

cargo

- Malto e luppolo.** La birra parte da Rheinfelden per dissetare i tifosi. 6
Love story. Emilia Romagna: dichiarazione d'amore per una terra. 10
Per sempre. Eternit ha scritto e continua a scrivere pagine di storia. 14
Immondizia. I rifiuti sono una merce come un'altra. O quasi. 16





Il vostro salvaschermo.

Scaricatelo ora.

In ufficio già pregustate la birra che vi concederete dopo il lavoro? Scaricate come salvaschermo questa foto del magazzino dello stabilimento Feldschlösschen o altre immagini del mondo della logistica: www.sbbcargo.com/saisonbild.htm.

Buona visione!

Desiderate un abbonamento gratuito?

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

Cambio di indirizzo o abbonamento

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 00 69, per e-mail a cargomagazin@sbbcargo.com o per posta a:

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

Impressum.

cargo 2|08. Maggio 2008. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Susanne Perren (direzione), Adrian Kohler, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Marcel Hänggi, Tom Schaich.

Grafica/composizione Favo Agenzia pubblicitaria, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim.

Stampa Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, Redazione Logistikmagazin *cargo*, 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)51 229 00 16, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com

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

Copertina: un ambiente d'eccezione per una bevanda d'eccezione: uno sguardo dietro le quinte dello stabilimento Feldschlösschen a Rheinfelden, con la sala di cottura che August Bush, ex direttore della più grande fabbrica di birra al mondo, ha definito la più bella del mondo.

Entusiasmo. Anche in tempi difficili.



Care lettrici, cari lettori,

I Campionati europei di calcio sono alle porte. Sarà un'entusiasmante festa del calcio. Anche SBB Cargo sarà della partita e farà in modo da assicurare il rifornimento di bevande agli stadi (a questo proposito leggete l'articolo sulla Feldschlösschen Bibite SA da pagina 6). SBB Cargo ha avviato un piano di risanamento aziendale completo con l'obiettivo di riportare in equilibrio costi e guadagni e rimanere anche in futuro un'impresa ferroviaria solida ed affidabile. È un compito che affrontiamo con energia ed entusiasmo.

Entusiasmo? Sì, perché ogni giorno sentiamo che i clienti credono in noi. E non vogliamo tradire questa fiducia. La nostra offerta sul mercato è ben presente. Assieme ai clienti vogliamo fare centro ancora una volta e promuovere un mercato dei trasporti sostenibile sotto il profilo economico ed ecologico.

Adrian Kohler
Responsabile Marketing e Comunicazione
SBB Cargo

Indice.

Nicolas Perrin guarda avanti. 4

Risanamento per assicurare il futuro.

Birra per i tifosi. 6

Sete di calcio e non solo.

Eccellente. 9

Logistica d'eccellenza per l'Esercito svizzero.

Bel paese. 10

Nuovi paesaggi da scoprire.

In buone mani. 12

ChemOil è il partner logistico di SF-Chem.

Frammenti I. 13

Campi. Esperti. Binari.

Radici. 14

Eternit – dal Glaronese in tutto il mondo.

Un mondo d'immondizia. 16

Rifiuti – un bene come tanti – o quasi.

Frammenti II. 17

Buone notizie per i clienti.

Risposte inconsuete. 18

La vita privata di due capi.



«La nostra offerta al mercato non cambia.»

Il CEO di SBB Cargo, Nicolas Perrin, parla della situazione attuale e delle prospettive per la ferrovia merci e i suoi clienti.

Nicolas Perrin, perché SBB Cargo è in difficoltà?

Osservando la nostra posizione con i clienti e il nostro posizionamento sul mercato non vedo solo fatti negativi. In Svizzera siamo la ferrovia merci leader e sull'asse nord-sud ci siamo affermati come ottima alternativa. I nostri clienti sono soddisfatti di noi, ci sostengono e ci appoggiano. Ma utili e costi non sono bilanciati. Per questo dobbiamo sanare l'azienda.

Quali sono i settori in cui le cifre non quadrano?

Le perdite maggiori nel 2007 si sono registrate nella manutenzione e nel settore internazionale. In Svizzera abbiamo ottenuto un risultato quasi equilibrato. Ma nel traffico nazionale a medio termine saranno necessari investimenti di sostituzione. Quindi anche questo risultato di per sé positivo non è sufficiente. Sulla base del confronto tra settori risultano costi troppo elevati anche nell'amministrazione.

Che cosa significa il risanamento per i clienti di SBB Cargo?

I provvedimenti di risanamento decisi non modificano la nostra offerta di servizi, né in Svizzera né a livello internazionale. Con il risanamento facciamo in modo di rimanere un fornitore di servizi affidabile anche per il futuro. I nostri clienti hanno bisogno di una SBB Cargo in salute.

Quindi si tratta soprattutto di un problema di costi?

Sì, fondamentalmente sì, perché siamo sulla strada giusta. E lo confermano anche i nostri clienti ed esperti di logistica. Ma sul mercato internazionale stiamo registrando un consolidamento crescente. Dobbiamo reagire. Un'azione aggressiva in solitaria non è più possibile. Sull'asse nord-sud vogliamo continuare ad essere protagonisti assieme a dei partner. Stiamo verificando chi sono questi partner con i quali in futuro vogliamo lavorare fianco a fianco.

E la strategia di SBB Cargo in Svizzera?

A differenza del calcio nella liberalizzazione delle ferrovie la Svizzera è già campionessa europea. La concorrenza nel traffico interno, su strada e su rotaia, per noi fa parte della quo-

tidianità già da molto tempo. Finora ci siamo confrontati con questa competizione, che è stata attivamente promossa. In questo finora abbiamo avuto successo. Il traffico a carri completi svizzero per noi è una delle fonti di reddito principali. Vogliamo consolidarla per il futuro e continuare a svilupparla. Stiamo costantemente ottimizzando i costi e ampliando l'offerta di servizi a lungo termine.

Che cosa significa concretamente?

I clienti avranno più scelta in fatto di orari di consegna e di ritiro, il che ci permetterà di sfruttare meglio le capacità dei tracciati a disposizione. Inoltre renderemo più regolare il traffico tra i nodi della rete creando una migliore situazione di partenza per l'assegnazione dei tracciati nei confronti del traffico viaggiatori. Semplificheremo pertanto le procedure sia per i contratti, sia per la gestione dei carri e nel servizio clienti.

L'ampliamento dell'offerta è una bella cosa, ma i clienti vogliono soprattutto spendere meno!

I nostri prezzi sono competitivi. Nell'attuale situazione di SBB Cargo non vedo margini per riduzioni di prezzo. Anzi: non escludo che in futuro ci siano aumenti mirati. Ovviamente capisco che i clienti in futuro vogliano anche beneficiare dei provvedimenti di ottimizzazione

« A differenza del calcio nella liberalizzazione delle ferrovie la Svizzera è già campionessa europea. »

Nicolas Perrin, direttore di SBB Cargo

di SBB Cargo. Quindi sono lieto che vengano discusse le condizioni generali per il traffico merci. La politica vuole un'offerta gestita con le proprie risorse su tutto il territorio svizzero e deve fare in modo che ciò non vada a discapito dei caricatori.

