiatori. Oggi in genere i treni passeggeri hanno la priorità, i treni merci devono dar loro la precedenza e attendere.

› Occorre migliorare nettamente l'interoperabilità. Ciò significa che le diverse regolamentazioni nazionali vanno armonizzate. E di differenze ce ne sono parecchie: nella documentazione richiesta, negli standard di formazione dei macchinisti, nella composizione dei treni, nei calcoli di frenatura e di carico, nelle prescrizioni tecniche e tanto altro ancora. In Europa vigono oggi quasi venti sistemi di segnalazione e di sicurezza diversi. L'unico elemento davvero uguale nel traffico merci ferroviario nazionale è lo scartamento.

Il CEO di SBB Cargo Nicolas Perrin si è così espresso nel corso della presentazione a Berlino il 19 dicembre: «Le ferrovie si scontrano tuttora con disposizioni nazionali diverse, come ad esempio complesse procedure di omologazione o sistemi di sicurezza differenti. Questi costi aggiuntivi riducono i vantaggi del traffico transfrontaliero per la ferrovia, in chiaro >



contrasto con l'obiettivo della liberalizzazione in Europa e a scapito delle ferrovie nella concorrenza con la strada.» Un esempio: poiché l'Italia ha sviluppato un proprio sistema di sicurezza dei treni, SBB Cargo deve montare il rispettivo equipaggiamento sulle locomotive che viaggiano oltre confine. In termini di costi si tratta di 700 000 franchi per locomotiva.

### Più trasporti merci attraverso l'Europa.

Il motivo alla base delle richieste è chiaro: il trasporto merci in Europa è destinato a crescere. E conformemente a un regolamento del 2010, l'Unione europea intende creare «un'infrastruttura ferroviaria di buona qualità e sufficientemente finanziata». L'obiettivo è di collegare i principali centri economici europei tramite nove corridoi internazionali per il traffico merci.

Esistono già prime tratte parziali che rispondono a tali requisiti, ma sono brevi: in Svizzera il tunnel di base del Lötschberg e, a partire dal 2016, anche il tunnel di base del Gottardo così come in parte alcune vie di accesso. Fa da corrispettivo la linea Betuwe da Rotterdam al confine olandese, una nuova tratta solo per treni merci.

Queste tratte sono tra l'altro accomunate dal fatto che dispongono del moderno sistema di sicurezza ETCS e consentono di raggiungere

velocità elevate. Nei tratti in Svizzera è possibile viaggiare a 200 chilometri all'ora e oltre, mentre oggi i treni merci sono ben lungi dal raggiungere queste velocità, poiché i carri non sono fatti per sopportarle. Sulla linea Betuwe si possono raggiungere i 120 chilometri all'ora.

Nello sviluppo di questo corridoio, Olanda e Svizzera sono «nettamente un passo avanti», ha constatato alla presentazione Johannes Ludewig, a capo della Comunità europea delle ferrovie e società di infrastrutture (CER). Germania e Italia sono invece «in chiaro ritardo». La Germania ad esempio ha rimandato non solo lo sviluppo delle tratte ma anche l'installazione dell'ETCS. Come afferma Ludewig, non serve a nulla se due paesi investono nella rete ma altri due no: «È l'anello più lento della catena a determinare il ritmo.»



Hanno presentato un catalogo di richieste (da sin.): Dirk Stahl (BLS Cargo), Karl Michael Mohsen (TX Logistik), Johannes Ludewig (CER), Nicolas Perrin (SBB Cargo), Alexander Hedderich (DB Schenker Rail).

E Dirk Stahl, CEO di BLS Cargo, ha così sintetizzato la situazione: «Le nuove infrastrutture della linea Betuwe, delle gallerie di base del Lötschberg e del Gottardo devono ora essere collegate in un corridoio efficiente e ininterrotto.» Così come avviene ormai da anni nel traffico stradale con l'autostrada continua. ■



La tratta Rotterdam-Genova è il principale corridoio europeo del traffico merci. Le parti ben sviluppate sono evidenziate in rosso.

