

cargo

Non-Food. Per i prodotti non alimentari ma di uso quotidiano Migros sceglie la ferrovia. 6

Soluzioni per la chimica. Grazie a Thommen i clienti non si devono preoccupare delle sostanze pericolose. 10

Formula Ford. Su base regolare SBB Cargo trasporta auto Ford dal Belgio all'Italia. 14

Max. Il rombo dei motori è musica per le sue orecchie. 18





Il vostro salvaschermo.

Scaricatelo ora.

Potete scaricare qui questa e altre immagini da usare come screen saver:
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, Logistikmagazin cargo, G-CH-MS-MK, Elsässertor, 4065 Basilea, Svizzera

Impressum.

cargo 1|08. Febbraio 2007. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Susanne Perren (direzione), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich.

Grafica/Composizione Favo Agenzia pubblicitaria, Basilea. **Litografia** ExactaPro, Arlesheim.

Stampa Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, Redaktion 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: Scene di vita quotidiana dal nostro cliente Thommen-Furler AG – Ruedi Schlup nella cabina di guida della sua locomotiva di manovra. Foto: Bernhard Lochmatter.



Nel quotidiano. 24 ore su 24.

Care lettrici, cari lettori,

il lavoro quotidiano che SBB Cargo svolge per i propri clienti rappresenta la base essenziale per prestazioni solide e affidabili. Ogni catena logistica dipende da esso, come emerge anche da questo numero della rivista in cui abbiamo analizzato tutte quelle attività non sempre visibili e tangibili che svolgiamo ogni giorno, mostrando inoltre tipici esempi di trasporti in Svizzera e all'estero. Ad un'osservazione più attenta, comunque, non vi è nulla di ripetitivo e tanto meno monotono in questo lavoro. Le attività quotidiane si possono semmai paragonare al concerto tenuto da un'esperta orchestra jazz. I componenti suonano assieme con perfetto affiatamento ma sfruttano la propria esperienza per orchestrare con flessibilità i singoli passaggi. Come impresa attingiamo a questa esperienza pluridecennale; nel quotidiano i nostri collaboratori trovano di volta in volta le soluzioni più idonee per grandi e piccole sfide di logistica. E il lavoro torna ad essere ogni giorno avvincente. In veste di nuovo direttore di SBB Cargo sono lieto di poter costruire su queste fondamenta. Oltre alle sfide quotidiane per fornire prestazioni di trasporto di massimo livello, lavoriamo a pieno ritmo per migliorare il nostro risultato finanziario. Per questo compito sono necessarie capacità analitica e precisione nei dettagli. Ogni giorno mettiamo a frutto tutte le nostre competenze per continuare ad essere per voi un partner affidabile. Grazie per la fiducia che ci accordate.

Nicolas Perrin
Direttore SBB Cargo

Indice.

Frammenti. 4

Nuove opzioni. Notti più silenziose.

6:00. Dal colosso del dettaglio. 6

Per il non food Migros punta sulla ferrovia.

8:30. Studio di mercato. 9

Wolfgang Stölzle analizza il mondo della logistica.

10:15. Soluzioni per la chimica. 10

Thommen smaltisce e ricicla per i clienti.

10:30. Una corsa ininterrotta. 12

La formula di SBB Cargo per le auto Ford.

14:45. Sotto un tetto di cemento. 14

Progetto in cantiere per Aldi.

17:00. Tifosi in viaggio. 16

Barbara Häni allena le FFS per Euro 08.

19:30. Scambio di palette. 17

Holpal ripara o riduce in trucioli le palette.

20:45. Con Max. 18

Il rombo soave dei motori diesel.

Nuovi volti da SBB Cargo.

SBB Cargo ha rafforzato due posizioni chiave con due grandi specialisti.



Peter Schär, 47 anni, è il nuovo responsabile Marketing & Sales Svizzera. Oltre al diploma di ingegnere meccanico e alla formazione in economia aziendale, il signor Schär vanta una lunga esperienza nel campo della logistica.

Negli ultimi anni è stato, infatti, responsabile del Supply Chain Management e membro della direzione in seno alla società del settore cartiero Inapa Svizzera SA. Peter Schär lavora da SBB Cargo dal 1° novembre 2007.



Hanspeter Tinner, 50 anni, lavora presso le FFS già dalla metà di gennaio, e dal 1° aprile 2008 sarà il nuovo responsabile delle finanze di SBB Cargo. Il signor Tinner è laureato in economia; dal 1999 ha lavorato presso la società Keramik Laufen AG, dapprima come Head of Finance della società affiliata con sede in Brasile e dal 2004 nel ruolo di Managing Director a Laufen.

Officina di manutenzione di Bienne: nuove opzioni in esame.



Contrariamente a quanto previsto, nell'officina di manutenzione di Bienne non sorgerà la nuova azienda per la manutenzione di locomotive di smistamento, mezzi di manovra e carri cisterna. Alstom ha abbandonato il progetto di formare una joint venture con SBB Cargo poiché ritiene che la manutenzione dei veicoli diesel per incarico della clientela esterna è un settore con poche potenzialità.

Per il momento SBB Cargo continua a gestire per conto proprio lo stabilimento industriale con i suoi 150 collaboratori e sta esaminando possibili opzioni per il futuro.

Notti più silenziose sulla linea FFS.



Dal 9 dicembre 2007, con il cambiamento dell'orario, i treni merci non transitano più sulla linea ferroviaria principale Berna-Olten via Burgdorf e Langenthal. Questa novità vale per ora dalle 23.30 alle 6.00 e a partire dalla primavera 2008, già dalle ore 22.00 in poi. Sulla linea di recente costruzione Mattstetten-Rothrist transitano durante la notte 40 treni merci.

I treni merci di SBB Cargo possono tornare a transitare la notte sulla linea principale Berna-Olten solo se la nuova linea Mattstetten-Rothrist è occupata per speciali consegne oppure è chiusa per lavori di manutenzione o guasti.

Rivista Cargo: quattro volte prima.

A partire dal 2008 la pubblicazione della rivista Cargo osserva nuove scadenze:

n° 1	metà febbraio
n° 2	metà maggio
n° 3	metà agosto
n° 4	metà novembre

La Häfen- und Güterverkehr Köln AG viaggia con SBB Cargo.



Fra i partner di SBB Cargo rientra ora la società di spicco Häfen- und Güterverkehr Köln AG (HGK).

La nuova partnership si basa su un contratto di cooperazione grazie a cui la HGK usufruisce della fitta rete di SBB Cargo e dell'alta qualità delle sue prestazioni.

All'inizio di dicembre SBB Cargo ha fatto transitare il primo treno blocco per la Häfen- und Güterverkehr Köln AG sulla linea svizzera a partire da Basilea. La HGK si serve delle prestazioni di SBB Cargo per le esportazioni dalla Germania. In futuro SBB Cargo rifornirà da diversi punti in Svizzera, tra cui Glattbrugg, Landquart e Rothenburg, vari clienti di HGK del settore dell'industria pesante. Il volume annuo raggiunge 400 treni blocco.

