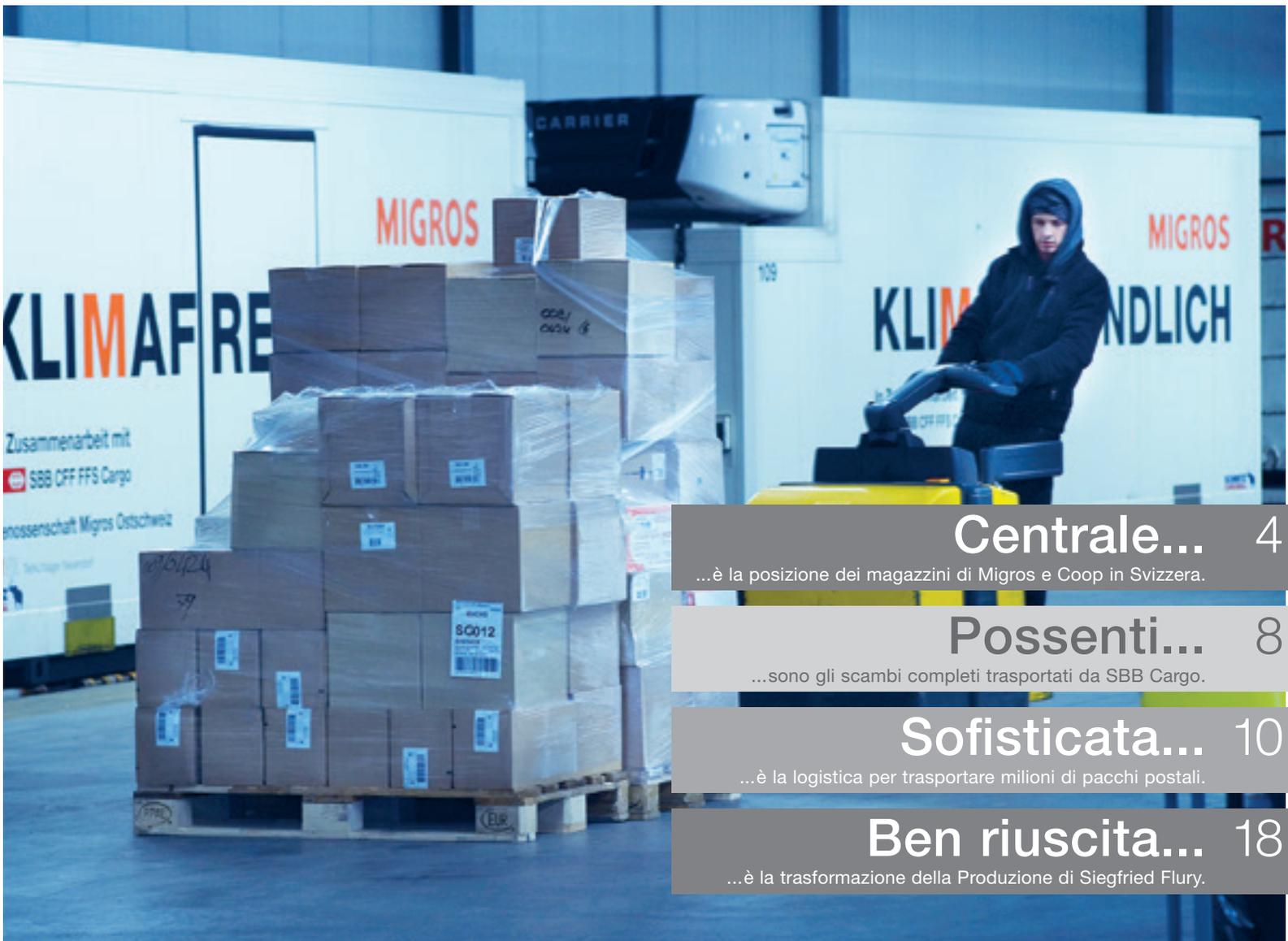


cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

1 | 13



Centrale... 4

...è la posizione dei magazzini di Migros e Coop in Svizzera.

