

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

4 | 08



La rapidità... 4
... come fattore vincente a Duisburg.

La forza... 8
... di Distribution Suisse sprona i piccoli.

L'efficienza... 12
... della logistica di Ciba grazie a ChemOil.

Formato mini... 16
... e decentralizzazione per il futuro.



Foto di stagione.

Screen saver: scaricatelo ora.

Un carro cisterna viene riempito nello stabilimento Ciba di Kaisten (Argovia). Ciba è stata una delle prime imprese ad affidare la sua logistica all'affiliata di SBB Cargo ChemOil Logistics quando questa fu fondata nel 1999. Da allora e a tutt'oggi l'azienda specializzata nel trasporto di merci pericolose, materie prime e prodotti finiti effettua trasporti per conto dell'impresa chimica (foto: Gian Vaitl).

Scoprite il viaggio virtuale dei nostri trasporti attraverso l'universo visuale di questa rivista – sotto forma di screen saver che potete scaricare sul vostro computer. Buon divertimento!





Prospettive.

Care lettrici, cari lettori,

il filosofo danese Søren Kierkegaard ha scritto: «La vita può essere capita solo all'indietro, ma va vissuta in avanti.»

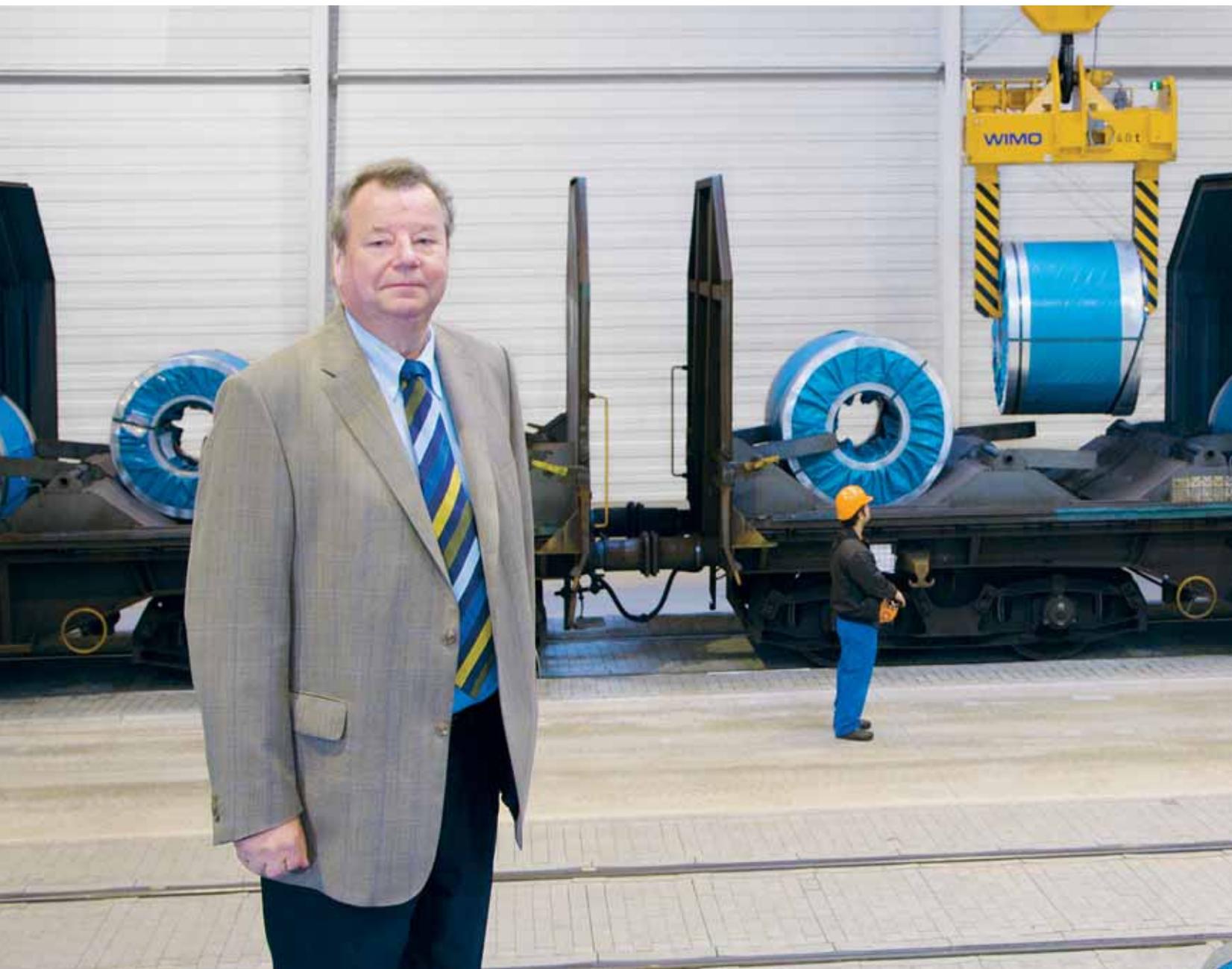
Noi non siamo filosofi, ma giorno per giorno diamo il massimo per i nostri clienti. Eppure siamo arrivati alla stessa conclusione: SBB Cargo ha analizzato approfonditamente le proprie attività ed avviato misure complete per risanare l'impresa – nel traffico interno, nel settore internazionale e nella manutenzione.

Un esempio della nostra volontà di migliorare costantemente è costituito dai programmi di offerta e produzione ottimizzati. Anche in futuro vogliamo garantire ai clienti un'offerta basata sulla qualità, l'economicità e la sostenibilità ecologica. Questa è una delle tante prospettive per il 2009. A partire da pagina 6 o su www.cargomagazin.ch potete leggere cosa sperano i nostri clienti per il 2009, cosa progettano e cosa fanno in concreto.

Nicolas Perrin
Direttore SBB Cargo

Indice.

- 4 **Quattro generazioni.**
Wiechers e la tradizione del nuovo.
- 6 **L'uomo delle previsioni.**
Cosa si attende il ricercatore economico Sturm.
- 8 **L'unione fa la forza.**
Distribution Suisse rifornisce i negozietti.
- 10 **Verso un futuro più verde.**
Parla Leo Ebnetter, capo Logistica da Coop.
- 12 **Tutto sotto controllo.**
Da nove anni Ciba viaggia con ChemOil.
- 14 **Frammenti.**
Calendario. Apprendisti. Sovvenzioni.
- 16 **Small Is Beautiful.**
Portare su rotaia il traffico individuale.
- 17 **Retorica della crescita.**
Peter Klaus dubita di una crescita a oltranza.
- 18 **Sempre in movimento.**
Daniel Bürgy trasloca e dà l'esempio.



Quattro generazioni – un'unica direzione di marcia.