In esclusiva: la ferrovia in veste artistica.



Fotografie firmate tratte dal calendario SBB Cargo disponibili in edizione limitata.

Per tre anni il fotografo Gérard Pétremand ha realizzato delle foto speciali prendendo come soggetto vari aspetti del traffico merci. Le foto artistiche sono state pubblicate di anno in anno sul calendario di SBB Cargo. Con il calendario 2008 si chiude questa speciale trilogia di foto artistiche patrocinata da SBB Cargo.

Il clienti di SBB Cargo possono richiedere in esclusiva i 36 soggetti fotografici. Ogni foto sarà firmata personalmente da Gérard Pétremand. La tiratura è limitata a 12 copie per ogni soggetto. I clienti di SBB Cargo possono ordinare il soggetto desiderato in forma di stampa arrotolata (CHF 469.-, 50 x 60 cm) o montata su alluminio (CHF 549.-, 50 x 60 cm). Edizione limitata: le ordinazioni saranno considerate secondo la data di arrivo.

Il prospetto raffigurante tutti i soggetti si può richiedere per e-mail (sbbcargo@eurorscg.ch), fax +41 (0)44 466 67 88 o posta (SBB Cargo SA, c/o Euro RSCG Zurigo, Gutstrasse 73, 8055 Zurigo).

Indicare il numero della foto, la quantità delle copie, il tipo di formato (montatura su alluminio o stampa arrotolata) nonché l'indirizzo di consegna.



Tutto su **rotaia.**



L'impresa di distribuzione Migros di Neuendorf trasferisce interamente su rotaia le consegne di prodotti non food destinati alla Svizzera romanda. Alla base di questa scelta vi è un contratto pluriennale con SBB Cargo.

La Svizzera ancora dorme, ma nell'impresa di distribuzione Migros di Neuendorf (MVN) – centro nevralgico per il settore non food del grande distributore Migros – la giornata è iniziata già da parecchio tempo. Alle cinque in punto i primi camion sono partiti alla volta delle filiali per consegnare gli articoli per il fabbisogno quotidiano. Entro poche ore i primi clienti entreranno nei negozi Migros e per allora gli scaffali dovranno essere riempiti.

Fino a poco tempo fa circa l'80% di tutti i prodotti Migros non food e near food, dai battuffoli di ovatta alle scale a pioli, veniva distribuito via camion da Neuendorf nel cantone Soletta alla rete di filiali in Svizzera. Il rimanente 20% veniva consegnato su rotaia tramite trasporto notturno alle centrali delle cooperative Migros, da dove poi arrivava via camion alle diverse filiali. Dall'inizio di febbraio queste proporzioni hanno gradualmente iniziato ad invertirsi a favore della ferrovia. In pochi mesi i trasporti su rotaia presso l'MVN costituiranno un terzo della distribuzione: invece delle attuali 300000 palette, in futuro ben 500000 viaggeranno in treno – un numero destinato ad aumentare a medio termine.

Cambio strategico nella distribuzione.

A dare impulso a questo nuovo orientamento è stato il progetto Natro (ottimizzazione trasporti nazionali), con cui sono stati presi attentamente in esame tutti i trasporti di Migros. «Dalle analisi è emerso che su lunghe distanze il trasporto ferroviario apporta un significativo vantaggio sul piano dei costi. Questa conclusione ci ha indotto ad avviare un cambio di strategia nella nostra logistica della distribuzione», spiega Walter Arnold, responsabile del progetto MVN Natro. Ecco la nuova strategia: per lunghe distanze esclusivamente la ferrovia. «Questo passo ha richiesto coraggio e un'opera di persuasione presso tutte le parti coinvolte», continua Walter Arnold. Martin Huber, responsabile di progetto logistica e trasporti presso la Federazione delle cooperative Migros MGB, casa madre dell'MVN, afferma a sua volta: «Nonostante Migros sia un'impresa fortemente orientata alla ferrovia, il totale abbandono del

trasporto via strada su singole tratte è una novità assoluta. In base alle nostre esperienze con SBB Cargo eravamo tuttavia sicuri che l'MVN dovesse intraprendere questo passo.» E questa esperienza si basa su dati di rilievo: con 400 carri trasferiti al giorno e circa un milione di tonnellate di merce trasportate ogni anno, la Federazione delle cooperative Migros è il principale cliente di SBB Cargo nel traffico nazionale.

« Le fluttuazioni di quantità hanno rappresentato un aspetto cruciale. »

Patrick Schenker, SBB Cargo

L'MVN ha scelto dapprima due destinazioni da servire esclusivamente via treno: le cooperative Migros di Ginevra e Vaud. Le rispettive centrali operative situate a Carouge (Ginevra) e Ecublens (Vaud) usufruivano già prima del servizio di consegna su rotaia; il grosso delle merci, tuttavia, arrivava direttamente da Neuendorf alle filiali via camion. Ora, con il nuovo metodo di distribuzione tutte le forniture arrivano alle centrali operative, da dove vengono poi distribuite alle filiali tramite trasporto su strada. «Questa novità ha comportato grandi cambiamenti a livello operativo e notevoli investimenti in opere edili, ma entrambe le cooperative erano bendisposte nei confronti del progetto», dice Walter Arnold. «È grazie a due argomenti in particolare che il nuovo orientamento ha raccolto consensi in Svizzera romanda: con la riorganizzazione sono stati creati nuovi posti di lavoro e al tempo stesso si è tenuto conto delle esigenze in materia di protezione ambientale.»

Una riorganizzazione a tappe.

La riorganizzazione si articola in due grandi fasi. Il 4 febbraio, per la prima volta la cooperativa Migros di Ginevra è stata rifornita esclusivamente via treno, con venti carri che di notte hanno viaggiato da Neuendorf al centro ►

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Oensingen SO
Destinazione	Carouge GE, Ecublens VD
Distanza	Ginevra: 218 km, Ecublens: 161 km
Merce trasportata	articoli Migros non food e near food
Carri	Hbbillns
Destinatario	centrali operative Migros di Ginevra e Vaud



Dalla zona di preparazione direttamente al treno – uno sguardo nella centrale di distribuzione di Migros a Neuendorf.

operativo di Carouge. All'inizio di aprile anche la cooperativa Vaud si convertirà interamente al trasporto ferroviario; anche in questo caso ogni notte partiranno in media venti carri diretti a Ecublens. In contemporanea si introdurrà gradualmente la consegna via treno per la cooperativa Vallese, che sinora era rifornita solo via camion. Si utilizzano carri del tipo Hbbillns. «Il nostro obiettivo è di ricorrere esclusivamente a questo tipo di carri, che è il più adatto alle nostre esigenze», dice Urs Hauck, responsabile Carico e Distribuzione da MVN. «Questo comporta tuttavia che i nostri subfornitori utilizzino a loro volta questo tipo, perché noi poi ricarichiamo ogni carro che arriva qui.»