Possenti... 8

...sono gli scambi completi trasportati da SBB Cargo.

Sofisticata... 10

...è la logistica per trasportare milioni di pacchi postali.

Ben riuscita... 18

...è la trasformazione della Produzione di Siegfried Flury.

Foto della stagione.



3000 chilometri misura la rete delle FFS. Quest'ultima è sottoposta a regolari lavori di manutenzione che, dato l'utilizzo intensivo della rete, vanno eseguiti il più velocemente possibile. Ecco perché binari e scambi sono montati nel Centro di tecnica ferroviaria (BTC) e poi trasportati direttamente a destinazione da SBB Cargo. Bernhard Lochmatter ha fotografato il BTC di Hägendorf presso Olten.

Copertina: Nel magazzino surgelati del centro di distribuzione di Migros a Neuendorf (SO) le temperature scendono a -28 gradi. Anche la rampa viene raffreddata fino a una temperatura di 5 gradi. Pizze pronte, patatine fritte, gamberetti e tanti altri prodotti surgelati partono da qui per raggiungere le filiali del paese.

Foto: Markus Schneeberger

SBB Cargo – un partner di fiducia.

Cara lettrice, caro lettore,

la tratta Olten–Oensingen è una delle principali arterie logistiche svizzere. Qui si trovano molti centri logistici dei nostri clienti. SBB Cargo porta o ritira ogni anno 160 000 carri merci nei vicini punti di servizio, che corrispondono a circa 2 milioni di tonnellate nette di merci all'anno. Nei punti di carico troviamo generi alimentari, lettere, frumento e carta (pagine 4–13). Di queste merci viene rifornita tutta la Svizzera. SBB Cargo è un partner affidabile per la sicurezza di approvvigionamento del nostro paese.

Anche in futuro vorremo svolgere questo ruolo. In risposta alla mozione per il «Traffico merci su rotaia sul territorio», il Consiglio federale presenta per la prima volta un'analisi dettagliata del traffico interno e consente così di discutere approfonditamente dello sviluppo di un traffico merci su rotaia orientato al mercato in Svizzera. Le FFS accolgono ciò di buon grado.

In merito a tale dibattito, le FFS hanno preso una posizione. Il nodo centrale è l'orientamento duraturo ai punti di forza delle ferrovie merci. La classica offerta del traffico a carri completi deve essere gestita con responsabilità imprenditoriale e secondo criteri di gestione aziendale. Al contempo si devono promuovere offerte orientate al futuro. Collaborando con partner a lungo termine, SBB Cargo mira a conseguire una crescita nel traffico combinato e anche negli impianti di trasbordo necessari. Nel complesso intendiamo investire 300 milioni di franchi entro il 2020 con le nostre risorse.

La Confederazione deve creare i presupposti perché il traffico merci su rotaia in Svizzera convenga. A tale scopo occorrono condizioni quadro affidabili e favorevoli, anche in merito alla competitività rispetto alla strada. Gli incentivi finanziari riguardano preferibilmente l'accesso all'infrastruttura (p.es. investimenti in impianti, ampliamenti di tratte e innovazione). La qualità e l'efficienza devono essere migliorate prenotando tracce orarie vantaggiose. L'infrastruttura prevede a tale scopo una prenotazione di capacità previdente. Opzioni di prenotazione per trasporti voluti dalla politica devono essere offerte concretamente laddove le soluzioni del traffico merci su rotaia finanziariamente autonome non siano sufficienti ma siano richieste dalla mano pubblica.

Attendo con grande interesse gli imminenti dibattiti. Ciò che SBB Cargo offre è la sua volontà di affermarsi come azienda di trasporto merci sostenibile, forte ed efficiente. Di questo potete star certi!



Nicolas Perrin, CEO SBB Cargo



Indice.