Qui nulla è piccolo: la piattaforma di Duisburg è un'area di trasbordo superlativa. Hans-Werner Wiechers, direttore della Josef Wiechers GmbH, sa bene che il processo di modernizzazione è indispensabile: il nonno, fondatore dell'azienda, si spostava ancora con carri trainati da cavalli.

TESTO: ERNY HILDEBRAND – FOTO: MICHAEL CLAUSHALLMANN



Hans-Werner Wiechers cita tre elementi senza i quali un'impresa di logistica oggi non avrebbe futuro: «Rispetto delle esigenze dei clienti, infrastruttura tecnica all'avanguardia, investimenti costanti.» Aspetti che nel 1904, anno della fondazione dell'impresa familiare, «pesavano molto meno di oggi». La ditta Josef Wiechers GmbH gestisce la piattaforma di Duisburg Rheinhausen per SBB Cargo.

Con la realizzazione di un nuovo impianto di logistica per l'acciaio, essa tiene conto dei requisiti moderni. Questo tipo di adeguamenti

La nuova generazione agisce in modo diverso, ma è giusto così.

Hans-Werner Wiechers

sono ormai di routine per il direttore: «Anche per me è lo stesso», racconta compiaciuto lo specialista di spedizioni Wiechers. «In passato mi piaceva giocare a tennis, ora preferisco le passeggiate o la lettura.»

Il ritmo aumenta.

Mentre la sua vita privata e i suoi hobby tendono a «rallentare», per la piattaforma accade esattamente il contrario. Pertanto, il cambiamento d'orario pianificato di SBB Cargo risulta in linea con questa tendenza; la misura mira ad aumentare il numero di treni: per Wiechers si tratta di interventi di «ordinaria amministrazione».

La soddisfazione dei clienti rappresenta la massima priorità per il gestore della piattaforma, il che comporta elaborare insieme soluzioni, iniziative di miglioramento e progetti. I clienti, secondo l'esperienza di Wiechers, aspirano sempre più ad affidare ad un unico referente tutta la gamma di servizi logistici. Pertanto, nella media impresa a gestione familiare, forte della sua decennale esperienza e collaborazione con l'industria siderurgica, è stato integrato anche un management dei prodotti gestito a livello centrale. I vantaggi si traducono in itinerari più brevi, un monitoraggio completo dello stato degli ordini e, di conseguenza, servizi puntuali garantiti.

Il sodalizio funziona.

«Grazie al nuovo impianto non si aumenta solo la capacità, ma soprattutto la velocità di

La piattaforma Duisburg Rheinhausen in cifre.

La Josef Wiechers GmbH gestisce a Duisburg Rheinhausen un centro logistico all'avanguardia. I dati parlano da soli: 53 000 metri quadri di terreno, 17 500 metri quadri di superficie coperta e riscaldata adibita a deposito per prodotti in acciaio, quasi 1000 metri di binari di trasbordo, di cui 250 metri di binari coperti per la preparazione dei treni completi. Otto impianti a gru di portata compresa tra 25 e 40 tonnellate con tenaglie per coil, in parte muniti di staffe allungabili per il materiale frantumato, varie traverse fino a 32 tonnellate e due carrelli elevatori fino a 6 tonnellate completano l'equipaggiamento.



trasbordo», afferma Hans-Werner Wiechers. Poiché le singole campate dei capannoni sono munite rispettivamente di due impianti a gru che servono in parallelo due percorsi per camion e i doppi binari, «siamo ora in grado di caricare o scaricare in autonomia su rotaia fino a 80 vagoni al giorno senza incidere sulla spedizione dei camion», spiega Hans-Werner Wiechers.

Le voci della nuova generazione.

Per SBB Cargo Duisburg Rheinhausen rappresenta quindi la maggiore e più importante piattaforma a nord delle Alpi. Roland Pfaffen, responsabile della pianificazione e gestione della produzione presso SBB Cargo a Duisburg, definisce la collaborazione con Josef Wiechers GmbH «eccellente e affidabile». «Dall'inizio del nostro sodalizio nel 2005, abbiamo sempre agito di concerto», concorda Hans-Werner Wiechers. Il che spiega l'obiettivo comune: professionalizzare ulteriormente il traffico merci e configurare in modo permanente la piattaforma secondo i rispettivi requisiti.



Che qui il futuro offra ancora molte possibilità, lo dimostra già la stessa posizione. Sita presso il maggiore porto interno del mondo, la piattaforma è direttamente collegata ai porti occidentali del Mare del Nord. Inoltre, la sede rappresenta un nodo cruciale per tutti i traffici merci nel Sud Europa.

I maggiori clienti della piattaforma provengono dal settore siderurgico. «Presso di noi convergono tutti i gruppi e le aziende leader di lavorazione e di commercializzazione dell'acciaio», afferma Wiechers. Essi trasbordano coil, la-

«Si intravede la fine del tunnel.»

Il suo istituto prevede gli sviluppi a cui deve attendersi l'economia svizzera. Il settore dei trasporti, dice Jan-Egbert Sturm, resta importante nonostante la crisi.

INTERVISTA: MARCEL HÄNGGI
FOTO: ZVG



Signor Sturm, l'attuale crisi dei mercati finanziari è scoppiata in sostanza perché numerosi manager bancari, profumatamente pagati per il loro lavoro, hanno diffuso delle previsioni di mercato errate. Si potrebbe dire, quindi, che le previsioni economiche in fin dei conti non servono a granché...

Il che sarebbe cinico. È vero piuttosto il contrario: già nel 2004, 2005 abbiamo avvertito che lo sviluppo del mercato edilizio americano si sarebbe rivelato una bolla di sapone. E che sia scoppiata non ci sorprende più di tanto... Non potevamo prevedere tuttavia la dinamica messa in moto dalla crisi ipotecaria, in quanto questo è un fenomeno inedito nella storia. Le banche hanno iniziato a perdere la fiducia reciproca. Lo stretto collegamento fra le banche di investimento e il settore dei mutui subprime tramite prodotti finanziari complessi, ci ha colti di sorpresa.

Non pensa che questi scossoni riescano a mettere in discussione la possibilità stessa di fare delle previsioni?

Nel nostro ultimo rapporto del 29 settembre abbiamo ridimensionato fortemente le previsioni sulla congiuntura. Ma questo non è stato dettato tanto dagli eventi di Wallstreet, quanto dalla situazione europea, un fattore trascurato dai mass media: l'Europa deve far fronte ad un euro forte e in parecchi paesi stanno sorgendo anche da noi dei



Maggiore capacità di trasbordo grazie al nuovo impianto – i coil vengono caricati su carri Shimmns.

miere a pacchetto, lingotti grezzi e tubi. In presenza di merci così pesanti, la sicurezza di carico gioca un ruolo fondamentale. Ed è anche per questo che il perfezionamento e la formazione dei collaboratori rappresentano una delle massime priorità per i vertici dell'impresa familiare. In una moderna azienda di logistica, infatti, dice Wiechers, non è solo la formazione tecnica a dover essere sempre aggiornata, bensì anche l'apparato amministrativo e ogni singolo dipendente.

