

# cargo

**Acciaio in rotoli.** ThyssenKrupp usa il trasporto su rotaia per inviare coil di acciaio all'industria automobilistica italiana. 6  
**Ferro liquido.** SBB Cargo trasporta nel Saarland il metallo grezzo ad una temperatura di 1400 gradi. 10  
**Rottami.** L'azienda leader in Svizzera per il riciclaggio punta sulla rotaia. 14  
**Sculture in ferro.** L'arte monumentale di Bernhard Luginbühl richiede attenzioni particolari. 16



## Frammenti. 4

Nuova piattaforma. Nuovi annunci. Nuovo terminal. Ed altre novità.

## Dalla Ruhr all'industria automobilistica italiana. 6

SBB Cargo prolunga l'asse dei trasporti per i coil d'acciaio.

## Sfruttare le sinergie. 9

La parola a Moreno Krattiger, direttore della Panlog AG.

## Ferro liquido in viaggio. 10

SBB Cargo trasporta nel Saarland il metallo grezzo ad una temperatura di 1400 gradi, per circa 20 chilometri.

## Risparmio di tempo sul Lago Maggiore. 12

Grazie alle nuove Re 484, senza cambio di locomotiva nonostante i diversi sistemi.

## Rottami frantumati viaggiano in treno. 14

L'azienda leader in Svizzera per il riciclaggio punta su SBB Cargo.

## L'arte viaggia in prima classe. 16

Le sculture di Bernhard Luginbühl sono pesanti e voluminose e richiedono soluzioni di trasporto particolari.

## Un carico che scotta. 17

ChemOil trasporta zolfo bollente.

## Assistenza ai clienti. 18

Eduard Loew è il responsabile Vendita Svizzera di SBB Cargo.

**Foto di copertina:** il ferro liquido deve essere trasportato per i 20 chilometri che separano la fonderia dall'acciaieria. Nella foto, operazioni di scarico di un carro torpedo nello stabilimento Saarstahl di Völklingen. Foto: Hansjörg Egger.

### Desiderate un abbonamento gratuito?

Trovate il modulo online su: <http://www.sbbcargo.com/it/rivista>. In questo modo riceverete gratuitamente *cargo* quattro volte l'anno, a casa o in ufficio.

#### Cambio di indirizzo o abbonamento

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)512 29 00 69 o tramite posta a

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

## Impressum.

**cargo 2|05.** Luglio 2005. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 30 000 copie. **Redazione** Martin Radtke (Direzione), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Urs (Longo) Hofer, Benno Grüter, Erwin Rosenast, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafica/Composizione** Favo Werbeagentur, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)512 29 06 55, fax +41 (0)512 29 06 66, [cargomagazin@sbb.ch](mailto:cargomagazin@sbb.ch), [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

Il copyright appartiene a SBB Cargo. La riproduzione di singoli articoli è ammessa solo dietro citazione della fonte. Vi preghiamo di inviarcene sempre una copia.



## «Il trasporto di prodotti dell'industria siderurgica rappresenta una competenza centrale di SBB Cargo.»

Care lettrici, cari lettori,

nel corso della fiera «transport logistic» di Monaco, SBB Cargo ha radunato diverse personalità del settore logistico, che nel corso delle nostre tavole rotonde hanno illustrato i più recenti sviluppi del traffico merci transfrontaliero. Ecco cosa è emerso in sintesi da queste e da tante altre discussioni tenutesi presso il nostro stand alla principale fiera del settore: la liberalizzazione del traffico ferroviario ha suscitato un'eco positiva, perché la nuova situazione concorrenziale stimola le aziende a fornire servizi sempre migliori, come la nostra attività pionieristica nei trasporti sull'asse Nord-Sud sotto la regia di un unico interlocutore.

Il trasporto di prodotti dell'industria siderurgica rappresenta una competenza centrale di SBB Cargo. Ecco perché questo numero della rivista è incentrato sul tema acciaio. Da anni lavoriamo in stretta collaborazione con Swiss Steel. Nel suo articolo, Moreno Krattiger, direttore della Panlog AG, l'impresa di logistica di Swiss Steel, invita i partner commerciali a sfruttare le sinergie che devono diventare patrimonio comune delle imprese coinvolte (pagina 9).

ThyssenKrupp è un altro pezzo da novanta dell'industria siderurgica. L'impresa ha deciso, con nostra somma soddisfazione, di affidare a SBB Cargo il trasporto di acciaio in rotoli destinato alla produzione di auto nell'Italia settentrionale. Dall'inizio di maggio transitano ogni settimana almeno due treni carichi di coil che dalla Ruhr si dirigono a sud (da pagina 6). Con questi trasporti SBB Cargo ha prolungato la tratta di transito Germania-Italia fino alla Ruhr, ed ha

inoltre gettato le basi per il traffico a carri singoli in partenza da questa regione tedesca.

Dall'inizio di aprile SBB Cargo trasporta ferro liquido per conto della ditta Saarstahl. Ogni giorno nove coppie di treni fanno la spola tra l'altoforno e l'acciaieria. Entrambi gli stabilimenti non dispongono di un magazzino e la produzione si avvale direttamente dei carri merci. SBB Cargo fa in modo che la catena logistica per il ferro liquido, che viaggia ad una temperatura di 1400 gradi Celsius, non si interrompa mai. «Il trasporto di ferro liquido è uno dei trasporti più impegnativi e delicati di cui ci occupiamo», dice Wolfgang Wainer, responsabile della gestione trasporti presso Saarstahl, per spiegare l'importanza di questo trasporto che avviene interamente in territorio tedesco (da pagina 10).

Vi auguro una piacevole lettura.

Cordialmente

**Paul Wittenbrink**

Responsabile Marketing & Sales

## Nuova piattaforma Cargo Domino.

**SBB Cargo e l'associazione spediBeo hanno inaugurato a Thun una nuova piattaforma per il prodotto Cargo Domino.**

Con la nuova piattaforma di Thun, SBB Cargo e l'azienda di trasporti dell'associazione spediBeo offrono ai clienti dell'Oberland bernese che non dispongono di un binario di raccordo una vera alternativa all'esclusivo trasporto su strada. SBB Cargo organizza i trasporti su rotaia da tutta la Svizzera a destinazione di Thun e la distribuzione capillare con i camion da Thun direttamente ai clienti.

## I carrelli della spesa diventano treni merci.

**A maggio SBB Cargo ha avviato la sua prima campagna di annunci in Svizzera, che mostra in maniera sorprendente le prestazioni fornite dall'azienda alla popolazione svizzera.**

Sugli annunci non si vedono locomotive o carri merci. Al loro posto si potrà vedere in maniera sorprendente il carico che i treni merci trasportano e che spesso rimane nascosto agli occhi della popolazione. Con questa campagna SBB Cargo vuole comunicare quali prestazioni concrete si celano dietro alle cifre astratte come «ogni anno 58 milioni di tonnellate di merce trasportate» o «10 miliardi di tonnellate-chilometro».

I soggetti degli annunci pubblicitari mostrano dei beni di trasporto conosciuti come il ferro grezzo o l'olio minerale, ma anche le collezioni moda o i carrelli della spesa stracolmi di merce dei grandi distributori svizzeri. Accompagnati dallo slogan «Contate su di noi», saranno pubblicati otto soggetti diversi.

► [www.sbbcargo.com/it/campagna](http://www.sbbcargo.com/it/campagna)



Contate su di noi.  SBB CFF FFS Cargo

**Per la spesa di tutti i giorni: SBB Cargo.**

Tonnellate di merci e tonnellate-chilometro in concreto.

Foto: Guy Perrenoud



Inaugurazione federale.

## Nuovo terminal per la Svizzera romanda.

**Alla metà di aprile è entrato in funzione a Chavornay, Canton Vaud, il primo terminal per il traffico intermodale nella Svizzera romanda.**

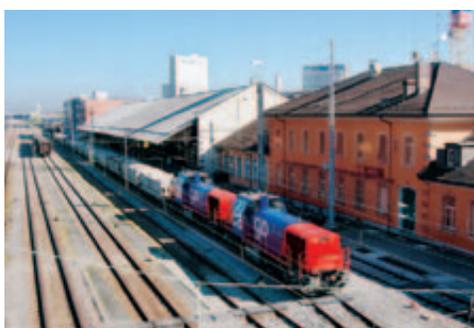
Il consigliere federale Moritz Leuenberger ha inaugurato la moderna piattaforma di trasbordo per container e casse mobili. Il terminal Terco, con una superficie di 30 000 metri quadri, dispone di quattro binari ed è situato in una posizione favorevole, un'area industriale in via di sviluppo tra Yverdon e Losanna. Dopo una fase di introduzione, all'inizio transiteranno tre volte a settimana dei treni container tra Chavornay e Basilea-Kleinhüningen.