In Svizzera c'è stata una discussione molto accesa sul risanamento. Nelle officine di Bellinzona c'è addirittura stato uno sciopero. Lei cosa pensa di questa agitazione?

Risanamento SBB Cargo.



Il Consiglio di amministrazione delle FFS all'inizio di marzo ha varato un ampio programma di risanamento per la ferrovia merci. A medio termine sono attesi miglioramenti dei risultati di oltre 70 milioni di franchi l'anno, dopo che SBB Cargo nel 2007 aveva aumentato dell'8,3% le prestazioni di trasporto portandole a 13,37 miliardi di tonnellate-chilometro, registrando però massicce perdite operative di 87,9 milioni di CHF nonostante la buona congiuntura e gli effetti valutari positivi. I punti chiave del risanamento sono il taglio di 400 posti di lavoro (soprattutto nel settore Overhead), il trasferimento del Centro servizi clienti nella centrale di Basilea e lo spostamento della manutenzione pesante locomotive da Bellinzona al traffico viaggiatori FFS a Yverdon. Nel frattempo i provvedimenti a Bellinzona dopo lo sciopero delle Officine sono stati cancellati e ritrattati tra le parti sociali.

Ci dimostra quanto sia importante per il popolo e la politica svizzera l'argomento ferrovie. Le FFS sono popolari. Ai 7,5 milioni di svizzeri interessa sapere che cosa facciamo. Questo mi fa piacere. Però significa anche che la soluzione migliore dal punto di vista imprenditoriale non è sempre realizzabile.

SBB Cargo non ha delle responsabilità nei confronti di regioni come il Ticino?

Il maggiore contributo politico regionale di SBB Cargo è la nostra rete di servizio che copre tutto il territorio con i suoi 323 punti di consegna in Svizzera. Facciamo di tutto per mantenere queste cifre per il futuro. La rete è anche la base per i circa 4000 posti di lavoro SBB Cargo in Svizzera. Sarebbe tragico se questo valore, una conquista unica a livello europeo, ora fosse messo a repentaglio a causa degli interessi di singole regioni.

La discussione pubblica ha caratterizzato il primo trimestre di quest'anno. Com'è stato l'avvio commerciale di SBB Cargo?

L'andamento degli affari nei primi tre mesi è stato soddisfacente. Il fatturato ha raggiunto un buon livello. Attualmente non abbiamo percepito il rallentamento della congiuntura pronosticato, ma stiamo osservando attentamente la situazione. In fatto di costi stanno facendo

effetto i provvedimenti decisi lo scorso anno, ovvero lo stop degli investimenti e delle assunzioni. Il risanamento non è ancora così avanzato da poter bilanciare costi e utili già adesso.

Quando pensa che avverrà questo?

La strada è lunga. Un risanamento duraturo alle condizioni generali odierne durerà almeno due anni. Inoltre il settore dei trasporti è sempre strettamente legato alla congiuntura. Nonostante le condizioni generali ignote sono convinto che ce la faremo. Grazie ai nostri clienti e ai dipendenti che ogni giorno danno il massimo. Di questo sono molto orgoglioso e ringrazio tutti. Come fornitore di servizi e datore di lavoro vogliamo essere un modello anche in futuro.

Testo: Adrian Kohler. Foto: EQ Images.



Dare da bere agli **assetati**.



Il 7 luglio, giorno di apertura degli Euro 08, anche per il gruppo Carlsberg si scatenerà il finimondo. Per 23 giorni la sua affiliata, la Feldschlösschen Bibite SA, rifornirà di birra i tifosi assetati. SBB Cargo è la spina dorsale del complesso sistema logistico.

René Hak è pieno di entusiasmo. Anche se il responsabile di progetto per la logistica Euro 08 presso Feldschlösschen Bibite SA avrebbe tutti i motivi di preoccuparsi. Sulle sue spalle grava la responsabilità di dissetare di tre milioni di persone: questo il numero di visitatori atteso dagli organizzatori degli Europei di calcio in Svizzera. Se l'atmosfera e il tempo saranno giusti, la birra scorrerà a fiumi. Si tratta di una sfida gigantesca. A Rheinfelden, l'unico fornitore ufficiale di birra degli Euro 08 da settimane è impegnato nei preparativi e da tempo ha introdotto il lavoro in quattro turni al posto dei consueti tre.

Durante gli Europei ogni sera da Rheinfelden partiranno quattro carri SBB Cargo carichi di birra verso le filiali Feldschlösschen di Satigny e Dietikon, mentre normalmente è un solo carro al giorno. Da qui verranno approvvigionati gli stadi e le zone per i tifosi delle due città ospitanti Ginevra e Zurigo. Le altre due città, Berna e Basilea, saranno raggiunte da Rheinfelden direttamente su strada.

Distribuzione capillare.

La zona per i tifosi sulla Plaine de Plainpalais di Ginevra è stata progettata per 40 000 visitatori. Ai margini della grande piazza ci saranno sei aut frigoriferi di birra Carlsberg con e senza alcool. Da queste basi verranno costantemente approvvigionati di birra i 41 stand all'interno della zona. Con lo stesso sistema si procede a Zurigo per la zona tifosi predisposta per 45 000 persone. Inoltre, qui si dovranno approvvigionare da 60 a 70 stand aggiuntivi nonché i clienti Feldschlösschen nel centro cittadino. Questa distribuzione capillare rappresenta una grande sfida logistica. È necessaria una pianificazione minuziosa, soprattutto perché le vie e gli orari di accesso sono limitati.

I collegamenti ferroviari tra la produzione a Rheinfelden e le filiali di Zurigo e Ginevra rappresentano la spina dorsale dell'approvvigionamento. Marcel Braun, direttore della grande distribuzione logistica presso la Feldschlösschen, sulla base dei lunghi anni di collaborazione con SBB Cargo è convinto che tutto andrà liscio come l'olio: «Abbiamo l'esperienza necessaria e un'ottima tabella di marcia.»

chiaro & preciso

| | |
|------------------------------|--------------------------------------|
| Stazione di partenza | Rheinfelden AG |
| Luogo di destinazione | Dietikon ZH e Satigny GE |
| Distanza | Dietikon: 60 km Satigny: 250 km |
| Merce trasportata | Bevande |
| Carri | Hbbillsn |
| Destinatario | Filiali Feldschlösschen Bibite SA |

Vuoti a rendere in circolazione.