Un aspetto cruciale: la fluttuazione delle quantità.

La grande sfida della nuova strategia di distribuzione consiste nel fatto che la ferrovia deve saper gestire le fluttuazioni delle quantità e i picchi stagionali senza poter ricorrere al trasporto via camion nei casi di emergenza. «SBB Cargo ci ha assicurato che è in grado di gestire nell'ambito dei trasporti regolari eventuali fluttuazioni con quantità fino al 30% superiori rispetto alla media. In caso di aumenti di quantità compresi tra il 30 e il 75%, ad esempio nel caso di promozioni, abbiamo concordato un tempo di ordinazione-spedizione di cinque giorni», spiega Urs Hauck. Patrick Schenker,

Strategic Account Manager di SBB Cargo per Migros, dice: «Le fluttuazioni di quantità hanno rappresentato in effetti un aspetto cruciale nel corso delle trattative. Grazie al tempestivo coinvolgimento della Produzione Cargo siamo tuttavia riusciti a trovare una soluzione duratura.» Così duratura che le due imprese hanno sottoscritto un contratto decennale per i nuovi trasporti MVN – un impegno reciproco e una dimostrazione di fiducia che non ha pari nel mondo dei trasporti.

Testo: Ursula Homburger.

Foto: Gian Vaitl.

Impresa di distribuzione Migros Neuendorf SA

Piattaforma logistica

L'Impresa di distribuzione Migros Neuendorf SA (MVN) nel cantone di Soletta è una società affiliata al 100% della Federazione delle cooperative Migros. È stata fondata nel 1974 per fungere da ponte logistico tra i fornitori e i consumatori. Su 120000 posti per palette, distribuiti su 4 piani, a Neuendorf sono immagazzinati complessivamente 40000 articoli Migros dei settori non food e near food (igiene e cosmetici), ad eccezione dei prodotti tessili. Ogni giorno 7000 palette lasciano l'MVN dirette alle filiali Migros e alle centrali delle cooperative. All'MVN SA appartengono anche il Magazzino surgelati Neuendorf e il Magazzino abbigliamento Volketswil ZH.

Logistica di magazzino

Mentre il settore magazzino dell'MVN è quasi interamente automatizzato – le palette vengono trasferite via computer alle aree di stoccaggio assegnate dal sistema informatico – nel settore di picking è necessario il lavoro manuale, in considerazione delle diverse misure e forme degli articoli. Le ordinazioni delle filiali sono trasmesse ai collaboratori tramite auricolare, in modo che questi possano recarsi con i veicoli elettrici nella rispettiva area di stoccaggio e caricare l'articolo nella gabbia di trasporto. Ad ogni turno circolano nell'area di picking 210 di questi veicoli.

Logistica dei trasporti

Ogni giorno nell'MVN arrivano 200 camion carichi di merce. A questi si aggiungono 50 carri ferroviari, di cui in media 8 container con merci d'importazione. 180 camion partono ogni giorno da Neuendorf diretti alle filiali Migros. Le centrali delle cooperative più distanti nella Svizzera romanda, in Ticino e nella Svizzera orientale vengono rifornite in parte o esclusivamente (Ginevra e Vaud) via ferrovia con il trasporto notturno. Anche quattro grandi filiali ricevono le merci via treno. Entro la metà del 2008 il numero di carri ferroviari che lascia ogni giorno l'MVN aumenterà passando a 90. Le operazioni di carico e scarico si svolgono presso 2 binari coperti che possono accogliere 14 carri ciascuno.

«Nel mondo della logistica **non sempre** si vuole giocare **a carte scoperte.**»



Il prof. dott. Wolfgang Stölzle, 45 anni, è titolare della cattedra di gestione logistica e preside del corso di studi Executive MBA in gestione logistica all'Università di San Gallo. Stölzle figura tra i più rappresentativi esperti ed analisti del mercato logistico. Le sue attività di ricerca si impennano in particolare sul Supply Chain Management, la logistica aziendale, la gestione dei trasporti e dell'ambiente. Stölzle ha studiato Economia all'Università di Stoccarda-Hohenheim ed Economia aziendale all'Università di Mannheim.

Per la sua dissertazione «Umweltschutz und Entsorgungslogistik» (protezione ambientale e logistica dello smaltimento) ha ricevuto nel 1994 il premio scientifico di Stinnes AG.

Dopo aver insegnato in diverse università, nel 2004 è diventato ordinario di gestione della logistica e preside del corso di studi Executive MBA in gestione logistica all'Università di San Gallo.

Secondo Wolfgang Stölzle l'importanza del mercato logistico svizzero è nettamente sottovalutata. cargo ha parlato del primo studio incentrato sul mercato logistico in Svizzera con il professore dell'Università di San Gallo.

Professor Stölzle, a cosa serve lo studio sul mercato svizzero della logistica? E soprattutto: quale utilità comporta per gli addetti ai lavori?

Crea trasparenza. In altre parole: offre agli interessati una visione d'insieme su come è strutturato l'odierno mercato della logistica, come funziona, in che modo si crea valore e in che modo si guadagna denaro.

Gli addetti ai lavori lo sanno già.

Certo, ma molti conoscono soltanto il ramo della logistica in cui operano direttamente. Questo studio ci permette di ampliare notevolmente gli

orizzonti. Abbiamo suddiviso l'intero mercato in singoli segmenti, secondo modalità scientificamente valide ma al tempo stesso orientate alla prassi. Forniamo le cifre salienti per ogni sottosegmento. E prendiamo in considerazione tutte le discipline della logistica e le rispettive interazioni, dal traffico merci su rotaia alla logistica contrattuale.

Su cosa si basano questa segmentazione e lo studio stesso?

Prima di tutto si tratta di uno studio *state of the art*, ovvero basato sulle ricerche più recenti. In questa ottica è di particolare rilievo il lavoro di Peter Klaus dell'équipe Fraunhofer per le tec-

nologie della logistica, il cui studio «Top 100» in Germania è diventato nel frattempo un'opera fondamentale. In stretto contatto con lui ed il suo team abbiamo ripreso e sviluppato le impostazioni alla base di questo studio. L'approccio con cui esaminiamo il mercato svizzero della logistica è stato inoltre in larga misura concordato con i patrocinatori dello studio. Lo studio è stato accompagnato dalla preziosa opera di consulenza critica e costruttiva di una *sounding board* di esperti rinomati quali Hanspeter Faganini e Ulrich Weidmann.

continua a pagina 10

Mercato della logistica sotto la lente d'ingrandimento.

Lo studio sul mercato svizzero della logistica colma una lacuna: per la prima volta questo mercato nazionale viene analizzato in modo completo. Lo studio fornisce informazioni dettagliate sui segmenti del mercato, la loro valenza economica e la loro evoluzione.