## Convegno specializzato per il settore degli oli minerali.

**A metà aprile ChemOil Logistics, una società affiliata di SBB Cargo, ha organizzato un convegno per il settore degli oli minerali fornendo informazioni aggiornate sugli attuali sviluppi.**

ChemOil si pone come obiettivo di riunire periodicamente attorno ad un tavolo gli specialisti del settore degli oli minerali per discutere assieme le questioni più attuali. Christoph Gabrisch, responsabile dello sviluppo aziendale veicoli presso SBB Cargo, ha illustrato al convegno cosa cambierà con il nuovo diritto riguardante l'utilizzazione dei veicoli ferroviari, introdotto a seguito dell'auspicata uniformazione a livello internazionale. Arnold Berndt, vice responsabile della sezione traffico merci presso l'Ufficio federale dei trasporti, ha fornito informazioni sui principi di base, gli effetti e gli sviluppi legati alle sovvenzioni per i prezzi dei tracciati. E Barbara Schoch del Centro Servizi Clienti ha mostrato come le pratiche amministrative si semplifichino notevolmente quando il cliente e la ferrovia merci si scambiano i dati relativi ai trasporti per via elettronica.

Foto: Thomas Stutz



Materiale di scavo in treno: Basilea St. Johann.

## Materiale di scavo su rotaia.

**Da febbraio a maggio 2005 SBB Cargo ha trasportato circa 80 000 tonnellate di materiale di scavo dal cantiere Novartis di Basilea fino a Rümmlang.**

Ogni giorno SBB Cargo ha trasportato 1000 tonnellate di materiale di scavo dal grande cantiere Novartis a Basilea St. Johann fino a Rümmlang nel Canton Zurigo, dove la Eberhard Recycling AG gestisce degli impianti per la preparazione di materiali del suolo. Grazie all'impiego della ferrovia si sono potute evitare circa 5600 corse di camion.

SBB Cargo e Eberhard Recycling AG, azienda specializzata nel genio civile e risanamento del suolo con sede a Kloten, hanno già collaborato con successo alla realizzazione di diversi grandi progetti. L'area del cantiere a St. Johann e l'impianto a Rümmlang sono provvisti di binari di raccordo; i trasporti ferroviari ininterrotti rappresentano quindi una soluzione pratica, ecologica e conveniente.

La sede centrale di Novartis a Basilea, con i suoi numerosi edifici per la ricerca, la produzione e l'amministrazione, sarà trasformata nei prossimi anni in un Campus del sapere.



Foto: Robert Sprang

Discussioni pubbliche che hanno suscitato un vivo interesse: qui a proposito del traffico intermodale.

## Una forte presenza alla fiera.

**SBB Cargo e ChemOil Logistics hanno presentato la propria offerta alla «transport logistic», una delle principali fiere del settore. I visitatori hanno mostrato in particolare interesse per le discussioni pubbliche e le soluzioni per i clienti.**

SBB Cargo ha organizzato sette discussioni pubbliche. Davanti ad un pubblico interessato, varie personalità dei diversi settori hanno disquisito sui più recenti sviluppi del traffico merci transfrontaliero su rotaia. In particolare ha suscitato un'eco molto positiva il fatto che SBB Cargo sia in grado di gestire in piena autonomia i servizi di trasporto sulla tratta Germania-Svizzera-Italia.

La varietà e la complessità delle soluzioni logistiche che SBB Cargo fornisce ai clienti sono state illustrate con soluzioni per clienti su vasta scala. Durante la fiera SBB Cargo ha annunciato che continuerà ad investire in catene logistiche sempre più efficienti: a Duisburg, in Germania, potrebbe persino essere aperta una nuova piattaforma. Anche a Torino, in Italia, è prevista una nuova piattaforma che dovrebbe entrare in funzione entro dicembre.

# L'asse dell'acciaio si estende.



**Con il trasporto di coil per conto di ThyssenKrupp Stahl AG l'asse Germania-Italia di SBB Cargo si estende, in Germania, fino al Bacino della Ruhr. La realizzazione della nuova piattaforma di Duisburg rappresenta per SBB Cargo un'ulteriore pietra miliare per l'attuazione della strategia sull'asse Nord-Sud.**

Il nuovo treno blocco di SBB Cargo, proveniente dal Bacino della Ruhr, attraversa la Svizzera diretto in Italia almeno due volte alla settimana. Trasporta oltre mille tonnellate di materiale da cui prenderanno forma auto eleganti, lucide e scattanti. Ma all'origine c'è il coil, un grosso rotolo d'acciaio che pesa tra 15 e 25 tonnellate, ma è estremamente delicato. Va protetto dall'umidità e dagli urti; per questo viene trasportato in speciali carri d'acciaio detti «Shimmms». I coil del Bacino della Ruhr provengono dal maggior produttore europeo del settore, la ThyssenKrupp Stahl AG di Duisburg. Se oggi possono viaggiare su rotaia con SBB Cargo fino a Desio, è grazie ai trasporti ininterrotti dalla Germania all'Italia organizzati da SBB Cargo, in collaborazione con le società affiliate.

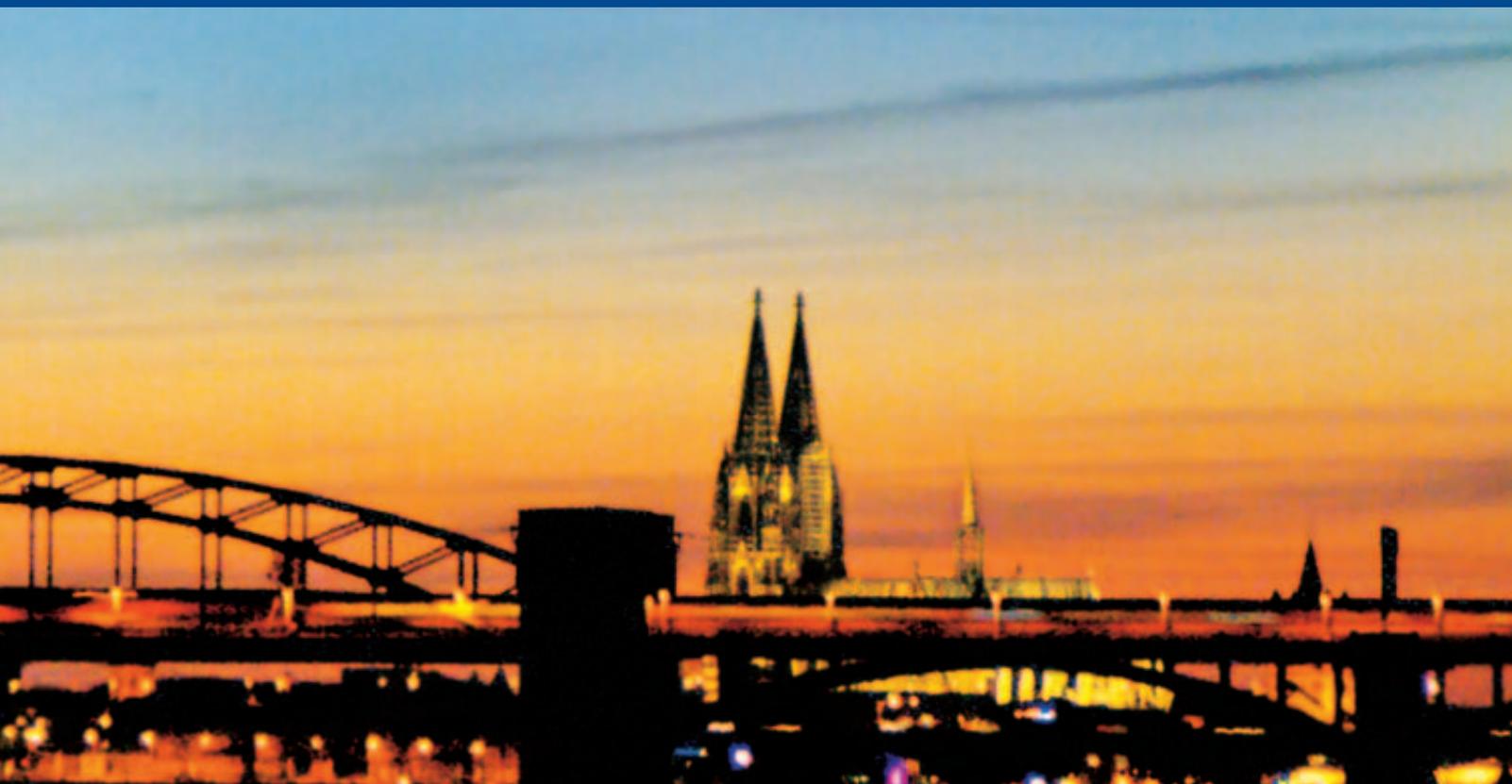
## Un sistema esemplare.