René Hak sottolinea che per affrontare un evento di queste dimensioni la Feldschlösschen Bibite SA già in primavera ha iniziato ad acquistare e immagazzinare vuoti, ovvero bottiglie e lattine. Questo per assicurare che la produzione non si arresti al momento decisivo. Ma la maggior parte della birra agli Euro 08 verrà spillata e quindi portata nelle città ospitanti in barili. Questi contenitori vengono costantemente riempiti nel birrificio di Rheinfelden, quindi devono ritornare a Rheinfelden il più velocemente possibile. A Satigny e Dietikon i barili vengono quindi caricati su carri SBB Cargo per essere resi al birrificio già il giorno successivo. Marcel Braun è ottimista: «Siamo pronti.» Ammette però che si tratta di un'impresa colossale. Anche se logisticamente le ha già viste tutte, trascorrerà il periodo degli Europei principalmente lì dove si troveranno tutti i dipendenti Feldschlösschen: nel birrificio.

Birra speciale per l'Arabia Saudita

Da decenni Feldschlösschen esporta birra in Arabia Saudita. Ovviamente non birra tradizionale, ma birra senza alcool. Si chiama Moussy e viene prodotta in diversi gusti che un consumatore europeo riterrebbe quantomeno avventurosi. Ogni anno vengono esportati via mare 4300 container da 10 000 litri ciascuno. Questi container da venti piedi vengono portati a Rheinfelden su pianali e caricati direttamente sul carro. Per ogni spedizione Feldschlösschen invia 24 container a Rotterdam, da dove partono via nave per Caidda. In Arabia Saudita la birra Moussy viene distribuita da un grande distributore, mentre non è disponibile da noi.



Dal birrificio al barile alla rotaia fino al boccale. E quindi giù per la gola.

La routine non si ferma.

Con tutto l'entusiasmo per gli Europei non si deve dimenticare che la normale routine a Rheinfelden non si ferma. Anche negli altri anni il picco di vendite è sempre stato proprio a giugno. E non si tratta solo di birra. Nei quattro stabilimenti svizzeri del gruppo la Feldschlösschen Bibite SA produce anche acqua minerale.

« Abbiamo un'ottima tabella di marcia. »

Marcel Braun,
Feldschlösschen Bibite SA

Complessivamente 350 milioni di litri l'anno. Nel traffico tra questi stabilimenti e i 15 centri di distribuzione bevande la ferrovia svolge un

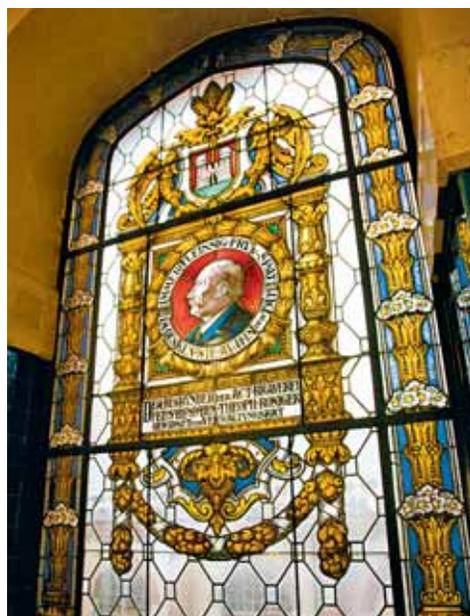
ruolo importante: ogni anno con SBB Cargo vengono trasportati 11 500 carri ovvero oltre 230 000 tonnellate. A queste si aggiungono quasi 4300 container per l'esportazione da Rheinfelden (cfr. riquadro a pagina 7).

Anche per l'importazione delle merci Feldschlösschen punta sulla ferrovia: il 97 per cento dell'intero fabbisogno di malto del birrificio arriva su rotaia, 28000 tonnellate ovvero 570 carri all'anno provenienti da Germania, Francia e Repubblica Ceca. Anche i vuoti arrivano in Svizzera con la ferrovia: da qualche tempo SBB Cargo trasporta 61 milioni di bottiglie di birra ovvero l'equivalente di 600 camion all'anno dall'area di Milano a Rheinfelden. «È nel nostro interesse trasportare questi grandi quantitativi su rotaia, soprattutto per l'ambiente», sostiene Marcel Braun.

Per questo c'è molto traffico sul binario di

raccordo che collega la stazione di Rheinfelden al birrificio. Per poter dissetare gli assetati anche in tempi come quelli della prossima estate, Feldschlösschen ha appena investito 1,6 milioni di franchi nel rimodernamento dei binari, preparando quindi anche il terreno per il futuro logistico dell'azienda.

Testo: Ursula Homberger. Foto: Gian Vaitl.



Da birrificio a impresa di bibite

Il birrificio Feldschlösschen fondato nel 1876 a Rheinfelden nel Canton Argovia oggi fa parte della Feldschlösschen Bibite SA. Con una produzione annua di 350 milioni di litri è la maggiore azienda produttrice di bevande della Svizzera. Nei suoi tre stabilimenti di Rheinfelden, Friburgo e Sion produce nove marchi di birra, tra cui i due marchi leader a livello nazionale Feldschlösschen e Cardinal, la birra premium internazionale Carlsberg, quattro marchi regionali, il prodotto in licenza Tuborg e l'anacolica Moussy per l'esportazione. A Rhäzüns si imbottigliano acque minerali di varie fonti. La casa madre del gruppo a Rheinfelden è famosa per la sua architettura particolare: si tratta di un castello. Si dice che lo storico locale di cottura della birra sia il più bello al mondo. Dal 2000 il gruppo Feldschlösschen fa parte della danese Carlsberg Breweries.

«Noi siamo orientati al cliente.»



Il divisionario Werner Bläuenstein, 61 anni, dirige la base logistica dell'Esercito svizzero (BLEs) costituita il 1° gennaio 2004. È stata fondata in seguito alla XXI riforma dell'Esercito con il compito di fornire tutti i servizi logistici per l'esercito e l'aeronautica nonché per il quartier generale dell'esercito. Fanno parte dell'Esercito svizzero 220.000 soldati.

La BLEs ha cinque centri logistici e sei centri d'infrastruttura, un magazzino centrale e circa 100 sedi esterne; prima del 2004 c'erano 30 arsenali e parchi automezzi e circa 600 sedi esterne. Grazie alla riorganizzazione la BLEs ha ricevuto lo Swiss Logistics Award 2006 e lo European Award for Excellence in Logistics 2007. Il completamento della ristrutturazione è previsto per il 2010.

Il meccanico di precisione e dottore in scienze politiche Werner Bläuenstein andrà in pensione a maggio 2008.

Nel 2007 la nuova base logistica dell'Esercito svizzero è stata premiata con lo European Award for Excellence in Logistics. Cargo ha intervistato il divisionario Bläuenstein parlando di conti e di muli.

Quando la base logistica dell'Esercito svizzero nel 2007 vinse lo European Award for Excellence in Logistics la motivazione diceva che l'esercito «ha riorganizzato la sua logistica sulla base di informazioni su clienti, prodotti e processi». Ma la parola «cliente» non sembra di estrazione militare!?