Il traffico a carri completi è complesso.  
I singoli carri merci vanno accoppiati manualmente.



## Nuovo numero di telefono per la Disposizione traffico combinato.

Raggiungete i nostri collaboratori del Servizio clienti al numero unico:

chiamate dalla Svizzera

**0800 707 100**

chiamate dall'Europa

**0800 7227 2224**

più una cifra aggiuntiva

Dal 1° gennaio 2012 è stata aggiunta una nuova cifra per il team Disposizione TC. La Disposizione TC è il vostro interlocutore competente per tutte le questioni riguardanti il traffico combinato. Gestisce tutte le attività amministrative e operative per i prodotti Swiss Split, Ferrovia e trambordo e Soluzioni per clienti.

Con questa novità si spostano i tasti per la fatturazione e le domande generali.

Il vostro filo diretto con il Servizio clienti:

### Tasto 1

per ordinazione di carri o mezzi di carico

### Tasto 2

per ordini di trasporto o sistemi online

### Tasto 3

per la disposizione nel traffico combinato (ex tel. 051 221 64 99)

### Tasto 4

per domande sulla fatturazione

### Tasto 5

per domande e richieste generali

## L'Unione dei trasporti pubblici richiede un traffico a carri completi basato su criteri economico-aziendali.

La rapida realizzazione di un corridoio alto 4 metri attraverso la Svizzera, il potenziamento dei collegamenti a nord e a sud e l'orientamento economico-aziendale del traffico a carri completi isolati (TCCI): questi i requisiti e le condizioni centrali che l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha elaborato in un position paper.

In questo documento sono analizzati i problemi dei due comparti del traffico merci, «territorio» e «transito alpino», con le relative richieste volte ad aprire nuove prospettive al traffico merci su rotaia in entrambi gli ambiti.

È indubbio che la popolazione svizzera si aspetta un crescente trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia anche a livello nazionale, sia per motivi di sostenibilità, ma anche per non intasare ulteriormente le strade con il traffico dei camion. Tutte le parti auspicano inoltre che il trasferimento strada-rotaia si realizzi anche nel traffico di transito alpino, così come sancito da anni nella costituzione.

Le richieste dell'UTP sul trasferimento strada-rotaia nel territorio:

- > il traffico a carri completi isolati (TCCI) di SBB Cargo è un sistema valido ed efficiente che va preservato sulla scorta di principi imprenditoriali. Per offrire soluzioni valide a livello imprenditoriale, occorre sfruttare i punti forti del traffico merci su rotaia e avere la libertà di gestire offerta e rete in base ai criteri di economia aziendale.
- > Occorre fare il possibile affinché, tramite un eventuale raggruppamento del sistema TCCI, la ferrovia non perda nessun trasporto, bensì acquisisca nuovi appalti.



## Partecipare e vincere: assistendo al battesimo della locomotiva ibrida.

Al momento la prima locomotiva ibrida da manovra Eem 923 sta subendo un controllo completo. Poi, il 9 marzo 2012, avrà luogo la cerimonia del varo e la locomotiva sarà ufficialmente consegnata a SBB Cargo. In esclusiva per i suoi lettori, la rivista Cargo mette in palio dieci inviti per questo evento.

Gli interessati possono iscriversi entro venerdì 2 marzo 2012 su [www.sbbcargo.com/it/ibrida](http://www.sbbcargo.com/it/ibrida)



Buona fortuna!

Pubblicheremo i nomi dei vincitori su [www.cargo-blog.ch](http://www.cargo-blog.ch).

Condizioni di partecipazione: l'offerta è diretta a tutte le persone fisiche maggiorenni e residenti in Svizzera. I collaboratori delle Ferrovie federali Svizzere FFS, delle Ferrovie Federali Svizzere SBB Cargo SA, e di Stadler Rail AG e i loro familiari non possono partecipare all'estrazione.