«Volevamo un partner che si assumesse l'intera responsabilità del trasporto su tutta la tratta», così Dieter Lindenblatt, direttore di ThyssenKrupp Stahl AG, motiva la scelta a favore di SBB Cargo. Una «soluzione patchwork», formata dalle più diverse società che contribuiscono al trasporto internazionale, non è più all'altezza dei tempi. Il fatto che SBB Cargo assuma l'intera responsabilità del trasporto rappresenta per ThyssenKrupp una nuova prospettiva, decisiva per gli sviluppi futuri. «L'industria dell'acciaio», dice Lindenblatt, «è fortemente interessata ai servizi che può fornire un'azienda ferroviaria affidabile ed efficiente.» E lo split modale attuato dalla ThyssenKrupp dimostra che l'interesse di questa azienda va oltre le parole: essa trasporta

## SBB Cargo – partner per il trasporto su vie d'acqua e su rotaia.

I produttori nordeuropei che desiderano trasportare il loro acciaio nell'Italia settentrionale, possono scegliere tra diverse catene logistiche. Se, per esempio, gli stabilimenti si trovano direttamente su una via d'acqua, le merci vengono spesso trasportate sul Reno fino a Basilea, dove sono trasbordate sui treni e poi avviate verso sud; lungo questo percorso i clienti possono usufruire anche di un deposito intermedio a prezzi vantaggiosi. In altri casi è più conveniente per i clienti servirsi del trasporto su rotaia lungo l'intera tratta. SBB Cargo è in grado di offrire soluzioni ottimali per entrambe le scelte logistiche.

infatti il 40% delle merci su rotaia, un altro 40% sulle vie d'acqua e il restante 20% su strada.



Dieter Lindenblatt, direttore di ThyssenKrupp.

Il trasporto di coil di ThyssenKrupp è un'iniziativa recente che è stata realizzata senza problemi degni di nota, anche se, come sottolinea Lindenblatt, si tratta di una soluzione impegnativa che pone varie condizioni: le merci non devono subire danni durante il trasporto e devono arri-

« **Volevamo un partner  
che si assumesse  
l'intera responsabilità  
del trasporto  
su tutta la tratta.** »

Dieter Lindenblatt

vare all'ora concordata, per assicurare il rifornimento dei clienti; la composizione di entrambi i treni blocco, inoltre, si basa su singoli carri provenienti da quattro diversi stabilimenti dell'area di Bochum e Dortmund. La Dortmunder Eisenbahn, su incarico di SBB Cargo, riunisce i carri e li ►



Un carico pesante, ma delicato: trasbordo dei coil a Desio.

trasferisce alla stazione di Köln-Eifeltor, dove vengono presi in consegna da SBB Cargo Deutschland. A Basilea la competenza passa alla società madre, mentre per l'ultimo tratto su rotaia, e cioè tra Chiasso e Desio, è responsabile la società affiliata SBB Cargo Italia. Nella piattaforma di Desio i coil sono trasbordati su autocarri e consegnati ai destinatari con trasporto su strada.

## La nuova sede di SBB Cargo Deutschland a Duisburg.

Nel quadro dell'estensione dei servizi fino al Bacino della Ruhr, all'inizio di giugno 2005 SBB Cargo Deutschland ha trasferito la sede da Colonia a Duisburg. Con questa decisione SBB Cargo riconosce l'importanza della piattaforma di Duisburg e provvede a dislocare personale, locomotive e know-how il più vicino possibile all'attività di carico delle merci di questa importante regione industriale.

Ecco il nuovo recapito:

**SBB Cargo GmbH**  
 Schifferstrasse 200  
 47059 Duisburg  
 Germania  
 Telefono +49 (0)203 607 84 07  
 Fax +49 (0)203 607 84 09  
 deutschland@sbbcargo.com

## La nuova piattaforma di Duisburg.

Da maggio 2004, SBB Cargo offre un servizio di treni per il trasporto dell'acciaio dalla Germania fino all'Italia e annovera fra i principali clienti la Saarstahl AG che si occupa principalmente del trasporto di vergella (tondino di ferro) dal Saarland fino all'area a sud del Lago di Como. Ora, con il trasporto per conto di ThyssenKrupp, SBB Cargo si è spinta molto più a nord in Germania. Al momento SBB Cargo sta costruendo una piattaforma a Duisburg, per consentire ad altre imprese della regione un facile trasbordo delle loro merci sui treni e quindi un trasporto rapido e sicuro verso sud.

Questo posto di smistamento dispone di oltre 36 000 metri quadri di depositi coperti, di binari all'aperto e coperti nonché di moderni impianti di trasbordo, ed è in grado di ricevere merci quali acciaio in tutte le forme, carta, articoli commerciali su palette, big bag o legno. SBB Cargo organizza trasbordo e trasporto con servizio «porta a porta» (con trasporto su strada da e per la stazione) oppure con servizio da stazione a stazione. Per la consegna dei carri vuoti o carichi SBB Cargo opera in collaborazione con la locale società duisport rail.

A Desio (Norditalia) un impianto simile è a disposizione dei destinatari ed entro la fine del 2005 un'altra piattaforma, gestita da SBB Cargo,



SBB Cargo, ora fino a Duisburg.

dovrebbe entrare in funzione a Torino. In questo modo i produttori tedeschi di acciaio e l'industria automobilistica italiana – coil e auto da sogno – sono ancora più vicini.

Testo: Ursula Hombberger. Foto: Uwe Niehuus, Hansjörg Egger.

# Utilizzare le sinergie ottenute attraverso le partnership.



## Moreno Krattiger

È amministratore delegato di Panlog AG, società appartenente a Swiss Steel. Panlog tutela gli interessi logistici delle imprese nelle diverse sedi di produzione, con particolare riguardo ai flussi di merci relativi ai rifornimenti, al deposito, alla distribuzione e al riciclaggio. Ogni anno Panlog movimentata su rotaia, strada e vie d'acqua 2,5 milioni di tonnellate di materiale da e per la Svizzera.

Con l'integrazione di due acciaierie in Germania all'inizio di quest'anno, Swiss Steel si è trasformata in una multinazionale dell'acciaio: quattro acciaierie, sei laminatoi e tre stabilimenti di fabbricazione dell'acciaio lucido hanno oggi una capacità di produzione annuale di 2,5 milioni di tonnellate. Il complesso industriale dà lavoro a 5300 dipendenti e realizza un fatturato di 2,5 miliardi di franchi all'anno.

Panlog intende effettuare i propri trasporti in modo adeguato sfruttando in modo ottimale i punti di forza di ogni vettore. Partnership di lunga durata hanno lo scopo di apportare nuove soluzioni che devono rispettare non solo i prioritari aspetti di economia aziendale, bensì anche i criteri di «elevata qualità dei servizi», «adeguata logistica aziendale» e «rispetto ambientale».