Con questi presupposti, Wiechers valuta molto positivamente le prospettive dell'azienda e guarda con fiducia al futuro: «La collaborazione con SBB Cargo ha dato buoni frutti fin dall'inizio ed è tuttora fonte di soddisfazione.»

Un'ulteriore garanzia per il futuro è impersonata dalla figlia Verena. La commercialista ha 25 anni e affianca già il padre nell'assistenza clienti e nella vita professionale di tutti i giorni. «Sarà lei a portare avanti la conduzione dell'azienda come quarta generazione», annuncia con sicurezza l'attuale direttore. Altrettanto

certo è che «la nuova generazione farà senz'altro alcune cose in modo diverso». Dopotutto, sua figlia gli ha sottoposto fin d'ora alcune particolari idee che sono oggetto di animata discussione. «Anche tra me e mio padre è stato così», ricorda oggi l'imprenditore 66enne e aggiunge: «Ed è anche giusto che lo sia.»

Una considerazione che dimostra senza dubbio che per Hans-Werner Wiechers le innovazioni sono «di casa». ■

problemi nel settore immobiliare. Questi fenomeni sono più gravi di quanto pensassimo alcuni mesi fa.

In che modo lo sviluppo della congiuntura si ripercuote sul settore dei trasporti?

Il rallentamento della dinamica europea e l'indebolimento della congiuntura a livello mondiale interessano anche i flussi commerciali e naturalmente anche il settore dei trasporti.

I flussi di merci reagiscono fortemente alla congiuntura.

Jan-Egbert Sturm

Un altro fattore di crisi è il rincaro dei carburanti, con il relativo aumento dei costi nel settore dei trasporti. Dobbiamo attenderci una diminuzione dei flussi delle merci a livello globale?

È vero che i flussi di merce sono fortemente soggetti alla congiuntura e all'evoluzione dei prezzi, anche se relativa. Ma non penso che siamo di fronte ad un'inversione di tendenza. Se, per esempio, un'azienda che ha trasferito la propria produzione in Cina ora torna indietro, i motivi non vanno ricer-

cati tanto nei costi dei trasporti, quanto spesso nelle difficoltà culturali.

Come si muovono i flussi delle merci?

Per la Svizzera i principali partner commerciali sono i paesi europei, ma anche i paesi emergenti stanno assumendo sempre maggiore importanza. E questo non mancherà di influenzare anche il settore dei trasporti.

Meno attività commerciale con la Germania e più con il Brasile, per esempio?

Non proprio. Probabilmente anche il commercio con la Germania continuerà a crescere, ma più lentamente di quello con il Brasile. Si tratta di spostamenti relativi. Il settore dei trasporti diviene nell'insieme più importante – questo resta invariato anche in futuro.

Quali sono le Sue previsioni per un'azienda come SBB Cargo?

L'attuale calo della congiuntura si ripercuote sulle esportazioni della Svizzera e compromette quindi il volume dei trasporti. Ma a partire dalla metà del 2009 sarà possibile intravedere la fine del tunnel.

Considera la situazione del settore dei trasporti un indicatore per le previsioni della congiuntura?

Certamente. Teniamo sotto osservazione le abitudini dei consumatori, i cicli di investimento e i flussi commerciali. Le abitudini dei consumatori sono relativamente stabili e cambiano solo lentamente – il pane si compra anche quando la congiuntura è debole, no? Ma sono di capitale importanza. I cicli di investimento, invece, tendono a reagire in modo estremo. L'andamento del settore dei trasporti è un ottimo indicatore per lo sviluppo dei flussi commerciali.

Jan-Egbert Sturm è nato nel 1969 a Hoogezand-Sappemeer (Paesi Bassi). Ha studiato economia politica e si è laureato all'università di Groningen. Dal 2005 è professore ordinario al politecnico federale ETH di Zurigo, dove dirige l'ufficio di inchieste congiunturali (KOF). Il KOF (www.kof.ethz.ch) fu fondato nel 1938 ed è considerato il principale centro di ricerca nel suo settore in Svizzera. Pubblica fra l'altro previsioni congiunturali a scadenza trimestrale; l'ultima pubblicazione risale al 29 settembre 2008.





La forza che sprona i **piccoli**.

Il gruppo romando Distribution Suisse assicura la logistica dei trasporti e degli approvvigionamenti per le catene di negozi Pam, Proxi e Treffpunkt. La vicinanza alla clientela consente loro di affermarsi sul mercato.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

Al di là di quanto si racconti: i piccoli negozietti di paese o di campagna esistono ancora – luoghi in cui le grandi catene di alimentari se ne sono andate da tempo o dove non provano neanche ad aprire un punto vendita. Ma non hanno vita facile, poiché il ruolo sociale di questi negozi in franchising – che prima si chiamavano Usego, poi Primo o Vis-à-Vis e oggi Pam, Proxi o Treffpunkt – non garantisce affatto la loro sopravvivenza.

Nessuno meglio di Eduard Walter – responsabile logistico e vice direttore generale di Distribution Suisse, società che ingloba anche la storica azienda Valrhône SA – riesce a raccontare la storia di questi negozi. Quando il

Bon appétit Group si è ritirato dal commercio al dettaglio, Valrhône ha rilevato nel 2005 i suoi negozi Primo e Vis-à-vis nella Svizzera romanda. Poco tempo dopo, spiega Walter «abbiamo deciso di raccogliere una sfida avventurosa per un'azienda della Svizzera romanda, ossia quella di conquistare il mercato svizzero-tedesco. La scelta di rilevare i negozi affiliati a PickPay ci ha trasformato dall'oggi al domani in un grande distributore nazionale di prodotti alimentari.»

E il merito è anche di Walter. Eduard Walter è nato a Soletta, da 40 anni vive nella Svizzera romanda e per 25 anni ha lavorato per conto di Usego prima di passare a Valrhône nel 2004. >

Oltre ad aver portato con sé la competenza tecnica indispensabile per questa «avventura» – che ha incluso il passaggio degli affiliati Pick-Pay a Pam e Treffpunkt – ha funto anche da mediatore tra le due mentalità.

Vicinanza al cliente.

Con Pam, Proxi e Treffpunkt, Distribution Suisse punta sul progetto di prossimità, ossia sui negozi di quartiere o di campagna che privilegiano il contatto con la clientela. Il gruppo ha trovato un mercato di nicchia ma deve lottare

Noi siamo **più colpiti** dall'**evoluzione** dei costi di trasporto rispetto alle grandi aziende.
Eduard Walter

continuamente per difenderlo. «I nostri dettaglianti devono essere reattivi e flessibili per rispondere alle esigenze della clientela e di mercato», afferma Walter. Anche nel segmento dei prezzi bassi, stiamo cercando di fronteggiare la concorrenza con le nostre linee di assortimento convenienti «Leader Price» e «Bien Vue».