Sì. Il capo dell'esercito dice: l'esercito non è un'azienda, quindi non ha clienti. Ma la base logistica ovviamente è un fornitore di servizi e all'interno dell'esercito ci teniamo ad essere orientati al cliente. Ma non è sempre stato così. Un tempo quando a un soldato serviva del materiale dall'arsenale spesso veniva trattato in modo scortese. Oggi miriamo a fornire i servizi che servono alle nostre truppe nel modo migliore possibile.

La parola logistica, invece, è originariamente un termine militare, la logistica è uno dei compiti chiave di ogni esercito. Cosa c'è di nuovo da inventare?

Non abbiamo reinventato la logistica, ma il modo di applicarla. L'obiettivo era di ottenere con 2200 posti di lavoro più o meno le stesse prestazioni che prima fornivamo con circa 4000 posti.

Avete utilizzato un Operations Research Model che ha calcolato le nuove basi. Come si fa a «calcolare» delle basi?

Sappiamo con anni di anticipo chi svolge un servizio, dove lo svolge e quali formazioni hanno bisogno di quali materiali. Da questi dati abbiamo calcolato il fabbisogno logistico. Poi abbiamo considerato quanti centri sarebbero serviti se una certa percentuale di formazioni avrebbe dovuto raggiungere il prossimo centro in un determinato tempo. Quindi abbiamo potuto calcolare quanti centri rappresentavano il numero economicamente ottimale.

Avete ridotto le 600 basi a 100 e tagliato molti posti di lavoro. Si tratta di un processo politico a cui partecipano i 26 governi cantonali. È possibile essere efficienti in questo contesto?

È stato un periodo molto intenso, comunicavamo con tutti i cantoni. Infine abbiamo trovato

il consenso. Qualche volta per motivi strategico-militari o politici ci siamo anche scostati dall'optimum economico. La condizione è sempre stata che i costi aggiuntivi che ne risultavano fossero sostenibili.

L'esercito è molto presente anche nelle valli più sperdute. È una sfida per la logistica?

Oggi non più. L'area alpina è ormai poco rilevante sul piano logistico. Un tempo per le aree periferiche l'esercito era importante dal punto di vista politico-economico. Oggi si segue un'altra strada.

Che ruolo rivestono le FFS e le altre imprese di trasporto?

Le FFS svolgono un ruolo importante. Oltre l'80% dei soldati raggiunge il centro addestramento reclute in treno, mentre per i corsi di aggiornamento la percentuale è di oltre il 60%. Questo corrisponde a un volume d'affari di oltre 30 milioni di franchi. Il movimento delle truppe, i trasporti di carri armati e munizioni contribuiscono per un volume di circa 2 milioni di franchi, i trasporti interni tra magazzini centrali, centri e truppe per oltre 12 milioni. Questo ci permette di sfruttare al massimo i vantaggi del treno come i trasporti notturni, l'indipendenza dalle condizioni atmosferiche, la sicurezza e il basso impatto ambientale. Soltanto in rare occasioni utilizziamo imprese di trasporto private nei periodi di massima operatività.

L'animale preferito di mia figlia che ha 3 anni è un vecchio mulo dell'Esercito svizzero. Oggi utilizzate ancora i muli?

Sì, esiste ancora il cosiddetto «treno di muli». Ci sono opinioni contrastanti su questo, ma finché ci sarà questo treno, i muli continueranno a essere un elemento logistico del nostro esercito.

Intervista: Marcel Hänggi. Foto: zvg.

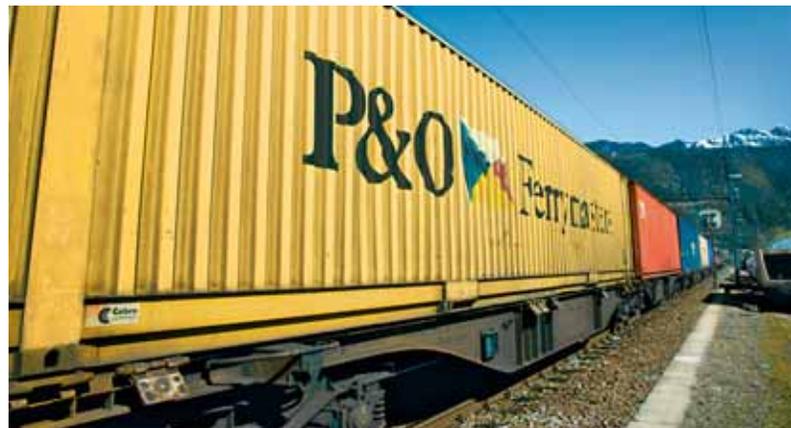


Buongiorno **Emilia-Romagna**: SBB Cargo alla volta del sud.

Da gennaio 2008 SBB Cargo si sposta ancora più a sud per portare container navali a Bologna oppure acciaio della Lorena a Parma. Marco Terranova, direttore di SBB Cargo Italia, vi porta in Emilia-Romagna.



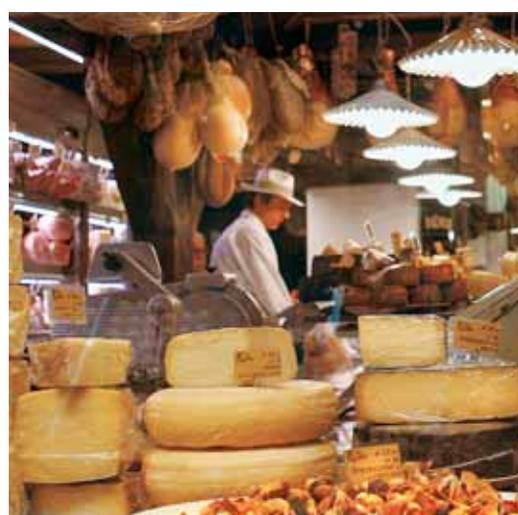
Dall'inizio dell'anno i nostri macchinisti possono fare la pausa caffè più a sud che mai: SBB Cargo ora raggiunge anche Bologna.



Per l'affiliata Maerck ERS Railways conduciamo ogni settimana 36 treni carichi di container navali da Rotterdam oltre le Alpi fino in Emilia-Romagna.



Parma, altra città storica vicino a Bologna, fa parte delle nostre nuove destinazioni in Emilia-Romagna. Nella foto il Palazzo della Pilotta del XVI secolo.



Dal mare del Nord all'Emilia-Romagna significa anche: dal paese del gouda attraverso la patria dell'emmental fino alla regione del parmigiano!



Innovazione e design: questo viadotto è uno dei tre ponti del famoso architetto Santiago Calatrava inaugurati nel 2007 a Reggio nell'Emilia.