La sensibilità dei costi delle materie prime e la varietà della gamma di prodotti richiedono alla catena logistica un grande sforzo di flessibilità e continuità. Nella logistica dei rifornimenti questo significa, ad esempio, tenere a disposizione degli stabilimenti le materie prime, alle scadenze convenute e, se possibile, senza ricorrere a depositi intermedi. La logistica del deposito e della distribuzione deve garantire lo svolgimento ottimale

« Le sinergie devono diventare patrimonio comune delle imprese. »

Moreno Krattiger

dei processi e dei flussi delle merci. Infine, i prodotti ottenuti devono essere caricati, se possibile, immediatamente e, ancora una volta, senza deposito intermedio.

Panlog, da parte sua, è confrontata con le condizioni generali poste dalla politica dei trasporti, le ristrutturazioni dei principali partner del settore e le difficoltà di capacità di singole aziende di trasporto. Ci servono, tuttavia, soluzioni efficaci al di là dei confini nazionali che soddisfino le nostre esigenze – vale a dire effettuare consegne just in time e rispettare un elevato livello qualitativo.

## Soluzioni creative.

Per far fronte alle sfide poste da un mercato in crescita e sensibile ai costi, le sinergie interne al gruppo Swiss Steel e quelle sviluppate con i partner commerciali devono diventare patrimonio comune delle imprese. Un buon esempio è costituito dall'intesa raggiunta tra SBB Cargo e Panlog nelle attività di smistamento nella

stazione di Emmenbrücke, dove Swiss Steel movimentata la maggior parte del volume di merce. Panlog ha bisogno di un inoltro e una consegna quanto mai flessibili dei carri ferroviari nell'area riservata alla ditta. La soluzione è creativa e consente ora a Panlog di utilizzare meglio l'infrastruttura di smistamento nonché di impiegare in modo più adeguato il personale preposto. Il risultato è una flessibilità ancora maggiore; SBB Cargo in cambio ha potuto realizzare una struttura dei costi più variabile. Nasce così una situazione vantaggiosa per tutte le parti coinvolte.

## Partnership affiatate.

A seguito dell'espansione di Swiss Steel, Panlog si occupa ora in particolare della concentrazione dei volumi di trasporto, dell'impiego ottimale dei partner del trasporto, del conseguente utilizzo di moderni mezzi di comunicazione, dell'armonizzazione dei processi di lavoro e dell'integrazione dei sistemi informatici in uso. Desideriamo infatti rimanere veri professionisti della logistica dell'acciaio, efficienti e competitivi, anche in presenza di nuove condizioni di lavoro. Per conseguire questo obiettivo, ci servono solide partnership con aziende di servizi attente ai bisogni dei clienti e capaci di apportare un autentico valore aggiunto attraverso soluzioni logistiche su misura e specializzate.

Le nostre merci e la ferrovia hanno stabilito da tempo una stretta alleanza; pertanto Panlog conta su una buona collaborazione e su un'elevata qualità dei servizi da parte della ferrovia. Seguiamo con molta attenzione l'ulteriore potenziamento dell'Open Access e gli sforzi compiuti dalle ferrovie europee per adeguarsi alle nuove esigenze del mercato. Dunque, anche in futuro Panlog intende avvalersi dell'accresciuta efficienza delle aziende ferroviarie del trasporto merci.

Foto: Robert Sprang.



## Ferro liquido in viaggio.

**Il macchinista Marko Schwiontek spinge in avanti l'interruttore graduale per l'avvio del treno. Le ruote aderiscono ai binari e la locomotiva si mette lentamente in marcia. Ben visibili nella cabina di guida sono appese le istruzioni in caso di emergenza. Accanto alla voce carico sta scritto «sostanza liquida riscaldata» – un'espressione alquanto vaga per indicare il ferro grezzo ad una temperatura di 1400 gradi Celsius che Schwiontek si accinge a trasportare.**

La locomotiva del tipo Re 421 traina sei cosiddetti carri torpedo; il peso complessivo del treno raggiunge le 2112 tonnellate. Ogni carro trasporta 160 tonnellate di ferro liquido. Sui sedici assi poggia un container a forma di sigaro, dotato di doppia parete con rivestimento di mattoni refrattari. Lo spessore delle pareti è sottoposto

a regolari controlli: se una di esse è troppo sottile, il carro viene portato alla revisione e la parete ricostruita. Schwiontek guida la locomotiva per conto di SBB Cargo, dalla ditta Dillinger Hütte di Dillingen, all'acciaiera dell'impresa Saarstahl di Völklingen, distante quasi 20 chilometri. La locomotiva di manovra, di proprietà dell'azienda,

spinge con grande precisione un carro dopo l'altro sotto la stazione di riempimento, per effettuare le operazioni di carico. Un getto di ferro liquido, del diametro di un braccio, si riversa nel container. Ciascuna apertura viene chiusa con un coperchio, per riparare il contenuto dei carri da impurità e soprattutto da acqua. Il team



land di SBB Cargo in Germania. Lo stabilimento siderurgico Rogesa GmbH (impresa comune della Dillinger Hütte e della Saarstahl AG) non dispone di un deposito e produce ferro grezzo 365 giorni all'anno e 24 ore su 24. Anche l'acciaieria della Saarstahl a Völklingen necessita di un servizio di caricamento ininterrotto. «SBB Cargo garantisce che la catena dei trasporti non si interrompa mai», dice il 34enne.

**Nel cuore dell'industria dell'acciaio.**

«Il trasporto tra gli altiforni e l'acciaieria è uno dei compiti più delicati di cui ci occupiamo», dice Wolfgang Wainer, responsabile della gestione trasporti presso Saarstahl. «Tale trasporto collega i due centri pulsanti della produzione di acciaio: l'altoforno, che è il cuore della produ-

« SBB Cargo garantisce che la catena dei trasporti non si interrompa mai. »

Andreas Freymuth

zione di ferro grezzo, e l'acciaieria, che determina invece la cadenza dei ritmi di lavoro per i laminatoi ad essa collegati.» Wolfgang Wainer è molto soddisfatto della qualità dei servizi di SBB Cargo e sostiene che la ferrovia merci svizzera è un partner decisivo e affidabile. L'incarico è stato assegnato a SBB Cargo grazie alle condizioni proposte e alle esperienze ►

**Ferro e acciaio.**

Per la produzione di ferro sono necessari minerale ferroso, coke, calcare e molta energia – materie prime fondamentali importate oggi dal Sudamerica (minerale ferroso) e dalla Francia (coke, calcare). L'energia proviene prevalentemente dalle centrali a carbone della regione, che bruciano il carbone locale e quello importato dalla Francia e dalla Polonia. Il ferro grezzo contiene dal 3,5 al 4,5% di carbonio: quindi è fragile e diventa subito molle quando si scalda. Nelle acciaierie il ferro grezzo viene trasformato in acciaio; a tale scopo si eliminano elementi indesiderati e se ne aggiungono altri che sono indispensabili. Ma la ricetta esatta della preparazione dell'acciaio è tra i segreti meglio custoditi di ogni stabilimento siderurgico.



Venti chilometri tra la ferriera e l'acciaieria.



addetto allo smistamento compone un treno con i carri torpedo, il verificatore controlla carri e freni e infine la direzione dà il permesso per il trasporto della «zuppa», come si chiama qui in gergo il ferro liquido.

SBB Cargo si occupa di questo trasporto così impegnativo dall'inizio di marzo. Marko Schwiontek, nel frattempo, ha imparato a conoscere ogni sassolino della via ferrata, ma conduce il suo scottante carico con la massima concentrazione, come se lo facesse per la prima volta. Ogni giorno transitano nove coppie di treni. «La sfida principale di questo trasporto consiste nel garantire la massima affidabilità», dice Andreas Freymuth, 34 anni, responsabile del team Saar-



Locomotiva svizzera con ferro liquido tedesco, in viaggio tra Dillingen e Völklingen.



Lavoro di precisione: operazioni di carico dei carri torpedo.



Garantisce la sicurezza: Andreas Freymuth.

positive realizzate con il trasporto di acciaio verso l'Italia settentrionale. SBB Cargo effettua infatti già dal mese di maggio 2004 il trasporto settimanale di due treni completi diretti a sud per conto di Saarstahl.