Distribution Suisse ha mantenuto il centro nevralgico di logistica nella Svizzera romanda, nell'ex magazzino di distribuzione di Usego a Bussigny presso Losanna. Anche se presenta un inconveniente: «A causa dei lunghi tragitti di consegna fino alle regioni marginali e i bassi

volumi di scarico merce, siamo molto più colpiti dalle conseguenze dello sviluppo dei costi di trasporto rispetto alla grande distribuzione», dichiara Walter. Una situazione che non gli consente di ricorrere al traffico intermodale come vorrebbe – proprio lui che è stato il promotore del sistema a casse mobili Cargo Domino da Usego.

Il traffico intermodale funziona.

«Con Usego abbiamo già dimostrato che il traffico intermodale funziona. E con Valrhône continuiamo a dimostrarlo ogni giorno sulla tratta Renens–Sion.» A seconda della stagione, ogni sera da 20 a 40 casse Cargo Domino cariche di merce partono dal centro logistico di Bussigny alla volta dei negozi nel Vallese. Nella stazione merci di Renens sono trasbordate sui carri ferroviari che SBB Cargo fa transitare durante la notte fino a Sion. La mattina presto del giorno dopo, la merce viene distribuita in tutto il Vallese da un partner di trasporti locale. Per le nove, la merce è nei negozi – anche quando, come per la consegna a Bettmeralp, c'è di mezzo un trasporto con la funivia.

Questo esempio dimostra il buon funzionamento dei servizi logistici dei partner di trasporto e la durata nel tempo dei trasporti, afferma Walter. Chiede incentivi economici per il traffico intermodale affinché il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia si svolga in maniera più rapida in futuro. ■

Il gruppo Distribution Suisse è composto dalle società Valrhône SA (logistica e approvvigionamento merci) e Pam SA (organizzazione di vendita/franchisor). Rifornisce 700 punti vendita delle catene di alimentari al dettaglio Pam, Proxi e Treffpunkt nonché dettaglianti indipendenti nella Svizzera tedesca e romanda. Con un fatturato di 500 milioni di franchi circa, Distribution Suisse si piazza tra il 4° e 6° posto nella classifica dei grandi distributori svizzeri di prodotti alimentari. L'intento del gruppo è quello di continuare a crescere nella Svizzera tedesca rilevando negozi già esistenti. I punti vendita combinati – come ad esempio negozio di alimentari/panetteria – presentano ottime opportunità.



Eduard Walter esorta al traffico intermodale.



Fino alle più remote valli montane: camion e carri ferroviari Proxi a Bussigny.

CHIARO & PRECISO

PARTENZA
Renens presso Losanna

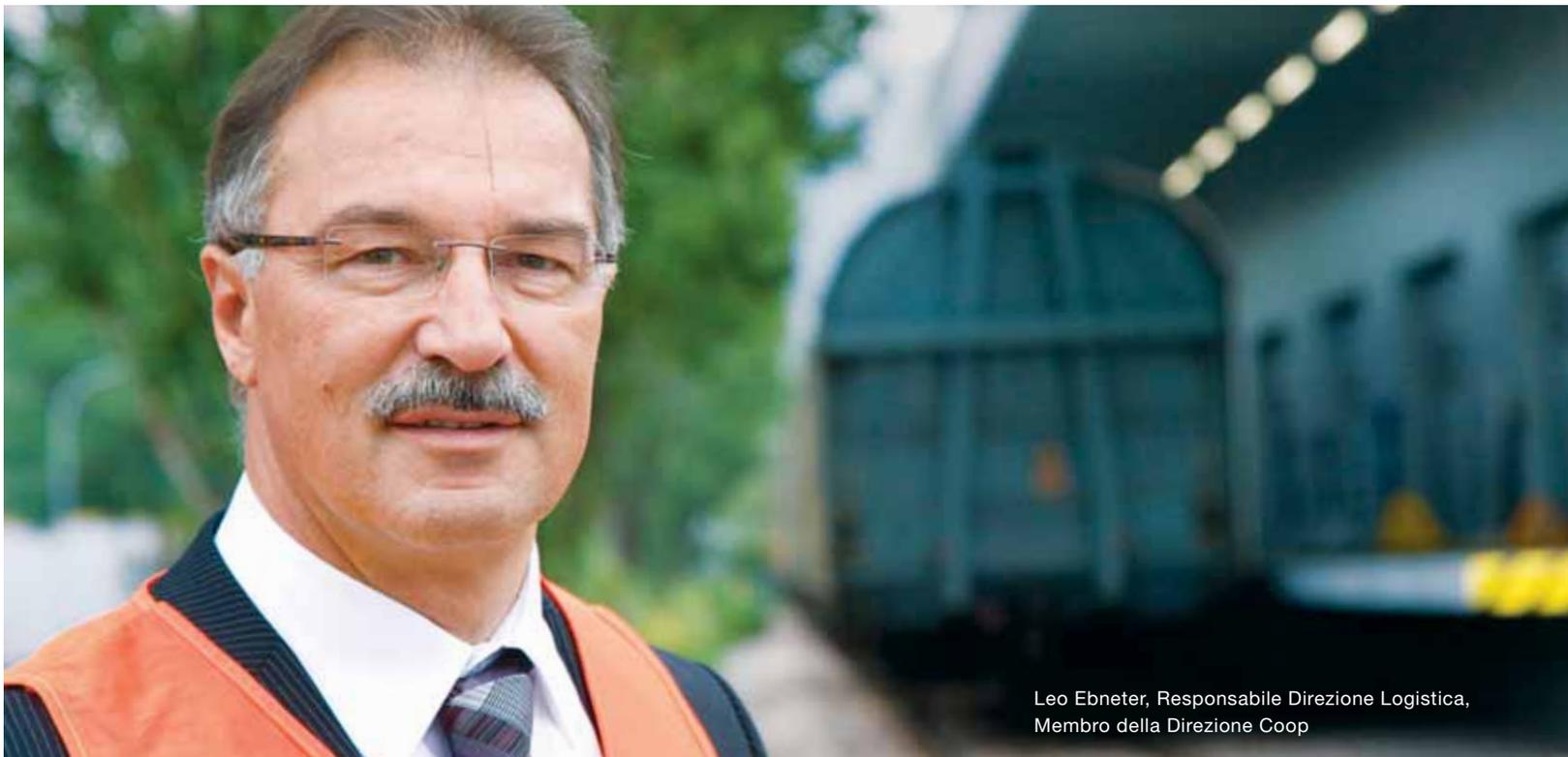
DESTINAZIONE
Stazione di arrivo Sion, tutto il Vallese, valli laterali incluse

DISTANZA
Ferrovia: 120 km
Distanza totale: fino a 170 km

MERCE
Prodotti alimentari e prodotti freschi

CARRI
Casse mobili
Cargo Domino

DESTINATARIO
Negozi Pam, Treffpunkt e Proxi



Leo Ebnetter, Responsabile Direzione Logistica,
Membro della Direzione Coop

Verso un futuro ecologico.