La nuova locomotiva ibrida Eem 923 sarà consegnata ufficialmente a SBB Cargo a marzo.

## Campagna bieticola con record.

Il 2011 è stato un ottimo anno per il raccolto delle barbabietole. Negli stabilimenti di Aarberg ed Frauenfeld oltre 1,8 milioni di tonnellate sono state trasformate in 135 000 tonnellate di zucchero. Le quantità così elevate hanno richiesto a SBB Cargo grandi sforzi di tipo logistico: 925 000 tonnellate, ovvero la metà, sono state trasportate in treno; si tratta del record dall'introduzione del nuovo programma risalente alla campagna 2007, con la concentrazione da 116 a 76 stazioni di carico. Da record è stata anche la durata della campagna – dal 18 settembre al 29 dicembre – nonché l'impiego di personale e di mezzi. Ogni giorno, fino a 300 carri merci del tipo Eaos dovevano essere disponibili all'ora e al posto giusto – e la consegna andava coordinata con diverse migliaia di coltivatori della Svizzera.



La Re 620 è irrinunciabile per SBB Cargo.

## Pacchetto di servizio per l'elemento trainante di SBB Cargo.

È la locomotiva più potente della ferrovia merci svizzera: la Re 620. È in attività da oltre trent'anni e l'età si fa sentire. Da alcuni anni usura e deterioramento dei materiali sono in forte aumento e con essi la necessità di riparazioni, i periodi di stop e i costi. Molte componenti non sono riparabili oppure solo a fronte di costi elevati.

Con la sua grande potenza è irrinunciabile nelle tratte più difficili. E poiché sul mercato non vi sono altre locomotive equivalenti in grado di sostituirla, SBB Cargo ha deciso di modernizzare tutte le 86 locomotive di serie di questo tipo. Da una verifica risulta che vi è ancora sostanza integra. Tuttavia, molti componenti vanno sostituiti per garantire il funzionamento. Il pacchetto di servizio dovrà essere realizzato dalla primavera 2012 all'estate 2014.

Sono previsti tra l'altro il risanamento del quadro dell'impianto pneumatico, un dispositivo di raffreddamento e aerazione in cabina di guida, un nuovo sedile per assistente allo scopo di ottimizzare la via di fuga, nonché accorgimenti volti a impedire cortocircuiti del motore e infine una soluzione duratura per i finestrini bloccati. Saranno prese in considerazione anche le proposte dei collaboratori di SBB Cargo. In due macchine verranno collaudati i sedili pneumatici per una miglior ergonomia, e tutte le locomotive saranno dotate di nuove aste del freno.



## Il cellulare rivoluziona l'Africa.

Da nessuna parte al mondo il mercato della telefonia mobile cresce così rapidamente come in Africa. I cellulari però non vengono usati per chiacchierare o per brevi comunicazioni. Essi rivoluzionano e semplificano la vita economica. E sostituiscono persino i contanti.

TESTO: ROBERT WILD – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

Fare uno squillo e poi chiudere. Il gesto che compiamo quando ci accorgiamo di aver composto un numero sbagliato, in Africa è un messaggio ben preciso che innumerevoli proprietari di cellulari mandano ai loro destinatari. Per favore richiamami! Funziona nella maggior parte dei casi, previo accordo. Gli africani utilizzano un linguaggio in codice per il cellulare, secondo cui il più ricco si fa carico del costo della telefonata.

Il numero dei chiamanti e richiamati aumenta incessantemente da anni. E a una velocità senza eguali. Secondo gli esperti, gli africani – circa un miliardo in tutto – oggi possiedono ol-

tre 450 milioni di cellulari. La tendenza è in forte aumento. Al primo posto c'è la Nigeria con quasi 80 milioni di apparecchi, seguita dal Sudafrica con oltre 50 milioni di cellulari.

Un terzo del budget domestico è speso per comunicare.