Una via di comunicazione, la Via Aemilia, ha dato il suo nome a questa regione italiana. SBB Cargo apre una nuova strada e collega tra l'altro l'industria siderurgica del nord con l'industria automobilistica del sud.



San Petronio davanti alla Torre Garisenda (XII secolo) veglia su Bologna, il punto più meridionale della rete SBB Cargo.



A Maranello vicino a Modena c'è la pista di collaudo Ferrari. SBB Cargo alimenta l'industria automobilistica emiliana con 110 000 tonnellate di acciaio piatto l'anno.



La parola «mercato» per SBB Cargo fa riferimento alla concorrenza nel settore dei trasporti. Ma anche alle specialità culinarie di Bologna.



In buone mani.

L'azienda svizzera SF-Chem produce prodotti intermedi per l'industria chimica. Dall'inizio di quest'anno l'azienda ha affidato all'affiliata di SBB Cargo ChemOil non solo i trasporti delle sue merci, ma anche la gestione dell'intera flotta.

Da inizio 2008 la ChemOil AG è partner logistico esclusivo della SF-Chem. La SF-Chem AG con sede a Pratteln presso Basilea è una delle aziende leader per i prodotti intermedi a base di zolfo e cloro per l'industria chimica farmaceutica, agrofarmaceutica e speciale. Dall'inizio dell'anno tutti i trasporti nazionali e internazionali dell'azienda vengono effettuati dalla ChemOil. Questa affiliata di SBB Cargo

svolge 1400 trasporti annui con un volume di merci di circa 45 000 tonnellate.

Le varie sostanze chimiche viaggiano verso destinazioni in tutta Europa in vagoni singoli. ChemOil raduna i carri a Schweizerhalle presso Basilea, da cui ripartono tra l'altro per la Germania, la Francia e il Belgio. Ma le destinazioni non sono solo Francoforte o Ostende in Belgio, ma anche i grandi stabilimenti chimici in Svizzera.

ChemOil ad esempio organizza regolarmente trasporti di singoli carri a Monthey, Luterbach, Zofingen e Visp.

Tracciabilità totale.

L'impresa logistica non si occupa solo dei trasporti per conto di SF-Chem, ma anche della gestione dell'intera flotta. Dall'amministrazione alla manutenzione dei carri fino all'automatizzazione dello svolgimento degli incarichi e del sistema di fatturazione, la responsabilità è nelle mani di esperti di logistica.

« Insieme vogliamo ottimizzare la logistica per la sede di Basilea. »

Richard Seebacher, ChemOil

Il sistema di localizzazione e tracciamento computerizzato sviluppato dalla ChemOil svolge un ruolo molto importante. «Inoltre per la SF-Chem controlliamo costantemente alcuni indicatori di key performance per individuare le potenzialità di ottimizzazione nella catena logistica», dice Richard Seebacher, direttore generale ChemOil. «SF-Chem per noi è un partner strategico. Insieme vogliamo ottimizzare i costi logistici in modo che la sede di Basilea possa essere approvvigionata in modo ottimale per la SF-Chem.»

Testo: Sebastian Wolking. Foto: zvg.

Tracking and Tracing

Per tracking and tracing si intende la tracciabilità e la trasparenza di merci o prodotti. ChemOil ha sviluppato un proprio sistema di localizzazione e tracciamento computerizzato che permette di rintracciare i carri in viaggio in qualsiasi momento. A questo scopo ChemOil riceve più volte al giorno informazioni aggiornate dalle aziende di trasporti ferroviarie coinvolte. I vari formati di dati vengono convertiti, controllati e messi a disposizione dei clienti in un'area riservata protetta da password sulla loro pagina Internet. Effettuando il login con la password il cliente può vedere immediatamente dove si trovano i carri. Lo scopo del sistema è di individuare i deficit nella catena logistica.

SBB Cargo porta in campo la sabbia lavica.



SBB Cargo ha fornito il nuovo fondo per il prato dello stadio di calcio di San Gallo.

Nei prossimi giorni a San Gallo verrà inaugurato un nuovo stadio di calcio. Come fondo (substrato per il prato) viene utilizzato il prodotto Lavaterr. SBB Cargo ha trasportato il materiale pronto dal porto renano di Basilea a San Gallo.

Lavaterr è costituito tra le altre cose da sabbia lavica trattata in modo speciale, sabbia quarzosa, torba bianca e altre sostanze nutritive e attive. Questo substrato speciale è distribuito dalla Cargo Green AG. In totale SBB Cargo ha trasportato a San Gallo 2000 tonnellate di Lavaterr.

P.S.: l'ultima amichevole prima degli EURO 2008 della nazionale Svizzera contro il Liechtenstein si terrà il 30 maggio nel nuovo stadio di San Gallo.

► www.stadion-sg.ch

SBB Cargo presente come esperto alla ChainLog.

Dal 16 al 17 giugno 2008 a Piacenza (Italia) si tiene il forum nazionale per la logistica e il trasporto ChainLog. Sarà presente anche SBB Cargo.

A Piacenza oltre 30 specialisti discuteranno dei più recenti sviluppi del settore italiano della logistica e dei trasporti, tra i quali anche il direttore di SBB Cargo Italia, Marco Terranova.

Il forum è rivolto ai manager di importanti aziende della catena dei trasporti e agli organi decisionali della politica e della scienza. Sono attesi oltre 300 partecipanti del settore logistica e trasporti. SBB Cargo promuove questo evento significativo come partner, sottolineando la sua posizione di esperto nel traffico merci su rotaia lungo l'asse nord-sud.

► www.chainlog.it

Garantire un sistema di binari di raccordo unico nel suo genere.



Da qualche tempo l'Associazione svizzera dei proprietari di binari di raccordo e carri privati (VAP) e le FFS lavorano in stretta collaborazione.

Il progetto «Binario di raccordo», a cui partecipano anche FFS Infrastruttura e l'Ufficio federale dei trasporti, punta a migliorare le condizioni generali per i binari di raccordo in Svizzera. «La percezione dei binari di raccordo non è proporzionata alla sua importanza per l'economia svizzera», dice Frank Furrer, direttore di VAP. Nella prima fase verranno analizzate le condizioni dei binari di raccordo. Inoltre, dovrà essere semplificata la collaborazione tra le FFS e i privati in questo settore.



La Eternit (Svizzera) AG è passata da azienda tradizionale a produttore di livello mondiale di innovativi manufatti in fibrocemento. SBB Cargo fornisce le materie prime alla sede principale nel Canton Glarona e collega lo stabilimento con l'affiliata nel Canton Vaud e con i suoi clienti.

Facciate colorate, tetti moderni, vasi di design: l'azienda tradizionale Eternit ha superato da tempo l'immagine dei grigi tetti dei capannoni e degli squadri vasi per gerani che in Svizzera sono indelebilmente legati alla parola «Eternit». Non che non esistano più. Ma i moderni vasi fatti a mano stanno prendendo sempre più il sopravvento. L'Eternit è sempre grigio, ma oggi può essere colorato a piacere. Così questo solido materiale fatto di cemento, calce in polvere e fibre diventa un apprezzato elemento architettonico impiegato in Svizzera come in tutto il mondo.