Coop punta sempre più sulla ferrovia. Circa due terzi delle consegne dalle centrali di distribuzione nazionali a quelle regionali si effettuano via treno. Leo Ebnetter, responsabile della Direzione logistica da Coop, parla della sostenibilità e del trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia.

TESTO: SUSANNE WAGNER – FOTO: GIAN VAITL

Signor Ebnetter, che probabilità ci sono che in futuro Coop punti ancora di più sulla ferrovia?

Leo Ebnetter: *Al momento il 60% delle forniture viaggia in treno dalle centrali di distribuzione nazionali a quelle regionali. Una percentuale che potrebbe ulteriormente aumentare tramite l'ottimizzazione dei ritmi di ordinazione e consegna e dei processi logistici aziendali.*

Quali sono le prospettive per SBB Cargo?

Una particolare sfida per SBB Cargo è rappresentata dai collegamenti espressi giornalieri,

che offrono delle interessanti potenzialità per il trasferimento di ulteriori volumi dalla strada alla rotaia.

E per voi quali prodotti costituiscono le sfide più complesse?

I prodotti freschi conservabili fino a un massimo di tre giorni o meno. Una gamma di prodotti in espansione, vista la crescita registrata dal settore Convenience.

Prendiamo ad esempio il pane, che troviamo fresco ogni mattina sugli scaffali. Quali pre- >

stazioni logistiche sono state necessarie?

L'essenziale è la gestione ottimale di informazioni, produzione e flussi di merce.

In altre parole?

Con flusso di merci ottimale intendiamo il collegamento più rapido, sicuro e possibilmente ecologico tra i punti di produzione e i punti di vendita.

Restando all'esempio del pane, chi partecipa ai processi di trasporto?

Le panetterie Coop, i loro fornitori di materie prime e i partner logistici coinvolti. Tutti devono collaborare in modo ben coordinato affinché la quantità giusta di merce arrivi al momento giusto nel luogo giusto e nella qualità desiderata.

Voi dovete pianificare. La stagione, il clima, la congiuntura cambiano... In che maniera incidono queste fluttuazioni sulla logistica?

Sono ovviamente importanti. Una pianificazione dinamica tiene conto delle oscillazioni

Abbiamo orientato l'infrastruttura al trasporto su rotaia.
Leo Ebner

nella quantità di merce a livello di disposizione, magazzino, preparazione degli ordini e trasporto.

Per rifornire di prodotti secchi alcune centrali di distribuzione Coop si serve interamente della ferrovia.



Requisiti più elevati con la crescita dei prodotti Convenience – centrale di distribuzione Coop a Dietikon.

Coop e l'ambiente.

Nel 2007 Coop ha raggiunto i traguardi seguenti in campo ecologico:

- riduzione del 10,2% delle emissioni di CO₂;
- riduzione del 19% nelle centrali di distribuzione;
- riduzione del 5% negli stabilimenti di produzione;
- riduzione del 3,9% del consumo di diesel per tonnellata-chilometro;
- riduzione di 288 tonnellate di CO₂ tramite i corsi Eco-Drive.

Anche con i subfornitori Coop punta a modalità di trasporto il più ecologiche possibile. Si punta quindi a ridurre, ove possibile, i trasporti aerei di carne/pesce e frutta/verdura. Il Fondo Coop per lo sviluppo sostenibile compenserà le emissioni prodotte dai trasporti aerei non evitabili.

Nelle centrali di distribuzione nazionali e regionali abbiamo orientato l'intera infrastruttura al trasporto ferroviario. Coop crede in uno sviluppo sostenibile del traffico merci e quindi sul trasferimento massiccio dei trasporti dalla strada alla rotaia.

Cosa significa concretamente?

Se il collegamento e la disponibilità del materiale rotabile lo consentono, Coop utilizza la ferrovia per tutti gli itinerari dalle centrali di distribuzione nazionali a quelle regionali. In questo modo attuiamo la strategia che prevede di raggiungere un bilancio CO₂ neutrale entro il 2023, nei settori su cui possiamo esercitare un influsso diretto. Per la distribuzione capillare si impiegano solo camion che rispondono ai requisiti della norma Euro 5. ■

Studio sul mercato della logistica 2009 in vista.

L'anno scorso, con la pubblicazione del primo studio sul mercato svizzero della logistica, Logistikverband GS1 (un'associazione di settore) e l'Università di San Gallo hanno segnato nuovi parametri di riferimento: per la prima volta il settore è stato analizzato dal punto di vista economico in maniera completa e comprensibile agli addetti ai lavori. Lo studio 2009 sarà pubblicato per la fine dell'anno.

Altre informazioni su:
www.logistikmarkt.ch



Perché un container è lungo 20 o 40 piedi?



I container chiudono la catena dei trasporti via terra e via mare senza necessitare di trasbordo. Sono solitamente larghi 8 piedi e lunghi 20 o 40 piedi. Da queste dimensioni derivano le unità di misura solitamente utilizzate per il trasporto via nave: TEU (Twenty Feet Equivalent Unit) e FEU (Forty Feet Equivalent Unit). L'unità di misura si è affermata come standard nel trasporto via nave. La capacità di carico di una nave container viene indicata in TEU. I container sono così stabili che è possibile impilarne anche più di 13, uno sopra l'altro.



La flotta **sotto controllo.**

Da quasi dieci anni l'impresa chimica Ciba AG si affida al servizio di trasporti di ChemOil. Grazie allo speciale strumento Tracking&Tracing è ora possibile ridurre di circa 100 000 franchi i costi di noleggio dei carri per Ciba.

TESTO: RETO NEYERLIN - FOTO: GIAN VAITL

Nel 1999, anno di fondazione di ChemOil, ha preso il via la collaborazione tra l'affiliata di SBB Cargo e Ciba (allora Ciba Spezialitäten-chemie), una delle prime imprese a dare in outsourcing a ChemOil la gestione della flotta.

Tra le prime.

Da allora ChemOil amministra l'intera flotta di Ciba in Svizzera, dal noleggio alla gestione, fino all'organizzazione della pulizia e della revisione dei carri. «Al tempo ChemOil era una delle prime aziende a fornire un servizio di gestione flotte neutrale e indipendente dai noleggiatori», dice Beat Schären di Ciba, Head of Transport and Logistics Europa.

ChemOil si è dimostrata all'avanguardia anche con il sistema Tracking&Tracing, un tool informatico di propria ideazione che consente di seguire interamente ogni trasporto ferroviario in tutta Europa. «Sul nostro sito Internet protetto da password il reparto locale di disposizione di Ciba può accedere in qualsiasi momento ai dati sui carri», spiega Markus Borner, Key Account Manager Chimica. In caso di irregolarità Ciba viene informata e l'Operation Center di ChemOil avvia subito i provvedimenti necessari per risolvere il problema. Il tool informatico consente inoltre a Ciba di monitorare la durata delle operazioni di carico e scarico negli stabilimenti.