Sempre meno persone in Africa vogliono rinunciare al lusso di essere sempre raggiungibili. Da uno studio è emerso che gli abitanti dei villaggi poveri sudafricani spendono circa il 28% del loro guadagno per la comunicazione. In Ruanda addirittura il 35%. E il trend conti-

nua a diffondersi. Si stima che nel 2015 nell'Africa subsahariana ci saranno più persone che avranno accesso alla rete di telefonia mobile che alla rete elettrica.

I colloqui al cellulare e le chat via SMS non solo hanno rivoluzionato la comunicazione privata in Africa, ma hanno anche favorito l'economia. È soprattutto la microeconomia a trarre enorme vantaggio dalla rapida diffusione della tecnologia mobile che oggi permette di comunicare in modo veloce ed economico mentre in passato si dovevano percorrere lunghi tragitti, spesso a piedi. Ad esempio i milioni di artigiani presenti in Africa oggi sono

sempre reperibili per nuovi lavori grazie al cellulare. Possono pianificare le loro giornate con più flessibilità e risparmiare tempo e soldi per gli spostamenti. I contadini e i pescatori si informano sugli attuali prezzi di mercato tramite SMS e possono così organizzare le loro scorte e vendite in modo più proficuo di quanto accadeva nell'era precellulare. Nelle regioni rurali il personale paramedico può descrivere i sintomi di malattie a un medico in città tramite cellulare e ricevere così diagnosi e consigli per le cure e i medicinali.

## In Kenya il cellulare sostituisce già il conto bancario.

Anche le grandi aziende sanno sfruttare abilmente la passione della gente per i cellulari. I grandi gruppi lanciano enormi campagne di marketing via SMS e inviano banner pubblicitari mobili ai clienti. In Kenya un ingegnoso assicuratore ha creato una polizza per permettere ai piccoli coltivatori di tutelarsi contro i danni causati dal maltempo. L'interessato la richiede tramite cellulare e riceve la conferma del contratto assicurativo tramite SMS. Può persino pagare il premio con il cellulare. Il colosso delle telecomunicazioni Safaricom ha già acquisito milioni di clienti keniani grazie al suo sistema di pagamento mobile. Al di fuori di Nairobi e Mombasa quasi più nessuno oggi possiede un conto bancario tradizionale. I pagamenti si effettuano tramite cellulare.

### Più cellulari, più crescita.

Che i molteplici utilizzi e vantaggi della telefonia mobile in Africa siano diventati un fattore economico notevole è stato confermato nel frattempo da uno studio della London Business School. Da questo emerge che un aumento del 10% di cellulari per l'intera popolazione incrementa dello 0,6% la crescita nei paesi in via di sviluppo.

Anche i politici degli stati africani hanno scoperto l'enorme potenziale della rivoluzione mobile. In Mozambico un partito democratico all'opposizione conduce la campagna elettorale inviando fino a 10.000 messaggi tramite SMS ai cittadini. E in Ghana i politici intendono chiedere i voti per le elezioni del 2012 chiamando i cittadini al cellulare. Senza pretendere però di essere richiamati. ■