### Il ferro nel sangue.

Andreas Freymuth è responsabile, presso SBB Cargo, dell'organizzazione dei servizi e dell'esecuzione del trasporto di ferro liquido. SBB Cargo ha costituito a Völklingen un team composto da circa 24 collaboratori che si occupa in concreto del compito. «Come abitante del Saarland si può dire che sono cresciuto con il ferro nel sangue», dice Freymuth. In passato, in qualità di macchinista, ha guidato lui stesso il trasporto della «zuppa» e ne conosce perciò tutte le caratteristiche meglio di chiunque altro. Si impegna senza sosta, perché siano osservati con scrupolo e precisione gli elevati standard di sicurezza, anche se ormai per il personale il lavoro è di-

ventato una routine. «La puntualità è essenziale per questo trasporto. Dovessimo avere un ritardo anche di pochi minuti, informeremmo subito il cliente», afferma Freymuth. Per evitare imprevisti a Völklingen è sempre pronta una locomotiva di riserva e un collaboratore di turno deve tenersi pronto a prendere servizio nel giro di trenta minuti.

Fuori sfilano piccole località e sullo sfondo si vede una collina boscosa con materiale estratto dalla miniera di carbone di Ensdorf. Ma il macchinista Schwiontek non presta alcuna attenzione al paesaggio, guarda in avanti e dopo poco annuncia via radio alla direzione che il carico di ferro liquido sta arrivando. Gli viene assegnato un binario d'arrivo. Quando Schwiontek arresta il treno, la squadra addetta allo smistamento porta i carri nell'area dello stabilimento. Una gru toglie i coperchi mentre i carri, uno dopo l'altro, sono spinti verso la stazione di scarico. L'addetto allo scarico siede nel centro di controllo, proprio accanto alla stazione e, mediante il comando a distanza, mette i container in posizione orizzontale in modo che il ferro liquido possa colare nella siviera: l'apposito recipiente è alto oltre 5 metri e può contenere il volume di un intero carro.

Marko Schwiontek non ha occasione di vedere l'enorme gancio che solleva la siviera e ne rovescia il ferro liquido nel forno per l'ulteriore lavorazione. Infatti, sta già tornando a Dillingen – questa volta con quattro carri vuoti.

Testo: Martin Radtke. Foto: Hansjörg Egger.

## Duplica risu a Luino.



### SBB Cargo conferma il proprio nel traffico ferroviario europeo: bicorrente Re 484, SBB Cargo cambiare la locomotiva e senza

«Mentre prima restavamo fermi per oltre un'ora a causa delle manovre di smistamento, adesso ripartiamo dopo una breve sosta, senza cambiare la locomotiva. Abbiamo ridotto le interfacce e il traffico nel suo insieme risulta snellito e accelerato», dichiara con soddisfazione Rudolf Scheibler, il nuovo responsabile della società affiliata di SBB Cargo in Italia. Per rendersi conto del funzionamento del nuovo sistema di traspor-

Itato



**ruolo di azienda all'avanguardia grazie alla nuova locomotiva attraversa ora Luino senza le manovre di smistamento.**

ti, Scheibler poco tempo fa è salito su un treno merci a Duisburg (nel nord della Germania) e ha accompagnato i container e le casse mobili fino a Gallarate, in Italia, per un viaggio della durata di diciotto ore. La sua impressione è molto positiva: «Grazie alle nuove locomotive in servizio transfrontaliero, la sosta ai confini nazionali diventa più breve e si evitano le manovre di smistamento.»

## Dati tecnici della locomotiva Re 484.

Velocità massima	140 km/h
Potenza massima	5,6 MW
Massimo sforzo di trazione all'avviamento	300 kN
Peso	85,6 t
Tipi di corrente	15 kV AC, 16,7 Hz 3 kV DC
Sistemi di protezione dei treni	Svizzera, Italia
Lunghezza fuori tutto	18 900 mm
Larghezza	2978 mm

### La prima ferrovia merci senza cambio di locomotiva.

SBB Cargo, grazie al nuovo sistema operativo, è la prima ferrovia europea ad effettuare il trasporto di merci fra l'Italia e la Svizzera senza cambio di locomotiva. Tale risultato d'avanguardia è reso possibile dall'impiego della nuova locomotiva bicorrente Re 484 che, grazie alle tecnologie di cui è dotata, è in grado di circolare

«**Mentre prima restavamo fermi per oltre un'ora a causa delle manovre di smistamento, adesso ripartiamo senza cambiare la locomotiva.**»

Rudolf Scheibler

sia sulla rete ferroviaria italiana sia su quella svizzera. Finora era necessario sganciare le locomotive svizzere nella stazione di frontiera di Luino e sostituirle con quelle italiane. Dall'aprile 2005 dodici locomotive bicorrente fanno la spola tra il capoluogo ticinese di Bellinzona e la città lombarda di Gallarate. SBB Cargo ha ordinato un totale di diciotto locomotive di questa serie.

### Maggiore puntualità e affidabilità.

I vantaggi per la clientela sono evidenti. L'impiego della nuova locomotiva rende superflue le manovre di smistamento nella stazione di Luino, già sovraccarica di traffico. Ciò è particolarmente importante, perché il traffico merci combinato non accompagnato attraverso le Alpi vuole essere un prodotto di elevata qualità, come sottolinea Thomas Senekowitsch, responsabile della Regione Chiasso: «Lavorare con costante disponibilità di mezzi è di massima importanza soprattutto alle frontiere, perché ci permette di fornire servizi più puntuali e affidabili e quindi di distinguerci nettamente dalla concorrenza.»

Per il trasporto merci questo tratto più a sud dell'asse produttivo Duisburg-Colonia-Basilea-Goldau-Bellinzona-Gallarate/Novara riveste una grande importanza strategica e Rudolf Scheibler conferma: «Il transito di Luino, insieme a quello di Chiasso, è il più importante passaggio di frontiera tra la Svizzera e l'Italia.» Per il traffico intermodale Luino costituisce il principale passaggio di frontiera di tutto l'arco alpino. Circa il 30% delle merci trasportate da SBB Cargo transita per la frontiera di Luino, il 55% circa per Chiasso e il 15% per Domodossola.

### Investimenti nelle infrastrutture.

Per alleggerire la situazione della strozzatura di Luino, anche l'autorità italiana competente per le infrastrutture, la Rete Ferroviaria Italiana RFI, ha effettuato considerevoli investimenti. In Italia, la capacità delle tratte e la flessibilità sono considerevolmente aumentate grazie a una progressiva automazione della stazione di Luino, all'ampliamento di una preesistente stazione-crocevia tra Luino e Laveno, al potenziamento della linea tra Laveno e Sesto e alla nuova tratta di circonvallazione di Sesto Calende: tutti questi interventi hanno dato maggiore stabilità alla produttività. Se il mercato lo richiederà, la locomotiva bicorrente potrebbe in futuro essere utilizzata anche per l'attraversamento delle frontiere di Chiasso e Domodossola. E Thomas Senekowitsch annuncia che SBB Cargo si sta già preparando in vista di questa eventualità.



**Rudolf Scheibler**, 38 anni, è responsabile di SBB Cargo Italia dall'inizio di maggio 2005. In precedenza ha lavorato per tredici anni nel campo del traffico intermodale per un'azienda internazionale di trasporti e logistica, in cui ha occupato la posizione di responsabile delle società affiliate in Italia. Rudolf Scheibler è sposato, padre di tre figli e vive in Italia.

Testo: Susanne Wagner. Foto: TI-Press, Daniel Wietlisbach.



## Dalla penna a sfera al carro armato.

**L'azienda leader in Svizzera per il riciclaggio utilizza sempre più la rotaia per il trasporto di rottami ferrosi. SBB Cargo le ha da poco organizzato un servizio di treni blocco da Kaiseraugst all'area di Milano. L'azienda ne è pienamente soddisfatta.**

La ditta Thommen AG ha la sua sede proprio di fronte alla stazione di Kaiseraugst, nel Cantone Argovia. Per quest'impresa, leader a livello nazionale, il collegamento ferroviario riveste un'importanza cruciale, poiché affida a SBB Cargo quattro quinti dell'intero volume di rottami ferrosi che escono dal suo grande impianto di frantumazione.

La sua attività principale è lo smontaggio e la lavorazione di materiali a contenuto metallico

per l'acciaio e i metalli non ferrosi. Il direttore Stephan Thommen, 45 anni, succeduto tre anni fa a suo padre René, afferma che l'impianto frantuma oggetti di tutti i generi, «dalla penna a sfera al carro armato». Tra i clienti fedeli della Thommen AG figurano anche le FFS per le quali ogni anno smaltisce e rottama 150 vagoni passeggeri, molti vagoni merci, locomotive (anche da manovra), carrelli e set di ruote.