Sulla base dei dati Tracking&Tracing ChemOil realizza a cadenza trimestrale i cosiddetti Key Performance Indicator (KPI) che servono a misurare le prestazioni e a individuare i punti deboli. Con i risultati ottenuti si possono quindi avviare misure di ottimizzazione.

Un sesto risparmiato.

Nel caso di Ciba è emerso che si possono risparmiare 8 dei 48 carri cisterna attualmente noleggiati. «Questo dato corrisponde a più del 16% della flotta monitorata», calcola Beat Schären. E significherà in futuro un risparmio di circa 100 000 franchi all'anno per Ciba

Dal 2007 la collaborazione tra Ciba e ChemOil è disciplinata da un contratto quadro che comprende i settori gestione del trasporto merci, gestione della flotta, monitoring e misurazione della qualità. In più ci sono gli oltre 1300 trasporti che la specialista di logistica effettua direttamente per l'impresa chimica. ChemOil consegna circa 18 000 tonnellate da, per e tra



Tutto sempre sotto controllo: Tracking&Tracing tramite personal computer.

gli stabilimenti Ciba di Kaisten, Monthey, Schweizerhalle e Grenzach. Si tratta di materie prime provenienti da subfornitori dislocati principalmente in Germania e in Svizzera, nonché prodotti finiti di fabbricazione propria.

ritengo che il raggruppamento dei rail service di Ciba e altri partner di ChemOil offra delle interessanti sinergie da sfruttare», dice Markus Borner. Già oggi BASF figura tra i clienti di ChemOil. ■

L'acquisizione vista come opportunità.

I possibili effetti dell'acquisizione di Ciba da parte di BASF non erano ancora chiari al momento della chiusura di redazione. «Indipendentemente da una possibile acquisizione,

Ciba AG in cifre.

Ciba è un'impresa chimica leader a livello mondiale. L'azienda «crea effetti che migliorano la qualità della vita»: aggiungendo prestazioni, protezione, colore e forza ai prodotti dell'industria della carta, della plastica, dell'automobile, dell'edilizia, dell'igiene e cura della persona, e di molte altre ancora. Ciba dà lavoro a circa 13 000 collaboratori in tutto il mondo ed opera in oltre 120 paesi. La sede centrale è a Basilea. Ciba AG è stata fondata nel 1997 come impresa autonoma in seguito alla fusione tra Ciba-Geigy e Sandoz da cui è nata Novartis. Nel 2007 Ciba ha generato un fatturato di 6,5 miliardi di franchi.



Beat Schären, Head of Transport and Logistics Europa da Ciba.

CHIARO & PRECISO

PARTENZA & DESTINAZIONE

Kaisten, Monthey, Schweizerhalle e Grenzach

DISTANZA

250 km in media

MERCE

Prodotti chimici sfusi o imballati

CARRI

Carri cisterna privati e carri coperti di proprietà della ferrovia

DESTINATARIO

Stabilimenti Ciba

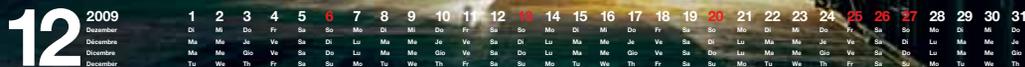
A vostra disposizione al numero consueto.

A partire da lunedì 17 novembre 2008 tutti i collaboratori del Servizio clienti lavorano a Basilea. I clienti di SBB Cargo possono chiamare al consueto numero di telefono per sotto suggerimenti.

Nel quadro del risanamento di SBB Cargo il Centro Servizio Clienti di Friburgo sarà integrato nella centrale di Basilea. Il trasloco avrà luogo nel weekend dal 14 al 16 novembre. SBB Cargo garantisce ai clienti la piena disponibilità di tutti i servizi offerti anche nei giorni del trasloco.

Il nuovo indirizzo è:

SBB Cargo AG
Servizio Clienti
Centralbahnstrasse 4
4065 Basilea, Svizzera
Tel. per la Svizzera 0800 707 100
Tel. per l'Europa 00800 7227 2224
cargo@sbbcargo.com



Cargo on Art – è arrivato il nuovo calendario fotografico.

Giovani fotografi puntano l'obiettivo sulle persone e i clienti che ruotano attorno a SBB Cargo.

Con il nuovo calendario fotografico 2009 SBB Cargo dà spazio ai fotografi emergenti della Svizzera. Alcuni giovani fotografi sono stati invitati a immortalare il mondo di SBB Cargo secondo la propria prospettiva individuale. In primo piano ci sono le persone e i clienti che ruotano attorno a SBB Cargo.

Le dodici foto presentano prospettive individuali, lasciano spazio alla creatività e danno a chi le osserva un'immagine molto variegata delle attività quotidiane che SBB Cargo svolge con i clienti.

A fine novembre, la foto migliore sarà insignita del riconoscimento SBB Cargo Newcomer Photo Award per i nuovi talenti della fotografia. Con un premio di 5000 franchi e un attestato, SBB Cargo dà il proprio contributo alla futura carriera del vincitore. Il calendario è esclusivamente destinato ai nostri clienti.



Primi apprendisti macchinisti in Germania.

Il 1° settembre 2008 SBB Cargo in Germania ha festeggiato una novità assoluta: per la prima volta l'impresa del traffico merci forma degli apprendisti per la professione di ferrovieri in servizio.

Su 95 aspiranti, SBB Cargo in Germania ha selezionato una rosa di 6 candidati che seguiranno una formazione completa per diventare ferrovieri in servizio con specializzazione macchinista/trasporti.

La formazione si basa su blocchi di corsi da quattro settimane e venti settimane di formazione teorica presso un formatore esterno dell'associazione tedesca delle scuole ferroviarie (VDEF). Dopo tre anni e il superamento dell'esame i primi macchinisti usciti da questa formazione potranno guidare i treni merci per SBB Cargo in Germania. La corsa di esordio l'hanno già effettuata: affiancati da un macchinista, gli apprendisti hanno potuto sedere alla guida lungo la tratta Duisburg – Colonia via Gelsenkirchen.



Nuovo capo del personale.

Daniel Eigenmann assume la direzione del personale di SBB Cargo.

Dopo un anno nell'industria farmaceutica, Daniel Eigenmann, 50 anni, torna da SBB Cargo il 1° dicembre 2008. Lo specialista delle risorse umane era stato già direttore del personale di SBB Cargo dal 2003 al 2007.

Daniel Eigenmann ha sviluppato un'eccellente rete di contatti tra l'altro in veste di capo del personale all'UBS e presso una banca privata. Lo scorso anno il settore del personale ha subito un riposizionamento sia a livello di gruppo che presso SBB Cargo. Le nuove opportunità ora esistenti hanno indotto Eigenmann a fare ritorno da SBB Cargo.