Lo studio, che a partire da ora dovrà essere pubblicato a cadenza annuale, è un prodotto comune di GS1 Svizzera e della

cattedra di Gestione logistica dell'Università di San Gallo. Gode del patrocinio di numerosi enti ed imprese tra cui Schenker/Hangartner, Fiege Logistik Schweiz, UBS e SBB Cargo. Lo studio sul mercato svizzero della logistica costa 360 franchi per i non membri GS1, per i membri di GS1 ed altre associazioni di logistica è previsto uno sconto (ordinazioni: telefono +41[0]58 800 70 00).



Quali sono stati i più grandi ostacoli da superare nella realizzazione dello studio?

Il materiale di dati esistente è enorme, ma strutturato molto diversamente per quanto riguarda i parametri di misura e le basi di partenza. Noi però vogliamo anche poter collegare i tanti numeri esistenti con la realtà quotidiana delle imprese in materia di logistica. Per questo motivo abbiamo svolto inoltre un approfondito sondaggio presso 1100 aziende svizzere. Ed è qui che ci siamo imbattuti in alcuni ostacoli. Nel mondo della logistica non sempre si vuole giocare a carte scoperte.

Per quale motivo?

Tutti desiderano la trasparenza – ma dagli altri! Molte imprese sono restie, perché pensano che una maggiore trasparenza possa compromettere la loro competitività. Un aspetto che interessa in particolare il traffico merci su strada. Sono tuttavia certo che a lungo termine si porrà un desiderio di maggior trasparenza – così come peraltro è già avvenuto in altri settori del mercato logistico.

Nel sondaggio avete anche interrogato le imprese in merito alle diverse tendenze.

Abbiamo identificato sei tendenze principali, tra cui la globalizzazione e la conseguente crescita lungo i corridoi internazionali, ma anche l'orientamento all'ambiente. Sarà interessante seguire l'evoluzione di queste tendenze nelle prossime edizioni dello studio.

State già pensando alla prossima edizione?

Sì. L'anno venturo riceveremo dati aggiornati dall'Ufficio federale di statistica. Ci serviremo del feedback ricevuto sulla prima edizione e apporteremo dei miglioramenti ove necessario. Lo studio dovrà diventare ancora più solido e articolato. Inseriremo inoltre nuovi capitoli, ad

esempio cifre specifiche sulla logistica del settore tessile.

Quale destino si augura maggiormente per questo studio?

In Germania i politici di competenza conoscono a memoria le cifre principali dello studio del professor Klaus. Mi auguro che lo stesso avvenga per la Svizzera.

Intervista: Adrian Kohler. Foto: zvg.

Tendenze principali.

Sei tendenze caratterizzano il mercato svizzero della logistica:

1. Globalizzazione

L'accesso alle reti di trasporto internazionali diventa significativo.

2. Orientamento allo shareholder value

Gli operatori di logistica ottimizzano il rating e la costituzione di mezzi propri.

3. Polarizzazione della gamma di prestazioni

Aziende di nicchia contrapposte ai Full Service Provider: aumenta la specializzazione.

4. Competenza gestionale integrata

L'impiego di nuove tecnologie (Track & Trace, RFID) ed un elevato grado di qualificazione dei collaboratori aumenta la professionalizzazione.

5. Esigenze individuali della clientela

La logistica contrattuale diventa sempre più importante.

6. Orientamento all'ambiente

Cresce il trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia.



ChemCare: I del success

Gli affari del gruppo svizzero Thommizzazione: distribuzione di prodotti ambientali.

Nella sede centrale del gruppo Thommen a Rüti bei Büren (BE) ferve per tutto il giorno un'intensa attività. Le autocisterne affollano lo stabilimento come api nell'alveare. Ma a mezzogiorno diventa protagonista l'attività ferroviaria: si prepara infatti la spedizione di carri carichi di rifiuti speciali e carri chimici vuoti. La locomotiva di smistamento dello stabilimento si dirige alla stazione di Arch, distante appena 2 chilometri.

Qui SBB Cargo subentra nella trazione e immette i carri nella rete di traffico nazionale e internazionale attraverso la stazione di Soletta. Il giorno successivo avviene il processo inverso: il carrier trasporta i carri chimici carichi e i carri per rifiuti speciali vuoti via Soletta fino ad Arch,



a formula O.

men prosperano. La sua specialità chimici, riciclaggio e tecniche

dove una locomotiva di Thommen subentra per l'ultimo miglio. I trasporti di SBB Cargo sono gestiti dall'affiliata ChemOil Logistics.

Quando il cliente è caricatore.

Il gruppo con le società indipendenti di Ziefen (Cantone Basilea-Campagna) e La Chaux-de-Fonds (Neuchâtel) è leader del mercato svizzero nel proprio ramo d'attività. Il core business consiste nella distribuzione di prodotti chimici di base e specialità chimiche, oltre al riciclaggio di rifiuti speciali dell'industria e dell'artigianato e le tecniche ambientali. «I due comparti si completano a perfezione», dice Franz Christ, CEO di Thommen. «Per uno sfruttamento

ottimale dei veicoli i trasporti sono ripartiti equamente tra strada e rotaia.»

Ecco in cosa Thommen è superiore alla concorrenza: nel ramo del ChemCare il gruppo offre prestazioni supplementari come consegna, know-how e gestione rifiuti nei comparti prodotti chimici di base, specialità chimiche, lubrificanti, riciclaggio rifiuti speciali, tecniche ambientali e servizi. Dice Christ: «Ci concentriamo sulle attività periferiche del cliente secondo il motto «offrire rifornimento, supporto, riciclaggio». In questo modo il cliente si può dedicare alle proprie competenze centrali.»

Il parco mezzi di Thommen è composto da 47 camion, 12 rimorchi, 20 carri cisterna propri e altri 14 noleggiati. Il 75% del carico è costituito da merce pericolosa. ChemOil è responsabile per due settori del trasporto ferroviario: rifiuti speciali in uscita e acqua ammoniacale, soluzione di urea e acido solforico in entrata. «In entrambi i casi operiamo nel ruolo di caricatore

« Con ChemCare
ci concentriamo sulle
attività periferiche
del cliente. »

Franz Christ

e quindi definiamo il trazionista», dice Hansjörg Minder, membro della direzione Thommen e responsabile degli stabilimenti Rüti e della logistica.

Christ e Minder vorrebbero aumentare la quota di trasporti ferroviari ma bisogna considerare quanto segue: prima di tutto solo il punto d'appoggio di Rüti dispone di un raccordo ferroviario; in secondo luogo la ferrovia non è adatta alla distribuzione capillare, e, infine, per le spedizioni in entrata non spetta a loro scegliere il mezzo di trasporto, bensì al cliente. Le spedizioni chimiche di Thommen sono destinate ad

oltre 10000 stabilimenti di produzione svizzeri che «rappresentano un ventaglio pressoché completo di tutti i rami industriali del paese» (Christ). Il gruppo importa principalmente dai paesi europei.