Il volume di lavoro realizzato da questa

azienda, che fornisce tra gli altri servizi anche la decontaminazione, è notevole: ogni giorno lavorativo vengono frantumate, smistate e preparate per l'invio ai forni di fusione ben 1200 tonnellate di rottami; allo stesso tempo circa 120 autocarri la riforniscono di altri rottami. Il parco automezzi è composto da 5 autocarri della ditta, 250 container e 150 cassoni ribaltabili a cui si aggiungono 13 automezzi a contratto, 3 di cui sono specializzati per il trasporto di auto fuori uso.

## Un gruppo molto ramificato.

Dal 1953 la Thommen AG ha sede a Kaiseraugst. Il settore operativo di quest'impresa a conduzione familiare e con settanta dipendenti si basa su due elementi portanti: una cesoia per rottami dotata di una potenza di taglio di 850 tonnellate e una frantumatrice da 2000 CV che inghiotte fino a 80 tonnellate di materiale grezzo all'ora (per es. auto fuori uso), lo frantumata, lo smista e lo espelle, preparandolo per il forno di fusione. Viene così prodotto un 25% massimo di materiale non metallico non riciclabile, corrispondente a circa 18 000 tonnellate annue destinate a inceneritori nazionali ed esteri.

Tre ditte svizzere e una tedesca fanno parte del gruppo Thommen che detiene, inoltre, una partecipazione determinante in altre tre imprese svizzere. Il suo portfolio comprende rottami di ferro, metalli non ferrosi, apparecchi elettronici e di refrigerazione, boiler, cavi, lamiera, alluminio di uso domestico, barattoli di alluminio, amianto, tubi al neon e batterie. Gli apparecchi elettronici vanno dallo spazzolino elettrico alle TV e ai PC fino alla lavatrice. Accanto al recupero di materiali pregiati come rame, ferro, alluminio, oro, nichel, la gamma di attività include inoltre lo smaltimento di sostanze nocive (batterie, accumulatori, condensatori contenenti PCB, interruttori al mercurio, tamburi al selenio, ecc.).

Il bacino di raccolta delle materie prime si estende in tutta la Svizzera e nel sud della Germania. La tipologia dei fornitori è molto varia e «comprende – precisa Thommen – settori diversi e aziende di varie dimensioni, dal piccolo lattoniere

## « SBB Cargo organizza per noi treni che trasportano rottami di ferro da Kaiseraugst alle acciaierie dell'area di Milano. »

Stephan Thommen

fino al grande gruppo industriale.» Il trasporto alla volta delle industrie di trasformazione in Svizzera, Germania, Italia, Lussemburgo e Francia, si svolge su camion per la totalità del metallo non ferroso e per il 20% del volume dei rottami di acciaio.

### Interi treni verso l'Italia.

Talvolta nell'esportazione di rottami ferrosi si ricorre anche alla navigazione sul Reno e la Thommen AG gestisce un apposito impianto di trasbordo a 15 chilometri di distanza, nel porto di Kleinhüningen (Basilea-Città). SBB Cargo si occupa di tutte le operazioni per arrivare fino al porto. Ma non solo: dall'inizio del 2005 organizza ogni mese due o tre treni di venti carri che tra-



Stephan Thommen: i rottami sono il suo mestiere.

sportano 50 tonnellate di rottami ferrosi da Kaiseraugst alle acciaierie dell'area di Milano.

«La nuova attività è stata resa possibile grazie ai treni completi di SBB Cargo», dice Thommen. «Il servizio a carri completi sarebbe stato troppo dispendioso.» Dopo alcuni problemi di coordinamento iniziali tra Trenitalia e SBB Cargo, Thommen si ritiene del tutto soddisfatto del servizio.

La penuria a livello mondiale e il conseguente aumento del prezzo dell'acciaio non solo hanno fatto aumentare il fatturato dei produttori, ma hanno anche provocato un boom del riciclaggio. La mentalità «usa e getta» ha lasciato il posto alla scelta del recupero e lo stesso vale, anche se in misura più ridotta, nel caso dei metalli non ferrosi. Il commercio dei rottami prospera e con esso le ditte del settore come la Thommen AG. Il loro volume di attività è cresciuto di un terzo negli ultimi

cinque anni (i rottami elettronici hanno addirittura registrato un aumento del 60%).

L'enorme afflusso di apparecchiature elettroniche da rottamare è dovuto alla breve durata di questi prodotti e alla legge che obbliga i commercianti a ritirare gratuitamente gli articoli usati. «Stiamo già smaltendo moderni televisori al plasma», esclama Thommen. Per questo l'azienda di Thommen è sommersa da materiale: la montagna di rottami, frantumati e smistati per il 70% dalla frantumatrice s'innalza verso il cielo.

### Ancora più trasporti su rotaia.

Per far fronte allo sviluppo dell'attività, la Thommen AG prevede di mettere in funzione per la metà del 2005 un secondo impianto. Tale impianto si troverà a un solo chilometro di distanza a est di quello attuale, su un'area di 16 000 metri quadri e sarà dotato di due capannoni e di un raccordo ferroviario. Il trattamento del ferro rimane nella sede principale, mentre l'impianto di appoggio si occuperà dei metalli non ferrosi e delle componenti elettroniche.

Thommen sta prendendo ora in considerazione la possibilità di trasferire dalla strada alla rotaia anche il trasporto di una parte considerevole dei rottami in arrivo.

Testo e foto: Wilf Seifert.



L'auto di ieri è la materia prima di domani: operazione di carico di rottami a Kaiseraugst.



## Anche le sculture gigantesche viaggiano volentieri.

**Le creazioni di Bernhard Luginbühl vanno al di là di ogni norma. Ma anche le opere d'arte meno pesanti costituiscono una sfida non comune per la logistica.**

Il 76enne artista bernese Bernhard Luginbühl è di poche parole, ma ama le forme abbondanti. Alla domanda su come affronta i problemi di trasporto, si limita ad indicare una foto che lo ritrae nel 1972 alla stazione di Hindelbank davanti a un treno con sette carri scoperti carichi di pezzi di ferro informi. A prima vista si direbbe un carico di rottami, ma in realtà si tratta di opere d'arte: elementi di sculture in viaggio verso Berlino per un'esposizione dedicata a Luginbühl alla Neue Nationalgalerie.

Bernhard Luginbühl è noto dagli anni 50 soprattutto per le sue massicce sculture di ferro: si chiamano «Punch», «Bulldog», «Elefant», oppure hanno nomi tratti dalla mitologia greca come «Sisyphos», «Grosser Zyklus», «Atlas».

Jean Tinguely a proposito del suo amico ha detto una volta: «L'arte scultorea di Luginbühl è dinamica stabilizzata che forza la statica.» Ma a volte, bisogna spostare anche ciò che è stabiliz-

zato! Come è successo con «Atlas» che porta il mondo sulle spalle ed era tra le opere destinate all'esposizione di Berlino.

### Una piccola scienza.

«La logistica», dice Hana Streicher, restauratrice alla Neue Nationalgalerie, «costituisce il secondo fattore di spesa di un'esposizione, dopo la sicurezza e addirittura prima delle ristrutturazioni»; le considerazioni di tipo logistico svolgono quindi fin dall'inizio un ruolo importante nel progetto di un'esposizione. Il trasporto di opere d'arte è una piccola scienza con propri manuali, convegni per specialisti e controversie tra esperti. Esistono, ad esempio, speciali dispositivi di sospensione, dotati di molle regolabili, per proteggere le opere d'arte dalle scosse durante il viaggio. Alcuni esperti ritengono infatti che proprio le oscillazioni provocate dalla sospensione hanno causato i danni più gravi alle opere.

Nel 1972 Streicher non lavorava ancora alla Nationalgalerie, ma c'era, quando il New Yorker Museum of Modern Art (MoMA), il più importante museo d'arte moderna al mondo, espose a Berlino nell'estate 2004 una parte della sua collezione. La Nationalgalerie si avvale della collaborazione di spedizionieri specializzati come Hasenkamp. Hans-Ewald Schneider, amministratore delegato di Hasenkamp, spiega cosa rende speciale un trasporto di opere d'arte: «È semplicissimo: non ci possiamo permettere alcun errore. Una parete d'armadio può essere sostituita, il capolavoro di Cézanne «Martedì Grasso» no.»