I due impianti produttivi della Eternit (Svizzera) AG si trovano all'ingresso del Canton Glarona a Niederurnen nonché a Payerne nel Canton Vaud. A Niederurnen si producono elementi per tetti, facciate e prodotti da giardino. Lo stabilimento di Payerne è specializzato in vasi per fiori fatti a mano e lastre di copertura per tetti. Entrambe le fabbriche fungono anche da magazzino regionale. Quindi da anni c'è un regolare traffico tra gli stabilimenti, affidato a SBB Cargo. Su questo collegamento si sposta in media ogni giorno un carro da 50 tonnellate in ciascuna direzione.

Grande distribuzione su rotaia.

Il traffico tra lo stabilimento di Niederurnen e i clienti, ovvero i maggiori distributori di prodotti da giardino nonché di materiali edili, in media ammonta a due carri al giorno. Questo numero può variare tra zero e sei carri, a seconda degli ordinativi. In parole povere SBB Cargo si occupa della grande distribuzione per conto di Eternit AG. I commercianti di prodotti edili si occupano della piccola distribuzione fino ai

cantieri. Circa un terzo della merce viene consegnato in questo modo, il resto viene trasportato su strada in base alle richieste del cliente.

Per caricare i carri Eternit AG utilizza un particolare sistema di cavi sul suo binario di raccordo. Questo permette di spostare avanti o indietro quattro carri per volta tramite un cavo a comando flessibile senza dover attendere l'aiuto del team di manovra SBB Cargo di Ziegelbrücke.

Eternit – la tradizione sulla strada della modernità.

La Eternit (Svizzera) AG con sede a Niederurnen nel Canton Glarona e una filiale a Payerne (VD) è stata fondata nel 1903. Ogni anno produce circa 60000 tonnellate di manufatti in fibrocemento – o Eternit appunto. Il 95 per cento del suo fatturato proviene da prodotti edili per tetti, facciate e interni; grazie all'innovativa tecnologia di colorazione si è creata una reputazione anche a livello internazionale. Gran parte dei grandi pannelli per fac-

ciate viene esportata in tutto il mondo; lo storico britannico David Edgerton addirittura ritiene che l'Eternit sia una delle tecnologie chiave del XX secolo. I prodotti per giardino costituiscono il restante 5 per cento del fatturato. I due stabilimenti Eternit hanno complessivamente quasi 500 dipendenti. Nel Canton Glarona è il secondo maggiore datore di lavoro. Dal 2003 è di proprietà della BA Holding AG.

Radicato a livello regionale, richiesto a livello mondiale.

Le materie prime in entrata di Eternit AG sono decisamente più notevoli e ammontano a 30000 tonnellate annue: ogni giorno da Untervaz arrivano sul binario di raccordo tre carri di cemento, che vengono immediatamente svuotati e rispediti al mittente. A questo si aggiunge un considerevole numero di altri carri di fibre provenienti da oltreoceano.

« Il Canton Glarona ha bisogno di SBB Cargo. »

Urs Menzi, Eternit

Un «Eternitista» per le ferrovie.

Per far svolgere senza problemi tutti questi trasporti c'è Urs Menzi, direttore trasporti e logistica, con la sua squadra. Dice di essere un «Eternitista» nel sangue. Facile credergli, visto che parla dei suoi trasporti con la stessa competenza con la quale illustra i prodotti Eternit e si entusiasma per i nuovi sviluppi. Gli si crede sulla parola anche quando dice di essere fortemente orientato alla ferrovia, visto che ne ha dato prova per l'intera regione: Eternit AG si è unito ad un altro grande cliente delle ferrovie, la fabbrica di calce Netstal, nonché ad altre piccole e medie imprese nel Canton Glarona, per formare il «Consorzio utenti del trasporto merci Glaronese e dintorni».

Insieme queste imprese si sono impegnate per mantenere i punti di servizio di SBB Cargo nel Glaronese, con ottimi risultati. Urs Menzi, che presiede il consorzio, dice: «SBB Cargo è un buon fornitore di servizi e il Glaronese ne ha assolutamente bisogno. Immaginate che cosa accadrebbe se si dovesse spostare tutto il traffico da rotaia sull'unica strada della vallata!» Sarebbero da sessanta a ottanta camion al giorno, da 15000 a 20000 l'anno. Oppure un quarto di milione di tonnellate di merci. Per i Glaronesi è valse la pena allearsi per continuare a usufruire della rete.

Testo: Ursula Homberger. Foto: Gian Vaitl.

chiaro & preciso

| | |
|------------------------------|--|
| Stazione di partenza | Niederurnen e Oberurnen (GL) |
| Luogo di destinazione | Vari, tutta la Svizzera |
| Distanza | Varie fino a 350 km |
| Merce trasportata | Prodotti edili per tetti, facciate e prodotti per giardini in fibrocemento |
| Carri | Principalmente Hbbillns (entrata merci: carri per trasporto cemento) |
| Destinatario | Filiale di Payerne (VD) e commercianti di materiali edili svizzeri |

Vasi per gerani – un souvenir del passato



La miscela di cemento, fibre e acqua viene iniettata in una forma e quindi l'acqua fatta uscire tramite pressione. L'operazione dura appena due minuti, poi devono soltanto asciugarsi. Ma i famosi vasi per gerani Eternit, che un tempo facevano parte dell'allestimento di base di ogni casa che si rispetti e hanno contribuito a forgiare l'immagine fiabesca della campagna svizzera, nonostante la solidità che rappresentano oggi non sono più apprezzati. L'architettura contemporanea non tollera più vasi alle finestre. Eternit produce solo un terzo dei vasi per gerani che vendeva ai tempi migliori. Ma i nuovi vasi formati a mano sono un'ottima alternativa.



Un mondo d'immondizia.

I flussi di rifiuti aumentano sempre più e stanno facendo il giro del mondo. La particolare natura della spazzatura in quanto merce attrae anche dei personaggi ambigui.

L'ex presidente del consiglio Romani Prodi chiamava «treni della vergogna» i treni merci che carichi di rifiuti lasciavano l'Italia alla volta del nord. Due volte al giorno la regione Campania invia 1500 chilogrammi di rifiuti domestici agli inceneritori di Bremerhafen e Lipsia. Non si tratta certo di esportazioni di cui andare fieri.

La parola «vergogna» è stata spesso al centro di articoli sui rifiuti e sull'Italia. Le immagini di Napoli che affonda nella sporcizia hanno riempito le prime pagine della stampa mondiale.