Piani di espansione per il 2008.

Nel 2006 i 206 collaboratori di Thommen dislocati nelle tre sedi svizzere hanno realizzato un fatturato di 115 milioni di franchi (70 milioni di euro). «Registriamo ogni anno una crescita a due cifre a fronte di una buona situazione economica», dice Christ che attribuisce questo successo agli investimenti sistematici nell'infrastruttura. Nel 2008 vuole ad esempio costruire a Rüti un nuovo impianto di riempimento per solventi, dal costo di 3 milioni di franchi (1,8 milioni di euro).

Tra i più recenti acquisti del gruppo figura una pesa a ponte. In precedenza i rifiuti speciali nei carri «venivano misurati con un metro pieghevole, il che provocava a volte un sovraccarico», dice Minder; la pesa a ponte permette di massimizzare il carico utile senza però superare il peso massimo consentito. E aggiunge che gli incidenti ferroviari con merci pericolose «sono più rari rispetto a quelli stradali ma quando accadono hanno conseguenze più gravi».

Christ e Minder sono fautori del trasporto ferroviario per motivi di costi, flessibilità, margini di manovra e sicurezza. Rimpiangono tuttavia che SBB Cargo e le FFS non offrano più «tutto sotto lo stesso tetto». Prima infatti – spiegano – avevano un unico interlocutore per tutti gli aspetti come consulenza, pianificazione, trasporto, corsi sulle merci pericolose e formazione macchinisti, mentre oggi queste prestazioni sono state segmentate.

Testo: Wilf Seifert.

Foto: Bernhard Lochmatter.

Portfolio in crescita.



Dalla metà del 2006 il gruppo Thommen ha una nuova struttura giuridica. Sotto l'egida di Chemfutur AG e CG Holding GmbH, la Thommen-Furler AG comprende quattro società operative – le società per azioni di Rüti, Ziefen e La Chaux-de-Fonds (segmento: industria) più la Greenpool AG di Rüti (automotive) – e una partecipazione alla ditta tedesca Penta Chemikalien GmbH & Co. KG (acquisto e vendita di sostanze chimiche). Con tredici membri al suo attivo l'Alleanza Penta è il terzo gruppo del settore in Europa in ordine di importanza. La gamma di servizi del gruppo Thommen, che oltre alle attività di smaltimento e riciclaggio distribuisce oltre 100000 tonnellate di prodotti chimici all'anno, comprende anche prestazioni logistiche, analitiche e di confezionamento nel quadro del sistema ChemCare.



Belgio –
Italia in
**regia
unica.**

Su incarico dell'italiana SITFA, SBB Cargo trasporta ogni settimana auto nuove Ford dal Belgio all'Italia settentrionale. Per la prima volta un cliente del settore automobilistico usufruisce dell'offerta di trasporto continuo di SBB Cargo lungo l'asse Nord-Sud.



Una delle 200 auto Ford nel carro speciale di SITFA.

Lunedì mattina, poco dopo le dieci, stazione Aquisgrana Ovest: un treno per auto lungo oltre 500 metri si mette in movimento. In testa al treno viaggia una locomotiva SBB Cargo per condurre il carico di 200 auto nuove Ford prodotte in Belgio e destinate al mercato italiano. Il treno si appresta a percorrere quasi 1000 chilometri. È partito la mattina presto dallo stabilimento Ford di Genk nella provincia di Limburg. La ferrovia merci belga B-Cargo lo ha condotto su incarico di SBB Cargo fino ad Aquisgrana Ovest.

SBB Cargo subentra fisicamente alla guida del treno qui in territorio tedesco, ma la sua responsabilità per il trasporto è già iniziata a Genk e terminerà soltanto quando il treno per auto arriverà martedì mattina al terminale di Carimate, 20 chilometri a sud di Chiasso. «È la prima volta che nel traffico con l'Italia adottiamo questo modello operativo per un cliente del settore automobilistico», dice Felix Richard, Corporate Key Account Manager di SBB Cargo riferendosi alla responsabilità indivisa che SBB Cargo si assume per tutto il trasporto dalle operazioni di carico fino a quelle di scarico. «Sebbene i trasporti transalpini tra Germania e Italia siano nel frattempo all'ordine del giorno per SBB Cargo, questo tipo di trasporto per l'industria automobilistica rappresenta per noi una prima assoluta. Speriamo di aver in questo modo gettato le basi per sviluppare ulteriormente la nostra collaborazione.»

Per la prima volta con un unico interlocutore.

Il cliente per questo mandato non è il gruppo Ford stesso ma la SITFA, Società Italiana Trasporti Ferroviari Autoveicoli S. p. A., un'impresa specializzata nel trasporto di auto nuove via treno che svolge per conto di Ford le spedizioni ferroviarie in Europa. SITFA e SBB Cargo lavorano da tempo in stretta collaborazione, ma sinora esclusivamente nel quadro dei traffici in cooperazione. «Con SBB Cargo abbiamo sempre avuto esperienze positive. Era quindi

naturale rivolgerci a SBB Cargo anche per questo trasporto», dice Walter Leopardi, amministratore delegato di SITFA. «Il fatto di avere un unico interlocutore per l'intera tratta facilita ovviamente il nostro lavoro.»

« Il fatto di avere un unico interlocutore per l'intera tratta facilita il nostro lavoro. »

Walter Leopardi, SITFA

Una volta a settimana 16 o 17 carri partono da Genk diretti a Carimate. Si utilizzano carri speciali appositamente sviluppati per il trasporto di auto, con piano superiore regolabile in altezza. Questo tipo di carro è necessario in considerazione delle diverse altezze dei modelli trasportati, Mondeo, S-Max e Galaxy. «Poiché possediamo solo un numero limitato di questi carri, dopo lo scarico nel terminale dell'azienda di logistica e trasporti Elia di Carimate, i carri vengono subito rispediti in Belgio», spiega Walter Leopardi. Ai collaboratori occorrono tre ore per scaricare dai carri e parcheggiare i 200 veicoli Ford. Sette ore dopo l'arrivo a Carimate il treno si trova già sulla via del ritorno verso il Belgio. «In questo modo il mercoledì i carri sono di nuovo disponibili nello stabilimento, affinché il lunedì successivo possano ripartire alla volta dell'Italia.»

Questa circolazione regolare avviene in base ad un orario fisso – un presupposto importante per ottenere l'elevata puntualità e affidabilità che SBB Cargo garantisce per contratto al proprio cliente, nel quadro di un accordo sulla qualità.

Un argomento convincente.