## I social media nella logistica: sul binario giusto.

*Cari responsabili di logistica,*

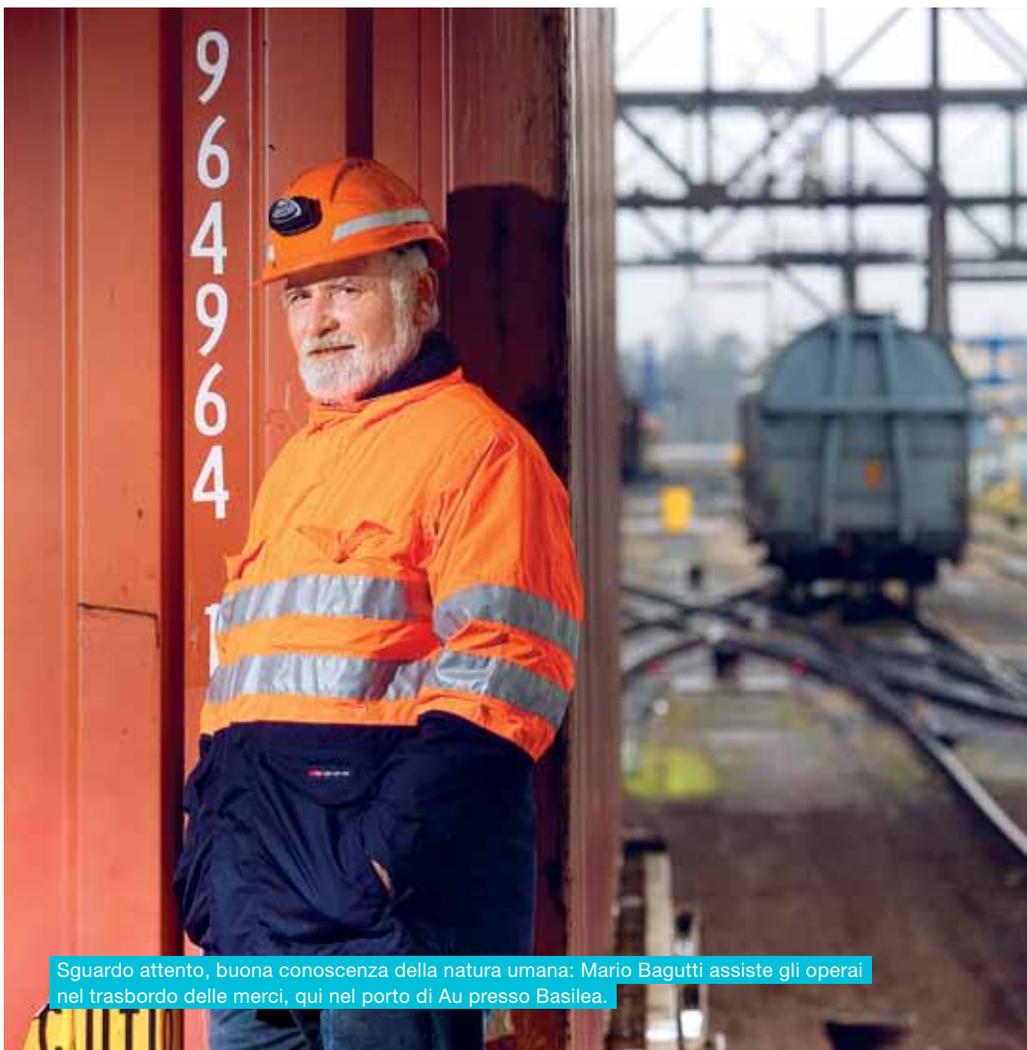
*le piattaforme dei social media, come XING, Facebook, Twitter, ecc., acquisiscono un'importanza sempre maggiore con il nuovo e-commerce 2.0. Altro che euforia passeggera! I social media sono piuttosto diventati uno standard di comunicazione nella nostra economia e società. Questa nuova forma di dialogo in rete nel frattempo ha conquistato anche il settore logistico, come dimostra uno studio dell'Università di Bremerhaven (D) per cui sono state intervistate oltre 300 aziende di logistica e a cui hanno partecipato anche numerosi fornitori di servizi di trasporto e logistica del traffico merci ferroviario.*

*Dallo studio emerge che quest'ultimo si sta muovendo verso i social media. Oltre a XING, il preferito, si utilizzano soprattutto i forum specializzati per comunicare con i partner di mercato. Il miglioramento delle PR e della gestione dei rapporti con i clienti (CRM) occupa una posizione centrale. Oltre il 70% delle aziende di trasporti e logistica nel traffico ferroviario considera l'utilizzo dei social media importante, molto importante o addirittura irrinunciabile.*