I rifiuti sono una piaga del mondo moderno. Nelle società agricole i rifiuti non esistevano. Gli scarti erano il materiale di partenza per qualcosa di nuovo. I resti di cibo finivano nella stalla dei maiali, con gli stracci si faceva della stoffa nuova, le cose rotte si riparavano.

Preziose acque di scarico.

Questo cambiò rapidamente nei luoghi dove molte persone iniziarono a vivere vicine. Le città medievali erano irrespirabili, le strade erano al tempo stesso latrine. Dove i rifiuti erano in eccesso, persero il loro valore. Ma quando le prime città europee nel XIX secolo costruirono le fognature, non tutti furono disposti a cedere i diritti sulle acque di scarico: gli escrementi erano comunque utilizzati come concime.

Più l'uomo trasformava i materiali e più inventava sostanze che non si decomponivano e che anzi erano tossiche, più i rifiuti diventavano un problema. Un problema anche logistico, poichè iniziarono ad accumularsi quantità che era necessario trasportare alle discariche, agli inceneritori o comunque il più lontano possibile.

Le cifre sono impressionanti. In Germania ad esempio si producono 300 milioni di tonnellate di rifiuti l'anno tenendo conto anche di macerie e materiali di scavo. Di questi due terzi vengono riciclati e un terzo eliminati, 14 milioni di tonnellate bruciate. Ogni tedesco produce quasi 600 chilogrammi di rifiuti domestici l'anno con tendenza all'aumento.

I fiumi di spazzatura che superano i confini nazionali sono in costante crescita. In confronto i «treni della vergogna» di Prodi non sono nulla. Nel 2006 la Germania ha esportato (esclusi i rifiuti speciali) 18 milioni di tonnellate di spazzatura, il 10% in più rispetto al 2001, e ne ha importati 12 milioni. Gran parte di questi ha fatto un lungo viaggio: anche se la maggior parte del commercio dei rifiuti avviene all'interno del-

l'Europa, la Germania ha comunque smaltito 63 000 tonnellate di spazzatura proveniente dall'America, 40 000 dal Brasile e 38 000 dal Kazakistan, mentre 1,5 milioni di tonnellate di immondizia tedesca sono finiti in Cina.

Soprattutto il commercio dei rifiuti speciali è in rapidissima crescita: tra il 1995 e il 2006 le esportazioni sono aumentate dell'80%, mentre le importazioni grazie agli ottimi inceneritori speciali e alle discariche della Germania nello stesso periodo sono aumentate di venti arrivando a 5,6 milioni di tonnellate. Tra le esportazioni di rifiuti speciali si trovavano 250 000 tonnellate di liquami e letame e tra le importazioni 220 000 tonnellate dello stesso «bene».

Maghi criminali.

«**Nelle nostre mani la spazzatura diventa oro puro.**»

Un camorrista

I rifiuti oggi sono una merce come le altre, solo che si paga per disfarsene invece che per averla. Questa è la sua particolarità. Non è possibile far apparire ciò che si desidera. Ma è possibile far scomparire ciò che non si desidera più: nella discarica abusiva, nel mare, in paesi lontani. Per questo motivo l'industria dei rifiuti è anche scena del crimine. La convenzione di Basilea vieta le esportazioni di rifiuti tossici verso i paesi in via di sviluppo, ma ad esempio i rottami elettronici spesso vengono dichiarati hardware usato. Nella sola città portuale nigeriana di Lagos ogni mese arrivano 500 container carichi di elettronica di cui solo un quarto ancora funzionante. Delle 800 navi con molte sostanze tossiche che ogni anno vengono tolte dalla circolazione nemmeno una viene rottamata in un paese industrializzato. Ma raramente sulle prime pagine si legge di esportazioni illegali di sostanze tossiche, come accadde nel 2006 quando un'azienda dei Paesi Bassi fece sparire degli oli esausti tossici nelle discariche di Abidjan. Sette persone morirono avvelenate e 30 000 dovettero essere ricoverate.

Il crimine organizzato ha le mani in pasta anche in Italia: la camorra si è occupata di smaltimento illegale dei rifiuti per anni. Se non l'avesse fatto, la politica sarebbe finita sotto pressione molto tempo prima. Un camorrista intercettato dalla giustizia italiana nel 2003 si vantò dicendo: «Nelle nostre mani la spazzatura diventa oro puro.»

Testo: Marcel Hänggi. Illustrazioni: Michael Meister.

La ferrovia merci gioca la carta del CARGO PASS.

Durante le manifestazioni per clienti in Svizzera SBB Cargo ha presentato progetti orientati al futuro.

Con CARGO PASS la ferrovia merci definisce la futura strategia di prodotti e di servizi. L'obiettivo primario consiste nel garantire a lungo termine il traffico a carri completi in Svizzera e la rete di servizio su tutto il territorio nazionale. I clienti avranno più possibilità di scelta in fatto di orari di consegna e di ritiro. Le crescenti difficoltà

nella disponibilità dei tracciati saranno ridotte distribuendo nell'arco della giornata i flussi di trasporto, in modo che i treni viaggino ad un ritmo più regolare tra i nodi della rete. La pianificazione dei tracciati verrà affrontata a lungo termine.

Entro il 2009 SBB Cargo semplificherà la tassa di sosta dei carri per offrire ai clienti più trasparenza e flessibilità. Per maggiori informazioni rivolgersi al consulente alla clientela competente o al Centro servizio clienti.

Segnali chiari al mercato svizzero.

Service nach Mass.
Wie SBB Cargo die Stahlöfen füttert.

Mehr Infos:
www.cargomagazin.ch

Con una promozione tramite inserzioni e un nuovo sito web, SBB Cargo sottolinea ciò che sta facendo e che continuerà a fare per i clienti svizzeri.

Dalla fine di aprile SBB Cargo sta presentando le sue prestazioni logistiche sui media svizzeri. Nelle inserzioni a mezza pagina e a pagina intera i lettori della stampa specialistica e finanziaria possono vedere quattro esempi di incarichi di trasporto che SBB Cargo effettua su commessa dei suoi clienti.

Sito web con podcast

Maggiori informazioni sui clienti e sulla gamma di servizi della ferrovia merci si trovano anche sul nuovo sito web www.cargomagazin.ch. «Con questa campagna di mercato diamo un segnale chiaro», dice Adrian Keller, responsabile del settore aziendale Svizzera. «Noi crediamo nei nostri clienti – e loro credono in noi.»

► www.cargomagazin.ch

Nuovo settore aziendale.

SBB Cargo riunisce i settori tecnici e gli acquisti.

Nel nuovo settore aziendale Asset Management SBB Cargo riunisce la manutenzione, la gestione del materiale rotabile nonché gli acquisti e la gestione della flotta. In questo modo si vuole garantire in futuro una qualità e disponibilità della flotta ancora maggiori a prezzi il più possibile ridotti. Il settore aziendale sarà diretto da Jürgen Mues.



Pizzaiolo e costruttore di saune.