Il livello di qualità garantito per contratto è dal punto di vista dei clienti una pietra miliare rispetto al modello operativo diffuso in precedenza. «Su un percorso così lungo la nostra responsabilità è enorme, non solo per quanto riguarda la puntualità, ma anche per il valore di ogni singola spedizione di auto nuove. Si arriva presto a una somma di diversi milioni di franchi», dice Richard; è particolarmente importante che il treno possa viaggiare senza lunghe soste intermedie perché il prezioso carico è meglio protetto da possibili atti vandalici – un rischio invece più elevato in caso di lunghi tempi di attesa al passaggio di confine. Si tratta di un argomento inedito a favore del servizio di treni che SBB Cargo effettua in piena autonomia tra Germania e Italia, ma indubbiamente un argomento molto convincente.

Testo: Ursula Homberger.

Foto: Julien Daulte.

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Genk, Belgio
Destinazione	Carimate, Italia
Distanza	974 km
Merce trasportata	automobili nuove
Carri	carri scoperti a doppio piano Laaers 152
Destinatario	Ford Italia S. p. A. (Elia Servizi di logistica, terminale di Carimate)



I blocchi cementizi per le filiali Aldi possono venire trasportati dall'Austria alla Svizzera all'interno di una catena logistica continua.

I gruisti eseguono il loro lavoro scrupolosamente. L'autogru solleva lentamente dal vagone ferroviario un blocco di cemento preparato dietro l'altro. Dotati di una fune metallica fissata su entrambi i lati, questi blocchi lunghi 22 metri oscillano brevemente in aria per poi venire posizionati con precisione sull'autocarro pronto in posizione.

Passando per il piazzale di trasbordo della stazione St.Fiden-St.Gallen e vedendo dei blocchi di cemento preparato talmente lunghi, sorge spontaneo domandarsi a cosa servano. È presto detto: dopo poche ore infatti, andranno a formare il tetto di una filiale Aldi a San Gallo. Nella Fürstenlandstrasse, dove sorgerà l'ultima filiale della catena di supermercati tedesca, gli operai edili attendono già le solette di cemento dall'Austria.

Nel cantiere della filiale Aldi di San Gallo Ovest l'autogru trasborda il pesante carico un'ultima volta e pezzo dopo pezzo innalza le pareti della costruzione grezza. Ad ogni autocarro in arrivo, il tetto piano della filiale cresce in altezza. Grazie ai trefoli di ferro incorporati, non occorre puntellare i soffitti durante i lavori di costruzione.

Una lunga programmazione.

Ciò che ora procede senza intoppi è stato programmato minuziosamente da mesi. Gli intensi colloqui tra tutti gli esperti di logistica coinvolti hanno portato ad una soluzione di

« Entrambe le società ferroviarie hanno accettato la sfida della fornitura just in time. »

Michael Fellier, Rail Cargo Austria

trasporto tagliata su misura. I protagonisti sono Rail Cargo Austria, SBB Cargo e VS-Hohldielen West, l'azienda che produce i blocchi cementizi per tutte le diciotto filiali svizzere Aldi. Gli elementi per soffitti in cemento precompresso vengono trasportati dall'Austria ai cantieri svizzeri all'interno di una catena logistica continua.

Sin dall'inizio fu presa in considerazione solo la ferrovia come soluzione di trasporto. I blocchi di cemento preparato sono lunghi da

16 a 22 metri e pesano fino a 16 tonnellate. Ogni blocco, pertanto, è un trasporto eccezionale. Mentre un autocarro può trasportare un blocco alla volta, su un carro ferroviario trovano posto fino a 5 pezzi a seconda della lunghezza. Per ogni nuova filiale vengono utilizzati da 100 a 120 blocchi di cemento preparato. «Per trasportare dei carichi così grandi su strada ci vorrebbe un'autorizzazione speciale», dichiara Michael Fellier dell'affiliata ÖBB Rail Cargo Austria.

VS-Hohldielen West, a sua volta, aveva altri motivi validi a favore del trasporto su rotaia.

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Wörgl, Austria
Luogo di destinazione	diverse destinazioni in Svizzera
Merce trasportata	solette di cemento
Carri	RNS-Z e RLNS-Z
Destinatario	Aldi Svizzera



Blocchi cementizi per tetti di supermercati.

L'aspetto ambientale, ad esempio, gioca un ruolo decisivo. Grazie al trasporto ferroviario finora è stato risparmiato circa un milione di chilometri di strada. Su rotaia, inoltre, è possibile trasportare in una sola volta dei quantitativi di gran lunga maggiori. Paragonando la capacità di carico, infatti, un carro merci speciale può trasportare al massimo 65 tonnellate che equivalgono alla capacità di carico di due autocarri e mezzo.

Un treno per una filiale.

Determinante per la collaborazione tra i due partner ferroviari è anche la capacità di agire in tempi stretti. Michael Fellier: «Il cliente vuole che il materiale giunga in cantiere entro i termini previsti.» Entrambe le società ferroviarie hanno accettato la sfida della fornitura just in time.

I blocchi di cemento preparato vengono prodotti nello stabilimento dell'azienda VS-Hohldielen West a Radfeld in Austria. Da qui gli autoarticolati trasportano il carico fino allo scalo merci di Wörgl dove li attendono i carri merci speciali. Tutte le parti necessarie per costruire il tetto di un supermercato Aldi possono essere trasportate in un unico treno. Il treno merci parte la sera e viene scaricato il giorno seguente.

Simon Mormile di SBB Cargo viene informato che vi è un nuovo carico in attesa con due

settimane di anticipo. «Attendiamo la telefonata che riceviamo a intervalli irregolari; tutto viene preparato accuratamente.» Anche l'affascinante austriaco Michael Fellier è soddisfatto. Egli sottolinea in particolar modo la flessibilità dei collaboratori di FFS in loco. Si è sempre trovata una soluzione, nulla è mai stato impossibile: «È molto piacevole collaborare con tutti, dagli addetti allo

smistamento ai consulenti per i clienti. In poche parole è una situazione perfetta sotto ogni punto di vista.»

Testo: Susanne Wagner.

Fotos: Gian Vaitl.

Lo specialista del cemento precompresso.



Lo stabilimento dell'azienda VS-Hohldielen West Ges.m.b.H. situato a Radfeld produce elementi per soffitti in cemento precom-

presso di lunghezza e peso diversi per i diciotto nuovi supermercati Aldi. Fondata nel 1990, questa azienda con sede a Radfeld (Austria) è specializzata nella produzione di blocchi di cemento preparato. Lo stabilimento di Radfeld in Tirolo fu costruito nel 1991. L'azienda conta 66 dipendenti e registra un fatturato annuo di 14 milioni di euro. VS-Hohldielen West Ges.m.b.H. produce solette forate precomprese, elementi per pareti cave ed elementi per soffitti precompressi per la Germania, l'Inghilterra, il Liechtenstein, l'Italia (Alto Adige), l'Austria e la Svizzera.



Scendiamo in campo per gli Europei 2008.

15 partite, fino a 5,4 milioni di spettatori e 2500 treni speciali: le FFS si preparano per il terzo maggiore evento sportivo del mondo.