- 4 **La regione Olten: un vero fulcro.**
Migros e Coop riforniscono i loro negozi da là.
- 7 **Migliaia di carri all'anno.**
Grafico: traffico sull'asse Oensingen–Olten.
- 8 **In viaggio sulle rotaie.**
SBB Cargo trasporta binari interi su rotaia.
- 10 **Partner di lunga data.**
SBB Cargo, il partner di fiducia della Posta.
- 12 **Dal silo al carro pulito.**
Cereali trasportati su carri speciali.
- 14 **Frammenti.**
Lifting per la rivista, fiera e locomotiva ibrida.
- 16 **Una terra da sempre trafficata.**
La regione Olten: un antico punto nevralgico.
- 17 **Ogni divario qui è fuori luogo!**
L'opinione del professor Wolfgang Stölzle.
- 18 **Riorganizzare SBB Cargo.**
La trasformazione strutturale di Siegfried Flury.



Prodotti surgelati per tutta la Svizzera: nel magazzino di Migros a Neuendorf (SO) ogni giorno si preparano oltre 40 000 unità destinate ai negozi.

Nel cuore dei centri di distribuzione svizzeri.

Per avere scaffali pieni nei supermercati serve un enorme lavoro logistico, una gran parte del quale è svolto nella regione Soletta-Olten. Diamo un'occhiata al magazzino surgelati di Migros a Neuendorf (SO) e al centro di distribuzione di Coop a Wangen bei Olten.

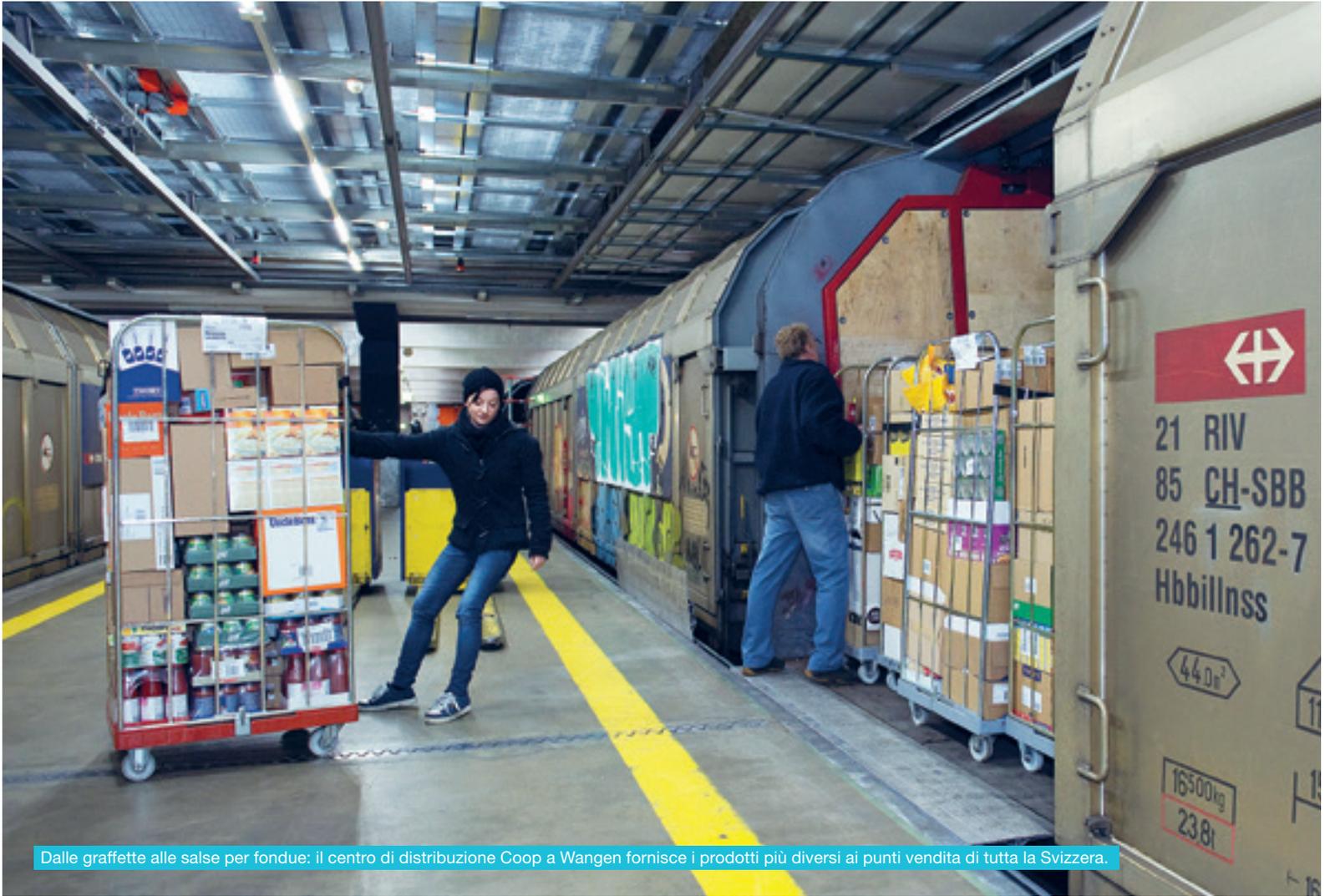
TESTO: SUSANNE WAGNER - FOTO: MARKUS SCHNEEBERGER