Le opere d'arte vengono perciò trasportate per lo più in casse appositamente predisposte che oltre a neutralizzare le scosse, devono mantenere costanti la temperatura e l'umidità dell'aria. E siccome le opere d'arte non solo «forzano la statica», come diceva Tinguely, ma anche ogni norma, Hasenkamp ha fatto riprodurre la tromba

delle scale della Neue Nationalgalerie per provare come si può eseguire il trasporto di un'opera d'arte senza danneggiarla.

### Un angelo per Sydney.

SBB Cargo ha organizzato per Bernhard Luginbühl, o meglio per la famiglia Luginbühl, uno dei trasporti più impegnativi in occasione delle Olimpiadi del 2000. Le sculture furono smontate per il trasporto e rimontate in Australia. Durante i giochi olimpici furono esposte nel porto di Sydney opere di Bernhard Luginbühl, di sua moglie Ursi e dei suoi figli Brutus, Basil e Iwan; la scultura monumentale «Australian Angel», del peso di 22 tonnellate, restò in Australia come donazione.

Non è sempre possibile, però, smontare le opere d'arte. Hana Streicher della Neue National-

« L'arte scultorea di Luginbühl è dinamica stabilizzata che forza la statica. »

Jean Tinguely

galerie di Berlino dice: «Alcuni artisti lavorano in maniera davvero avventata senza preoccuparsi del trasporto, altri invece ci pensano sin dall'inizio.» Il «Broken Obelisk», la più grande opera portata dall'altra parte dell'Atlantico in occasione del «MoMA in Berlin» nel 2004 è alto 8 metri, di Barnett Newmann ed è per fortuna smontabile in tre parti. Come sostiene Streicher, le grandi opere nascono sin dalla loro creazione sotto forma di elementi staccati – e questo dovrebbe valere anche per le sculture primordiali di Luginbühl!



**Bernhard Luginbühl**, 76, vive e opera come artista indipendente da quando a 19 anni concluse la sua formazione di scultore alla scuola di belle arti. Si è affermato soprattutto grazie alle pesanti sculture di ferro che realizza dal 1953. Nelle opere giovanili ha usato, oltre al ferro, anche il fuoco come «materiale». Luginbühl risiede e lavora a Mötschwil, vicino a Burgdorf nel Cantone di Berna.

Testo: Marcel Hänggi.

Illustrazione: Michael Meister.

## Zolfo liquido su rotaia.



Foto: Hansjörg Egger

**Imballaggio eccezionale per un carico micidiale.**

**SBB Cargo, in collaborazione con la società affiliata ChemOil Logistics, trasporta attraverso la Svizzera zolfo liquido e addirittura bollente.**

Dall'inizio di quest'anno, tra la raffineria Tamoil a Collombey, nel Vallese, e il fabbricante di prodotti chimici intermedi, SF-Chem, di Pratteln vicino a Basilea, si svolge regolarmente un trasporto di «merce scottante»: lo zolfo liquido prodotto durante il processo di raffinazione del petrolio nel moderno impianto catalitico di piroschissione, gestito a partire dall'anno scorso da Tamoil. Il crescente volume di questo sottoprodotto viene lavorato da SF-Chem a Pratteln e trasformato in acido solforico che serve da base per prodotti chimici intermedi.

### Un unico interlocutore.

«In futuro produrremo da 6000 a 8000 tonnellate di zolfo all'anno», dichiara Stephan Haas, responsabile della logistica presso Tamoil. «Era nostra intenzione effettuare il trasporto di questo prodotto su rotaia, in primo luogo per evidenti ragioni tecniche di sicurezza e in secondo luogo per evitare di aumentare ulteriormente il traffico su strada.»

La temperatura del carico – lo zolfo è travasato a una temperatura tra 135 e 140 gradi e non può scendere sotto i 118 gradi – non pone solo dei limiti di tempo al traspor-

to, ma impone anche la scelta di uno speciale contenitore. Il deposito di carburante della raffineria di Collombey dispone di un raccordo ferroviario, ma non ha l'impianto per le operazioni di carico dello zolfo liquido; è stato quindi indispensabile adottare una soluzione di trasporto intermodale con il sistema di trasbordo orizzontale Cargo Domino. ChemOil ha fatto costruire un contenitore con pareti, rivestimenti e rubinetti in grado di resistere alle alte temperature.

ChemOil organizza prima il trasporto su strada tra Collombey e la stazione di St-Triphon e poi, in collaborazione con SBB Cargo, il percorso ferroviario verso Pratteln. La durata prevista del percorso è di almeno 12 ore, in modo che l'andata e il ritorno dei contenitori è assicurata nel giro di 24 ore. Attualmente i contenitori sono tre e ciascuno circola una volta alla settimana, ma per una fase successiva è già prevista una seconda di andata e ritorno settimanale.

ChemOil fornisce un ulteriore servizio: sorveglianza costantemente il contenuto dei serbatoi nella raffineria di Tamoil per impedire che lo zolfo superi il livello massimo e gestisce la programmazione dei trasporti in contatto permanente con lo speditore e con il destinatario.



## Priorità assoluta ai clienti.

**Eduard Loew è il responsabile Vendita Svizzera di SBB Cargo. Quest'uomo acuto e brillante impernia il suo lavoro sulle esigenze dei clienti e sa dare importanti impulsi al suo team.**

Per Eduard Loew il cliente è al primo posto, con i quaranta collaboratori che sostiene nello svolgimento dei loro incarichi. Ora la sua attenzione è interamente concentrata su SBB Cargo: vicinanza ai clienti, collaboratori, impegno – al momento la sfera professionale prevale su quella privata. Attualmente lavora a pieno ritmo. Responsabile Vendita Svizzera di SBB Cargo dal febbraio 2005, ha analizzato e al contempo portato avanti tutti i miglioramenti che reputava necessari. È un neofita della ferrovia. «È un mondo che non conosco», afferma. «Ma in fondo», aggiunge subito «si tratta di capire le esigenze dei clienti e di offrire loro delle soluzioni adeguate.» E in questo compito riesce con grande rapidità e precisione, anche grazie alla sua sete di sapere:

«Ho imparato molto presto l'importanza di prendere in mano il proprio destino e porre le domande essenziali. A me interessa sia l'aspetto strate-

«**In fondo si tratta di capire le esigenze dei clienti e di offrire loro delle soluzioni adeguate.**»

Eduard Loew

gico e progettuale, sia l'attuazione vera e propria.» La sua attività si suddivide tra il mercato e l'organizzazione – una realtà in continuo

fermento. «La situazione del mercato è più dinamica che mai», afferma Eduard Loew descrivendo il contesto di base. «Abbiamo in mano buone carte, nonostante la concorrenza attiva su strada e rotaia: già soltanto l'omologazione dei camion da 40 tonnellate ha aumentato la pressione sui fornitori di trasporti ferroviari.»

**Tre obiettivi nel mercato svizzero.**

Il competente team di vendita getta le basi di ogni rapporto con i clienti. Tutti i collaboratori del servizio esterno dispongono di un know-how specifico che impiegano a beneficio dei clienti. Sostenere i collaboratori e orientare ulteriormente i servizi alle esigenze di mercato – ecco i punti chiave su cui Eduard Loew intende concentrarsi.