Dice di non essere tifosa, ma che forse la febbre del calcio presto la contagherà. Ma lo svantaggio della professione di Barbara Häni è che quando gli Europei 08 in Svizzera e Austria raggiungeranno l'apice, a lei resterà ben poco tempo per farsi prendere dalla febbre: quando il tempo sarà bello, le squadre vinceranno, i loro tifosi festeggeranno e il grande entusiasmo calcistico invaderà la nazione intera.

Häni è responsabile generale di progetto Euro 08 presso le Ferrovie svizzere. Quando la incontriamo per l'intervista è appena uscita dalla riunione della direzione di progetto. Barbara e il suo assistente, un tirocinante, sono gli unici dipendenti FFS che attualmente lavorano a tempo pieno per gli Europei di calcio. Ma sono coinvolti molti enti, sia interni, sia partner esterni

come la Uefa, la Confederazione elvetica, Svizzera Turismo o le ferrovie straniere, in particolare le ferrovie austriache.

Il 60% del traffico a lungo raggio e l'80% di quello a corto raggio generato dagli Euro 08 saranno gestiti con mezzi pubblici: questi sono gli obiettivi della Confederazione. Non è cosa da poco: infatti gli Europei di calcio dopo i Mondiali e i Giochi Olimpici estivi sono il terzo maggiore evento sportivo del mondo. Sono attesi da 2,8 a 5,4 milioni di visitatori, a seconda del tempo, dell'atmosfera, dell'andamento del torneo.

Dall'andamento del torneo dipenderà anche da quali paesi arriveranno i tifosi. Sono già noti gli accoppiamenti dei gironi; quelli della fase finale non saranno noti fino a pochi giorni prima

del fischio d'inizio. Per la pianificazione dei flussi di traffico c'è una notevole differenza se ai primi quarti di finale a Basilea la Svizzera incontrerà

« Dal punto di vista ferroviario rispetto alla Germania praticamente siamo una metropolitana. »

Barbara Häni

la Germania oppure la Repubblica Ceca giocherà contro la Polonia, il che richiede un'elevata

flessibilità di tutte le parti interessate. «Abbiamo studiato diversi scenari per le possibili combinazioni», dice Häni, «e dopo ogni partita analizzeremo esattamente la situazione.»

La pianificazione di base parte dal best case: bel tempo, buona atmosfera, molti tifosi che viaggiano in treno. «Siamo sempre in tempo a ridimensionare», dice Häni, «mentre ampliare a breve termine non sarà possibile.» Sono previsti 2500 treni speciali (esclusi treni speciali internazionali) per i quali verranno affittati materiali rotabili dall'estero.

Ogni biglietto di ingresso è valido anche come biglietto per il treno da una qualsiasi stazione in Svizzera o Austria al luogo dell'evento e ritorno. Questa è una novità degli Euro 08. Sono stati venduti 1,1 milioni di questi biglietti. È incerto quanti tifosi verranno a vedere i megaschermi all'aperto. Il fenomeno del «public viewing» si è verificato per la prima volta nel 2006 ai Mondiali in Germania; agli Europei 2004 in Portogallo era ancora sconosciuto.

«Beneficiamo molto delle esperienze della Germania», dice Barbara Häni. «Ma dobbiamo sempre adattarle alle condizioni locali. Dal punto di vista ferroviario rispetto alla Germania praticamente siamo una metropolitana.»

Comunque sia, la nazione ospitante non è proprio piccola come la Svizzera. Tutte le offerte vengono perfettamente armonizzate con l'Austria. Non si vogliono confondere i tifosi con regole diverse in ogni paese. Idealmente, dice Häni, il tifoso non si accorgerà nemmeno di viaggiare in due paesi.

Per quanto i due piccoli paesi alpini possano apparire simili ai visitatori, hanno le loro differenze culturali. Häni, in quanto bilingue (è di Bienne), è abituata a gestire mentalità differenti e lo vede come un arricchimento: «Si impara a vedere le cose da un punto di vista diverso.»

Testo: Marcel Hänggi. Illustrazioni: Michael Meister.



Barbara Häni, 49 anni, con diploma federale di responsabile marketing, è da aprile 2007 responsabile generale di progetto Euro 08 delle FFS. Nel 2000 passò dal settore viaggi alle FFS, dove prima dell'incarico Euro 08 lavorava come responsabile dell'area di mercato Berna Città. Häni abita a Bienne (Canton Berna) con il suo compagno e il suo gatto. Anche se non si definisce tifosa, sa chi diventerà campione d'Europa: «La Svizzera, ovviamente!»

Nuova vita alle palette grazie ai robot.



Controllo su misura nell'impianto di verifica e smistamento.

Il Service Center per palette della ditta Holliger Paletten Logistik AG (Holpal) impiega cinque robot – straordinario!

SBB Cargo propone insieme a Holpal un'offerta eccezionale: un sistema di scambio per palette. Dal 2005, la ditta Holliger Paletten Logistik AG (Holpal) gestisce a Suhr un Service Center per palette con un impianto moderno di smistamento e riparazione. Ogni anno ca. 1,4 milioni di palette sono sottoposte al processo di verifica e smistamento e ricevono poi il chiodo di controllo della riparazione come marchio di qualità. La clientela apprezza molto la vasta offerta, la gestione semplificata e soprattutto la qualità delle palette di scambio.

Subito in viaggio.

Ogni settimana fino a 40 carri giungono a Suhr da tutta la Svizzera: il 25% del carico è destinato alla riparazione, il 75% alla compensazione dei conti cliente. terminate le operazioni di scarico, un collaboratore contrassegna ogni pila di palette con un codice a barre. «Così possiamo identificare i proprietari», afferma Markus Wicki, coordinatore dei servizi del portale delle palette di Holpal. A seconda dell'ordine, il collaboratore inoltra la pila – che percorre un tragitto di 800 metri attraverso l'edificio – verso l'officina di riparazione o l'impianto di verifica e

smistamento. Qui una macchina esamina le dimensioni, la stabilità e il colore di ogni palette e in caso di guasto l'inoltra automaticamente all'officina di riparazione. In questa fase, tre collaboratori sono al comando di robot moderni. Come per incanto, le tre macchine riparano le palette e le inviano infine al banco di verifica. Dopo l'ultimo controllo effettuato dal collaboratore, la palette riceve il chiodo di controllo della qualità di riparazione. «Questo certifica l'eccellente qualità delle palette di scambio», afferma Kurt Holliger, responsabile officina a Suhr. SBB Cargo verifica di persona e periodicamente lo stato e la capacità di scambio delle palette di Holpal – con esiti finora sempre positivi.

Testo: Martina Riser.

Foto: zvg.

Cosa succede con gli scarti di legno?

Le palette non più idonee per lo scambio sono trasformate in trucioli di legno che vengono poi lavorati da terzi per produrre piani pressati o materiale di combustione. Ciò corrisponde a 20000 metri cubi circa all'anno, ossia a dieci container pieni a settimana.