*Applicazioni di comunicazione in tempo reale per migliorare il servizio clienti, finora sottovalutate, e lo sviluppo di nuovi prodotti/servizi fino all'accesso a nuovi settori operativi saranno al centro delle discussioni sui social media in futuro. Un altro tema chiave sono il recruiting e l'employer branding. Oggi i giovani lavoratori specializzati si presentano nei social network e preferiscono gestire qui il dialogo con i loro futuri datori di lavoro. È fondamentale quindi conferire alla ferrovia un'immagine di datore di lavoro allettante tramite una comunicazione sul social web orientata ai gruppi target e all'avanguardia.*

*Gli operatori della logistica, sia che forniscano i loro servizi e trasporti via rotaia, strada, acqua o aria, devono attrezzarsi per l'e-commerce 2.0, che in futuro svolgerà chiaramente un ruolo più importante in quanto il web si evolve in modo sempre più dinamico. Le interazioni personalizzate e mobili nel web caratterizzano sempre più la comunicazione con i partner di mercato e i clienti lungo la supply chain. Insieme alla comunicazione in tempo reale, i social network sono i nuovi motori del business che garantiscono processi operativi più veloci ed efficienti. Gli operatori della logistica non dovrebbero lasciarsi sfuggire queste promettenti opportunità poiché è adesso che vengono gettate ex novo le basi per un futuro di successo.*

*La prof.ssa dott.ssa Heike Simmet insegna economia aziendale ed è responsabile del laboratorio «Marketing und Multimedia» (MuM) presso l'Università di Bremerhaven.*



Sguardo attento, buona conoscenza della natura umana: Mario Bagutti assiste gli operai nel trasbordo delle merci, qui nel porto di Au presso Basilea.

## «In questo lavoro bisogna sapersi relazionare con la gente.»

Mario Bagutti si adopera affinché i carri merci di SBB Cargo siano caricati e scaricati con la massima cura. Oltre al know-how tecnico, il suo compito richiede capacità di immedesimazione e grande comunicativa.

TESTO: ESTHER BANZ – FOTO: GUY PERRENOUD

«Guidare auto non è la mia passione», dice Mario Bagutti, con lo sguardo attento e concentrato sulla corsia di marcia mentre procede verso il porto di Basilea. «Ho persino preso tardi la patente, e questo solo per la ferrovia.» Sorride e aggiunge: «Senz'auto non potrei fare questo lavoro. Passo gran parte del mio tempo là dove i nostri carri vengono caricati e scaricati, ovvero direttamente sul binario del cliente.»

Il vento soffia forte nel porto di Au sul Reno. Mario Bagutti è spesso qui, nella «porta d'accesso alla Svizzera», dove ogni giorno migliaia di tonnellate di merce vengono importate da tutto il mondo. Alcune imprese si occupano qui del trasbordo e della distribuzione sul territorio nazionale tramite SBB Cargo. Uomini con giacche arancioni si muovono tra enormi gru, un convoglio si mette in marcia. Bagutti conosce parecchi operai, si avvicina e porge loro la mano.

Il 56enne è «Assistente coach formazione tecnica», ovvero il suo compito è di mostrare ai clienti e ai loro operai come evitare danni ai carri di SBB Cargo durante il trasbordo. E controlla con severità se risulta che in un'impresa si lavora con poca attenzione. Poi informa i responsabili sulle conseguenze di tale comportamento, in particolare quelle finanziarie, perché in caso di danni causati durante il trasbordo è il cliente a pagare: «I costi possono essere molto alti e nessuno vuole questo. Una crepa nel tetto può anche danneggiare il carico se la pioggia entra dentro.»