Tornare a promuovere il traffico a carri completi.

Il Consiglio nazionale – la camera bassa del parlamento svizzero – intende tornare a sovvenzionare in futuro anche il traffico a carri completi con mezzi statali. A settembre ha approvato a tale proposito una delibera secondo la quale a partire dal 2011 il traffico merci non transalpino in Svizzera dovrà essere sovvenzionato con 40 milioni di franchi all'anno. Metà di questa somma andrà a beneficiare

il traffico a carri completi. Negli ultimi anni, per motivi di politica finanziaria, la Svizzera aveva ridotto le sovvenzioni da 70 milioni di franchi all'anno fino ad azzerarle completamente.

Con il denaro ora stanziato i sostenitori della delibera mirano tra l'altro a compensare l'elevato prezzo dei tracciati per il traffico merci. La questione deve essere ora regolata tra le due camere del parlamento.





Small Is Beautiful.

Traffico individuale su rotaia? Gli ingegneri dell'Università Paderborn progettano l'impensabile.

TESTO: MARCEL HÄNGGI - ILLUSTRAZIONI: MICHAEL MEISTER

I rapporti di forza sono noti a tutti: la rotaia batte la strada quanto ad affidabilità, impatto ambientale e lunghe distanze; la strada batte la rotaia per quanto riguarda la flessibilità. La ferrovia non è un mezzo di trasporto individuale. Eppure sul suo futuro potrebbero aprirsi scenari inusitati: alcuni ingegneri dell'Università di Paderborn stanno sperimentando in proporzione 1:2,5 quel che loro chiamano RailCab – il taxi ferroviario. In altre parole, la quadratura del cerchio: il traffico individuale su rotaia.

Invece di lunghi treni, in futuro dovranno circolare piccoli carri singoli che possono provvisoriamente unirsi in convogli sulle tratte principali con la possibilità di sganciarsi dal treno in

qualsiasi momento anche durante la marcia. Invece che in base ad un orario, i carri circolano su ordinazione e individuano automaticamente la propria tratta.

La propulsione è nel tracciato.

Nella ferrovia tradizionale la trazione è nel veicolo stesso e sono gli scambi a controllare l'itinerario del convoglio. Per RailCab gli scambi sarebbero troppo lenti e un motore in ogni veicolo li renderebbe quasi inefficienti come delle auto. I cervelloni di Paderborn rivoluzionano il sistema: la trazione è nel tracciato ed è il veicolo a scegliere la tratta. Le bobine magnetiche accelerano i carri fino a 160 chilometri

al'ora; all'altezza degli scambi cosiddetti passivi, i carri scelgono autonomamente se deviare o procedere dritti tramite le ruote direzionabili. Non c'è aggancio; i carri non si toccano e sono tenuti a breve distanza l'uno dall'altro tramite un sistema elettronico che rende i movimenti di manovra superflui.

Carsten Rustemeier, coordinatore del progetto RailCab, sogna un giorno di vedere i suoi veicoli percorrere l'intera rete ferroviaria. Immagina però che inizialmente i carri saranno usati su reti più piccole: ad esempio per i trasporti tra gli stabilimenti di una fabbrica o per il trasporto di container in un porto. O magari su linee regionali non più servite dalla ferrovia tradizionale. >

I vantaggi sono tanti: prima di tutto uno sfruttamento molto più intenso dei tracciati. Nonostante la velocità massima relativamente contenuta, la velocità media sarebbe superiore a quella oggi consueta. Quando si costruiscono nuove tratte servirebbero meno gallerie e ponti perché la trazione a bobine magnetiche consente di affrontare pendii più ripidi. L'usura delle rotaie e del materiale rotabile sarebbe inferiore. I clienti potrebbero scegliere tra diversi modelli e offerenti: voglio viaggiare solo (costerebbe di più) o aspetto fino a quando non si raggruppa una piccola comunità di utenti, come nel caso del taxi collettivo? L'offerta sarebbe disponibile 24 ore su 24.

Un finanziamento difficile.

Per l'applicazione pratica occorreranno forse dieci, vent'anni, dice Carsten Rustemeier. Per il progetto di ricerca avviato nel 1997 vi sono però problemi di finanziamento. Il Land Nord Reno-Westfalia, inizialmente il principale finanziatore, ha deciso di chiamarsi fuori dopo che non è stato possibile trovare dei partner industriali. La Deutsche Bahn a sua volta non sostiene la ricerca pura, e se anche la ferrovia nega il suo supporto, è difficile conquistare altri partner dell'industria. L'Università, tuttavia, continua a credere nel progetto.

Mentre negli anni passati le innovazioni puntavano su treni ancora più veloci e assi di transito principali ancora più efficienti – dando vita in alcuni casi a progetti costosi e fallimentari come il treno a levitazione magnetica Transrapid –, RailCab è incentrato su piccole unità e un sistema di comando decentralizzato. Ridurre e decentralizzare: due principi in base ai quali l'utopia ecologista degli anni 70 reclamava una trasformazione dell'economia. «Small Is beautiful» è il titolo di un libro molto letto in quegli anni. «Non è un caso», dice Rustemeier: «Vogliamo proporre un sistema di trasporto che non sia solo pratico, ma soprattutto ecologico.» I RailCab non sono solo concepiti per rivoluzionare il mondo della ferrovia ma anche per rendere superflua buona parte del traffico di auto e camion. Perché, dice Rustemeier: «È certo che l'odierno sistema del traffico individuale collasserà, è solo una questione di tempo.» ■



Esaminare passionatamente i presupposti.

Cari responsabili di logistica,

Le previsioni sul traffico merci, in base a quel che leggiamo e alla nostra esperienza diretta, sono inequivocabili: il settore è dinamico ed in crescita!

Le previsioni ufficiose, dedotte ad esempio dal piano generale dei trasporti tedesco o dallo studio svizzero Protrans, parlano di uno spettacolare raddoppiamento delle prestazioni del traffico merci nell'Europa centrale entro il 2050. Buone notizie per gli operatori del trasporto e della logistica – ma preoccupanti per quanto riguarda il consumo energetico e l'impatto sull'ambiente e le infrastrutture di trasporto, già oggi allarmante in molti settori.

Occorre continuare a insistere sulla diminuzione del traffico merci e sul trasferimento intelligente dalla strada alla rotaia in un'ottica più ecologista. E si può, o persino si deve, riflettere con senso critico sui presupposti per arrivare ad una decisione di tipo razionale.

Entro il 2030 il numero di abitanti in Germania diminuirà passando da 82 a 75 milioni. Il reddito reale crescerà di poco, il consumo pro-capite delle merci fisiche nel consumo privato subirà un calo; per la Svizzera potrebbe prospettarsi uno scenario analogo. Gli sviluppi sono differenziati anche nel settore industriale: i posti di lavoro diminuiranno, la produttività aumenterà. Il progresso tecnico e la miniaturizzazione aumentano la concentrazione di valore dei prodotti industriali. Una crescita in termini di valore non significa necessariamente una crescita del tonnellaggio. Fette sempre più consistenti della nostra economia vivono di servizi. Può questo settore causare di per sé il raddoppiamento del traffico merci?