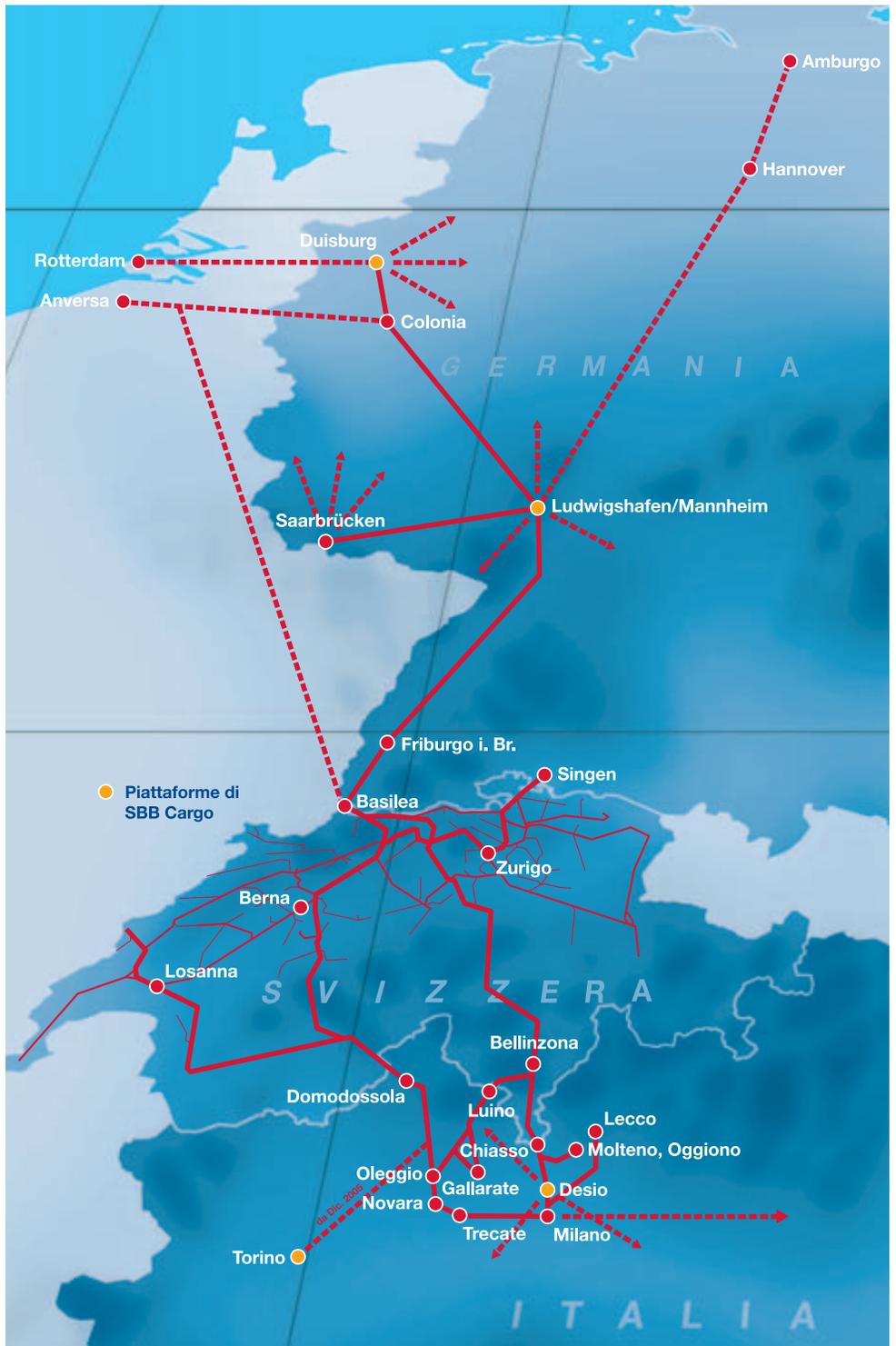
«Sia che si tratti di trasporti semplici o di soluzioni di distribuzione complesse, l'offerta di SBB Cargo è la risposta giusta», dice Loew. Egli ritiene però che vi siano potenzialità di ottimizzazione in svariati settori e a questo scopo propone in dettaglio le soluzioni. In riferimento al mercato svizzero, Loew formula tre obiettivi: «Mantenere la qualità, ampliare le soluzioni per i grandi clienti e offrire Cargo Domino ai clienti senza binario di raccordo o alle piccole e medie imprese.»

**Un impegno totale.**

Nel privato Loew conduce una vita piuttosto tranquilla. «Ho svariati interessi», afferma. Ama lo sport, in particolare lo sport di resistenza. Se il tempo glielo consente, la sera fa jogging dall'ufficio a casa. Suona e si dedica a piccole attività manuali. «È un modo per ricevere impulsi positivi e creare un buon equilibrio interiore.» Al momento, però, quasi tutto ruota attorno alla ferrovia. «Ci sto mettendo tutto il mio impegno e il compito è decisamente avvincente.»

**Eduard Loew**, 38 anni, ha conseguito il postdiploma di direzione aziendale per piccole e medie imprese presso l'Università di San Gallo. Ha iniziato la sua carriera professionale in una banca; per nove anni ha poi lavorato presso DHL dove ha svolto diverse funzioni, prendendo tra l'altro parte allo sviluppo e alla direzione del Key & Global Account Management e del Product & Service Development. Parallelamente si è perfezionato nella gestione del marketing e della distribuzione. Nel 1999 è passato ad una compagnia assicurativa per la quale ha istituito ex novo l'attività Business to Business. Infine, Loew è stato membro della direzione nel ruolo di responsabile operativo Marketing & Vendita. Dal febbraio 2005 ricopre la funzione di responsabile Vendita Svizzera da SBB Cargo. Eduard Loew è padre di due figli e vive a Hofstetten, Soletta.

Testo: Susanne Perren.  
Foto: Andreas Zimmermann.



**Centro Servizi Clienti:**

**Centro Servizi Clienti**  
Rue de la Carrière 2A  
1700 Friburgo  
Svizzera  
Tel. Svizzera 0800 707 100  
Fax Svizzera 0800 707 010  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
Fax Europa 00800 7222 4329  
cargo@sbb.ch  
www.sbbcargo.com

**Marketing & Sales:**

**Vendita CH (senza Ticino)**  
Casella postale  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. +41 (0)512 29 00 04  
Fax +41 (0)512 29 00 01  
cargo.verkauf@sbb.ch

**Vendita CH Regione Ticino/Italia**

SBB Cargo Srl  
Via Vittor Pisani 7  
20124 Milano  
Italia  
Ticino:  
Tel. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361  
Italia:  
Tel. +39 02 6749 0097  
Fax +39 02 6710 1183  
sales.italy@sbb.ch

**Vendita Germania/Benelux**

SBB Cargo GmbH  
Schifferstrasse 200  
47059 Duisburg  
Deutschland  
Tel. +49 (0)203 607 84 07  
Fax +49 (0)203 607 84 09  
deutschland@sbbcargo.com

**Traffico intermodale**

Casella postale  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. +41 (0)512 29 00 04  
Fax +41 (0)512 29 01 02  
cargo.verkauf@sbb.ch

**Chimica, oli minerali**

ChemOil Logistics AG  
Güterstrasse 97  
Casella postale  
4002 Basilea  
Svizzera  
Tel. +41 (0)61 226 60 60  
Fax +41 (0)61 226 60 30  
info@chemoil.ch

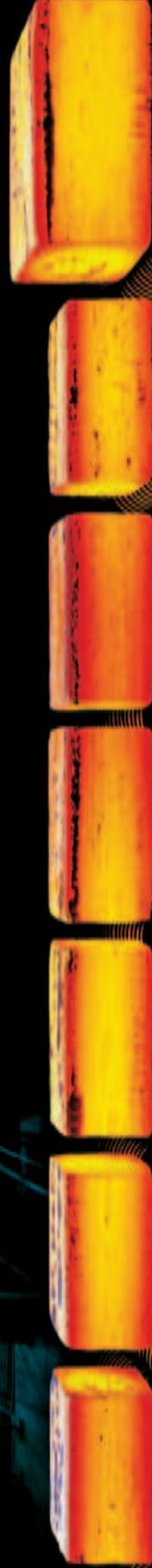
**Manutenzione del materiale rotabile:**

**Assistenza del materiale rotabile**  
Elsässertor  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. +41 (0)512 29 04 50  
Fax +41 (0)512 29 04 59  
priskus.theiler@sbb.ch

Contate su di noi.

 SBB CFF FFS Cargo

Ogni anno SBB Cargo trasporta una quantità di acciaio almeno 500 volte superiore a quella che compone la Torre Eiffel. Con un servizio puntuale, affidabile e sicuro. Contate anche voi su un bilancio economico ed ecologico vantaggioso per la vostra logistica: [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)



Per la gestione unica dei trasporti Nord-Sud: SBB Cargo.