Il posto di lavoro di Bagutti esiste solo dall'aprile 2010. Know-how tecnico e buone capacità relazionali sono solo due dei tanti requisiti richiesti per questa funzione – e quest'uomo appassionato di vela, con il suo carattere aperto e paziente, sembra nato per questo lavoro. Dopo tanti anni nel settore navale, nel 2002 è entrato da SBB Cargo nel ruolo di verificatore (oggi «Controllore tecnico Cargo»), con l'incarico di appurare che tutti gli aspetti tecnici siano in ordine e che viaggino solo treni caricati correttamente. Ancora oggi Bagutti, del cantone Basilea-Campagna, svolge questa funzione al 15%: «Per non perdere contatto con la prassi e pensare solo a norme e prescrizioni.»

Il suo campo d'azione spazia da Basilea all'Oberland Bernese, fino alla regione ovest di lingua tedesca. Spesso si presenta senza preavviso dai clienti e osserva da vicino gli operai durante le attività di carico e scarico. Spiega anche loro quale volume e peso non possono essere superati su determinate

## MARIO BAGUTTI

festeggia l'anno prossimo i dieci anni di servizio da SBB Cargo. Il 56enne è sposato e padre di due figli adulti. Vive a Pratteln (BL) e ama i viaggi lenti, in treno o sull'acqua.

tratte. E che devono subito segnalare eventuali danni scoperti sui carri. Non è un compito facile. «Già», dice Bagutti, che è padre di due figli, «bisogna sapersi relazionare con la gente e avere sempre un atteggiamento ben disposto. Nessuno vuol causare un danno intenzionalmente o in malafede. Semplicemente non ha saputo fare di meglio. Oppure sinora nessuno aveva reclamato.»

L'opera di persuasione che Bagutti svolge alla base dai clienti è preziosa per l'azienda sotto diversi aspetti: tutela la sicurezza e previene costi e conflitti, anche presso i clienti. Ma è piuttosto l'entusiasmo e non il ragionare con cifre e numeri a rendere il suo lavoro così fruttuoso: perché il trasporto merci è la sua grande passione. ■

## 3 domande.

**Qual è stato il suo primo servizio logistico?**  
Quando ero pontiere durante il servizio militare. Dovevamo montare e smontare un ponte da 7 tonnellate. Tutto a mano e in parte di notte. Ogni azione doveva essere coordinata con precisione.

**Cosa le fa venire in mente la parola caos?**  
Non mi piace il caos. Bisogna sempre mantenere i nervi saldi e pensare in modo strutturato.

**Quale talento le piacerebbe avere?**  
Saperci fare con i computer. O quantomeno cavarmela meglio con i diversi programmi e applicazioni.



## Impressum.

cargo 1|12 febbraio 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, Arlesheim. **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 00 69, [www.sbbcargo.com/it/rivista](http://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](http://www.sbbcargo.com/it/rivista). In questo modo riceverete gratuitamente cargo quattro volte l'anno, a casa o in ufficio.

**Cambio di indirizzo o abbonamento**

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 01 02, per e-mail a [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto: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](mailto:cargo@sbbcargo.com)  
[www.sbbcargo.com](http://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](mailto: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](mailto:info@chemoil.ch)

[www.cargoblog.com](http://www.cargoblog.com)

[www.facebook.com/SBB\\_CFF\\_FFS\\_Cargo](http://www.facebook.com/SBB_CFF_FFS_Cargo)

[www.twitter.com/sbbcargo](http://www.twitter.com/sbbcargo)

[www.youtube.com/sbbcargovideos](http://www.youtube.com/sbbcargovideos)

[www.flickr.com/cargo-blog](http://www.flickr.com/cargo-blog)

[www.issuu.com/sbbcargo](http://www.issuu.com/sbbcargo)





SBB CFF FFS Cargo

Percorriamo nuove strade e insieme ai nostri clienti sviluppiamo soluzioni sostenibili per soddisfare esigenze di trasporto complesse. In questo modo diamo vita a innovativi progetti ferroviari che offrono grandi vantaggi ai nostri clienti. Sosteniamo una Svizzera orientata al progresso. Convincetevi di persona e visitate il sito [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)



**Là dove la Svizzera progredisce,  
ci siamo anche noi.**