Il traffico di transito europeo e mondiale continua ad avere un indiscusso effetto trainante sui trasporti. A contrastare questo effetto interviene l'aumento di efficienza dei sistemi di trasporto – più tonnellate e tonnellate-chilometro per chilometro ferroviario o stradale percorso.

Le nostre stime, in effetti molto provvisorie, mi fanno dubitare del fatto che nei nostri paesi altamente sviluppati sul piano della ripartizione del lavoro e dell'interconnessione globale e saturi di beni di consumo e infrastrutture, il traffico merci possa davvero raddoppiare. Dobbiamo dedicare tutto il tempo e gli strumenti necessari ad esaminare in modo spassionato i presupposti e le previsioni e solo dopo questa analisi gettare le basi per la pianificazione e le decisioni future.

*Prof. Peter Klaus, D.B.A. / Boston University
Cattedra di logistica all'Università Friedrich-Alexander di Erlangen-Norimberga, équipe Fraunhofer per le tecnologie dei servizi di logistica ATL.*



Un bernese coi piedi per terra.

Daniel Bürgy, responsabile del Centro Servizio Clienti di Friburgo, si trasferisce insieme ai suoi collaboratori a Basilea.

TESTO: SUSANNE PERREN - FOTO: GUY PERRENOUD

In futuro, Daniel Bürgy gusterà i Läckkerli di Basilea, i raffinati biscotti secchi simbolo della città, al posto delle meringhe di Friburgo, le vaporose specialità della Valle della Sarine. Quando nel marzo di quest'anno, Bürgy ha assunto la direzione del Centro Servizio Clienti (KSC) a Friburgo, il suo compito era quello di smantellare questa sede.

«I collaboratori del KSC saranno integrati nella centrale nel quadro del progetto di risanamento di SBB Cargo», spiega Bürgy. Lo scopo del trasloco è quello di consentire a SBB Cargo di sfruttare meglio le sinergie >



tra la produzione, che si trova nella sede centrale di Basilea, e l'assistenza alla clientela.

Bürgy sostiene la strategia – pur sapendo che la sua funzione attuale non sarà più necessaria al termine dell'integrazione completa a Basilea: «La fusione dei processi aziendali di Basilea e di Friburgo si traduce in vantaggi per i clienti.» Il suo compito consisteva nel discutere le possibilità esistenti, cogliere le preoccupazioni e cercare di entusiasmare i collaboratori.

Collaboratori motivati.

Pare che ci sia riuscito. È anche grazie a Bürgy che, nonostante il trasloco in un'altra città, l'89% dei collaboratori sia rimasto fedele a SBB Cargo: è riuscito a motivarli con grande credibilità prendendo sul serio le loro riserve e cercando una soluzione adeguata caso per caso.

Sin dall'inizio, i collaboratori sono stati coinvolti nelle decisioni. «Suggerivano come e dove potevamo migliorare ulteriormente», afferma Bürgy. È così che sono nati i quattro team di specialisti Disposizione carri, Funzionamento operativo, Relazione clienti e Conteggio clienti.

Finora i carri venivano ordinati a Friburgo ad esempio. Ora l'ordinazione viene effettuata invece a Basilea dove era già presente la Disposizione carri. I clienti saranno collegati in futuro direttamente con uno specialista dei settori tecnici che può fornire loro le soluzioni o le informazioni necessarie in modo completo e veloce.

Un uomo di fondo.

La proverbiale calma bernese si traduce in Bürgy in un grande pragmatismo che trasmette agli altri la sensazione di essere sostenuti. Questo è dovuto in parte alla sua forza di rinnovarsi: «Mi piace prendere l'iniziativa, amare smuovere le cose e mi diverto con i cambiamenti», spiega, aggiungendo con un sorriso

Daniel Bürgy, 29, è entrato a far parte delle FFS nel 1996 come dirigente di esercizio prima di passare al Centro Servizio Clienti di Friburgo nel 2000. Parallelamente al lavoro, ha seguito un corso di formazione trinazionale in economia aziendale in Germania, Francia e Svizzera. Dopo aver concluso gli studi con successo, Bürgy è diventato nel 2006 il responsabile Marketing International di SBB Cargo e nel marzo 2008 ha assunto la direzione del Centro Servizio Clienti di Friburgo. Alla Fachhochschule Nordwestschweiz di Basilea insegna inoltre a titolo privato la materia facoltativa «Creating a Business Plan». Daniel Bürgy è originario di Gümligen e vive con la sua compagna a Berna.

3 domande.

Alla parola caos, cosa risponde?

La mia natura bernese mi porta ad affrontarlo con assoluta calma.

Si ricorda il suo primo trasporto?

Distribuivo giornali quando ero alle elementari: «Bund», «Berne Zeitung», «NZZ», «Tages-Anzeiger» e «Herald Tribune».

Quale talento avrebbe voluto avere?

Avrei voluto fare il musicista.

che la sua compagna non avrà vissuto l'ultimo trasloco della sua vita quando nove mesi fa sono andati a vivere a Berna. E a ciò si aggiunge la sua capacità di mieterne consensi: «Quando l'opinione di un'altra persona mi convince, sono felice di cambiare idea.» Confessa di essere molto motivato all'idea di tornare a lavorare a Basilea. Anche se non si facilita il compito: l'atmosfera di Friburgo – il grande spirito di squadra – deve rimanere anche a Basilea. L'intento è di sviluppare il Centro Servizio Clienti con questo team potenziato. Daniel Bürgy dice: «Tutti, bene o male, sanno giocare al ferroviere». Il fattore decisivo è la qualità e la durata nel tempo del servizio offerto.»

Alla volta di New York.

Anche i compagni bernesi di jass apprezzano il suo impegno. Mentre gli amici con cui fa jogging non farebbero mai a meno di lui durante gli allenamenti del martedì. Nel 2010 vogliono partecipare alla maratona di New York. Solo una volta, nel corso di una mangiata di raclette, servita da Daniel «Dänu» Bürgy direttamente dalla forma di formaggio sono stati assaliti dal dubbio se questo si concilia con l'allenamento... «Ma sì, ce la faremo anche stavolta», afferma sorridendo, spinto dalla sua costante voglia di avventura. ■



Impressum.

cargo 4|08. Novembre 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.

Desiderate un abbonamento gratuito?

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

Cambio di indirizzo o abbonamento

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 01 02, per e-mail a cargomagazin@sbbcargo.com o per posta a: SBB Cargo, cargo magazin, G-CH-MS-M, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basilea, Svizzera

Centro Servizio clienti:

SBB Cargo AG
Servizio clienti
Centralbahnstrasse 4
4065 Basilea
Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Fax Svizzera 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales:

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

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

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

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