Gestiscono le vendite di SBB Cargo: Thomas Riesterer (a sinistra) è responsabile per le attività del settore International; Peter Schär (a destra) per le vendite nel settore Svizzera. Per la rivista cargo rispondono a domande di cui nel mestiere solitamente non si parla.

Qual è stata la vostra più grande impresa logistica personale?

Thomas Riesterer: Durante le vacanze estive e i fine settimana da ragazzo lavoravo come pizzaiolo. È più impegnativo di quanto si creda. Produrre il quantitativo giusto nella qualità corretta e nell'ordine desiderato in brevissimo tempo richiede esperienza e abilità. Questo mi torna utile ancora oggi, e qualche volta anche a mia moglie.

Peter Schär: Circa dieci anni fa mia moglie ed io comprammo una sauna esposta in un negozio, completamente montata. Smontammo la sauna da sei posti, in due la caricammo su un

furgoncino e a casa la rimontammo. Non dimenticherò mai né il viaggio né il montaggio: è stata un'avventura. Una volta finito eravamo più cotti che dopo una sauna e ancora oggi ci fa sorridere quando ci pensiamo.

Che cosa apprezzate di SBB Cargo che sta attraversando tempi difficili?

Thomas Riesterer: Sono felice di vedere quanto siano affidabili nei confronti del cliente e della nostra azienda i dipendenti che lavorano alla base.

Peter Schär: È bello lavorare ogni giorno con colleghi e collaboratori motivati per il successo

di SBB Cargo. Con questa squadra professionale abbiamo la possibilità di superare la crisi. I nostri collaboratori si impegnano ogni giorno per soddisfare le esigenze dei nostri clienti, soprattutto in questi tempi difficili.

Qualche volta pensate alle vostre mogli quando lavorate fino a notte fonda?

Thomas Riesterer: Mi piace regalare dei profumi a mia moglie. Ne provo sempre di nuovi, anche se so già qual è il suo preferito. Per quanto riguarda me invece sono conservativo.

Peter Schär: Io cerco di rimediare con fiori o magari biglietti per un musical. Mia moglie adora i musical.

Quando è stata l'ultima volta che vi siete arrabbiati?

Thomas Riesterer: Per l'attuale situazione di SBB Cargo. Non riesco a credere che con i nostri prodotti e servizi non si riesca a raggiungere un risultato economico positivo e con la mia squadra farò tutto il possibile per cambiare questa situazione.

Peter Schär: Io mi arrabbio raramente. Se nascono dei problemi penso immediatamente alle soluzioni. Il mio motto è: chi solleva un problema dovrebbe proporre almeno due o tre idee per risolverlo, è così che si va avanti!

Come fate a calmare un cliente arrabbiato?

Thomas Riesterer: Lo ascolto, lo lascio parlare e poi sviluppiamo insieme un'idea. Qualche volta può servire uno sforzo particolare: un'offerta migliore, una frequenza più alta...

Ditemi due menti brillanti del nostro tempo!

Thomas Riesterer: Mia figlia Corinna di 17 anni. A modo suo ce la fa sempre a ottenere ciò che vuole. Il premio Nobel per la pace Michail Gorbaciov: ha realizzato il cambiamento politico in modo pacifico e diplomatico mettendo fine alla guerra fredda e permettendo l'apertura dell'Europa verso l'Est.

Peter Schär: Bill Gates: ammiro le persone che generano nuovi valori da un'idea e che inoltre si impegnano per il bene dell'umanità. Ingvar Kamprad, il fondatore di Ikea: mi affascina la sua storia, da piccolo fiammiferaio a miliardario.

Come sfruttate il tempo quando siete in treno?

Thomas Riesterer: Per telefonare. Tantissimo. In treno posso concentrarmi bene, finché non si svuota la batteria perché non ci sono prese nelle vicinanze.

Peter Schär: Per scrivere e-mail e studiare i dossier di lavoro. Mi è già successo di scendere una stazione dopo la mia perché ero troppo concentrato su un dossier...

In quale campo vi piacerebbe essere dotati?

Thomas Riesterer: Non potrei mai essere un medico o paramedico in una zona di crisi. Proprio per questo qualche volta vorrei avere questa capacità.

Peter Schär: Da giovane ho giocato molto a tennis, proprio nelle vicinanze di Roger Federer. Una volta i miei idoli erano i grandi giocatori di tennis.

Quale trasporto di merci vi piacerebbe accompagnare?

Thomas Riesterer: Mi interessa meno il percorso quanto piuttosto il contatto con le persone. Una volta ho viaggiato nella cabina del macchinista sul treno di notte da Colonia a Basilea. I macchinisti hanno una grande responsabilità e devono contare su se stessi. È una cosa che non dimentico.

Peter Schär: Mi affascina la complessità della catena logistica dei trasporti da un porto fino ad esempio a una piattaforma in Italia. Per ciascun trasporto devono quadrare moltissimi dettagli. Purtroppo finora mi è mancato il tempo per accompagnare un trasporto. Ma prima o poi lo farò.

Testo: Susanne Perren. Foto: Dorothea Müller.



Thomas Riesterer, 47 anni, dal 2006 è responsabile Marketing & Sales per SBB Cargo International. Riesterer, che ha un diploma MBA in scienze dei trasporti, aveva in precedenza costituito la sede svizzera dell'impresa austriaca di trasporti e logistica Gebrüder Weiss in qualità di amministratore delegato. Thomas Riesterer abita a Möhlin con la famiglia.

Peter Schär, 47 anni, dal novembre 2007 responsabile Marketing & Sales Svizzera. È diplomato in ingegneria meccanica ed economia aziendale e dispone di una vasta esperienza nella logistica. In precedenza Schär ha lavorato presso il grossista di carta Inapa Schweiz AG come responsabile Supply Chain Management e membro della direzione.

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@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales

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

Distribuzione Italia
SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani, 7
20124 Milano
Italia
Tel. +39 0331 24 86 74
Fax +39 0331 24 86 89
sbbmilano@sbbcargo.com

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

Manutenzione

Asset Management
Vendita
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Svizzera
Tel. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Tutto ciò che avreste sempre voluto sapere sulla logistica. E molto di più.

Su ogni rivista *cargo*.



Quattro volte l'anno la rivista *cargo* di SBB Cargo vi aggiorna sulle ultime novità della logistica ferroviaria. Gratuitamente a casa vostra. Fatevi un regalo chiamando lo 051 229 00 16, andando a visitare il sito www.sbbcargo.com o utilizzando questo tagliando.

Basta compilare e inviare all'indirizzo:
SBB Cargo, Logistikmagazin *cargo*, G-CH-MS-MK, Elsässertor, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basilea, Svizzera

Sì, voglio ricevere gratuitamente 4 numeri all'anno della rivista *Cargo*.

___ Numero di copie (massimo 5)

Cognome, nome _____

Ditta _____

Indirizzo _____

E-mail _____