«Comunque
io sono **Max.**»

Max Roth, responsabile di team della squadra mobile di Olten, è appassionato di motori diesel. Lui e i suoi compagni di squadra riparano i motori in panne di locomotive e macchine da cantiere. Solitamente fanno le riparazioni in loco. Una giornata nella vita di Max.

«Il lunedì è la giornata delle batterie. Puoi contarci: il lunedì ci chiamano da ogni dove. Trattori e locomotive restano fermi per due giorni da qualche parte all'aperto e quindi le batterie si scaricano. Una batteria pesa 30 chili. Per sostituirla dobbiamo sempre intervenire in due.

Quando un motore non funziona, è una seccatura. Ma perlomeno non è pericoloso. I guasti ai freni sono più fastidiosi. Accorriamo sul posto e offriamo un servizio di assistenza 24 ore al giorno. I freni hanno sempre la priorità.

Comunque io sono Max. Sì, vivo per mandare avanti la baracca e mi occupo della mia squadra. Negli anni ottanta mi sono specializzato in motori diesel presso Bosch. Il diesel – quella sonorità, quando gira, mi piace. A differenza di un motore a benzina, il diesel si accende senza scintilla. Quella sonorità, quando gira, mi piace.

Perché lavoro in ferrovia e non in un'officina per camion? Sentire i battiti di una locomotiva di manovra Am 843 di ultima generazione è grandioso. Pensandoci bene una locomotiva diesel è simile a un camion, ma si muove su ruote di ferro invece che su pneumatici.

« La regola è:
l'uomo giusto nel
posto giusto. »

Max Roth

Effettuiamo il 70% delle riparazioni dei veicoli in loco, il che riduce a un minimo le interruzioni e garantisce una manutenzione efficiente e completa in aggiunta alle grandi riparazioni nell'impianto di manutenzione di Olten.

Inoltre con i nostri interventi contribuiamo allo svolgimento senza intoppi delle attività di SBB Cargo.

Alle sei e un quarto arrivo in ufficio a Olten. Alle sei e mezzo discutiamo la giornata: prima ci scambiamo informazioni sui lavori conclusi. Poi mi oriento e mi informo. Pianifichiamo gli interventi previsti.

Controllo dei freni, sostituzione delle soole dei freni, cambio delle molle di sospensione, sostituzione degli accoppiatori a vite – sui carri merci spesso si tratta di semplici riparazioni. I trattori ferroviari e le locomotive di manovra richiedono grande esperienza. Sono sofisticati e complessi. Per prima cosa chiediamo dove si trova il veicolo. Alcuni lavori si possono fare soltanto nella fossa dell'officina. Come faccio a cambiare un motore di avviamento in loco? Fuori non ci sono le stesse condizioni di sicurezza dell'officina. Non ci si può assicurare con una cintura come in stabilimento. All'aperto bisogna usare un po' di buon senso. Per questo

motivo ripariamo solo fino all'altezza della cabina di guida.

La regola è: l'uomo giusto nel posto giusto. Ciascuno dei nove membri della squadra è specializzato in un settore specifico. Uno conosce a menadito le locomotive di manovra, l'altro ci sa fare con i controlli dei carri, e anche per questioni di sistema riguardanti i dispositivi di sicurezza so chi mandare. La squadra lavora in servizio di picchetto su 24 ore. Per legge dopo un intervento notturno il lavoratore non può presentarsi al lavoro la mattina successiva. Questo può creare dei problemi. Il cambio di disposizioni nella suddivisione del lavoro è all'ordine del giorno.

Le altre squadre mobili si trovano a Bienne, Losanna, Briga, Basilea, Erstfeld, Bellinzona, Chiasso e presso la stazione di smistamento di Limmattal. Alcune volte ci diamo una mano a vicenda. Ma tutti devono cercare di non perdere la visione d'insieme. La specializzazione è sempre in primo piano. Le conoscenze sull'ETCS, il sistema europeo per la sicurezza dei treni, le acquisiamo all'interno delle FFS. Ma andiamo anche all'estero per frequentare dei corsi, ad esempio a Lipsia, dove poco fa si è tenuto un corso di specializzazione sulle gru. La persona che partecipa in seguito trasferisce le conoscenze e comunica le novità alla squadra. Io personalmente non mi perdo neanche un'esposizione dei macchinari agricoli. Alla Swiss Transport di Berna ho visto i primi sistemi di iniezione ad alta pressione. Motori meravigliosi.

Sono convinto che SBB Cargo abbia ottime prospettive per il futuro. La collaborazione sull'asse Nord-Sud è eccezionale - questo movimento comune è sinonimo di crescita.»

Testo: Susanne Perren.
Foto: Dorothea Müller.

Max Roth, 54 anni, entrò nelle FFS nel 1989 come meccanico qualificato per le macchine agricole con settore di specializzazione motori diesel. Presso le FFS assolse la formazione come specialista aziendale e quindi divenne disponibile per il reparto veicoli stradali. Oggi dirige il team squadra mobile ad Olten. Fino a poco tempo fa era membro dei vigili del fuoco di Erlinsbach. Padre di due figlie, si tiene in movimento con il giardinaggio e l'esercizio fisico regolare.



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:

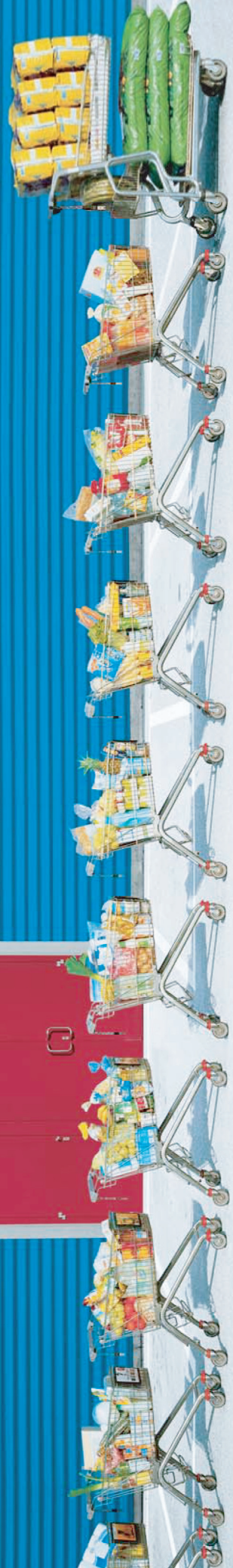
Settore aziendale Manutenzione
Vendita
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Svizzera
Tel. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Contate su di noi.



SBB CFF FFS Cargo

Anche grazie a SBB Cargo gli scaffali di tutta la Svizzera non sono mai vuoti. E sempre grazie a SBB Cargo ogni giorno viaggiano più di 20000 camion in meno. Contate anche in futuro sulla realizzazione puntuale di tutti i vostri desideri. www.sbbcargo.com



Per la spesa di tutti i giorni: SBB Cargo.