Sono le quattro e mezza di mattina e il termometro segna -28 gradi. Nel magazzino surgelati di Migros a Neuendorf c'è un freddo asciutto sopportabile e l'umidità dell'aria è del 35%. Chi lavora qui indossa caldi stivali di pelle di agnello e tre strati di indumenti termici. Il caschetto protettivo, la sciarpa e il berretto con paraorecchie lasciano intrave-

dere solo i volti. Uno dei responsabili sta controllando il robot che movimentava scatole di cartone a strati da una paletta a un contenitore sul sistema di trasporto.

Le scatole bianche con pizze al tonno surgelate registrate dal sistema scorrono velocemente sul nastro di trasporto automatico fino

a raggiungere uno dei 28 000 posti pallet del futuristico magazzino verticale. Oppure vengono stoccate provvisoriamente nel magazzino a vassoi o portate nella stazione di pallettizzazione per essere spedite poi nelle filiali. Ogni giorno a Neuendorf 70 collaboratori preparano in media 43 000 Trading Unit (TU). Una TU corrisponde all'unità più piccola che si >



Dalle graffette alle salse per fondue: il centro di distribuzione Coop a Wangen fornisce i prodotti più diversi ai punti vendita di tutta la Svizzera.

possa spedire a una filiale, all'incirca un pacco con 20 pizze. Se si aggiungono i prodotti tessili, Near Food e Non Food, ogni giorno dal magazzino di Migros a Neuendorf partono in media 440 000 TU. In termini di trasporto ferroviario, ciò equivale a una frequenza di circa 300 carri a settimana.

Dopo la depallettizzazione, il sistema di trasporto vassoi adegua in automatico la sua velocità alla fragilità del prodotto. Già all'entrata merci le palette vengono scansionate e ogni singola scatola viene misurata dalla teaching station. «I fragili cornetti al burro surgelati vengono trasportati più lentamente del pane bigio», spiega il capodivisione Paul Schütz. I prodotti di panetteria corrispondono a circa la metà del volume giornaliero e spesso restano a Neuendorf solo un giorno. Anche le patatine fritte – ben 275 000 TU all'anno – producono un fatturato molto alto. Nel complesso qui si stoccano 42 000 palette di merci per un valore di 46 milioni di franchi.

Solo il 10 % dei prodotti surgelati viene ancora preparato manualmente, il resto invece attraverso uno speciale impianto all'avanguardia. Dopo che quest'ultimo ha raccolto le merci automaticamente nelle varie stazioni, i bracci gialli del robot avvolgono ogni minuto le scatole accatastate con precisione sulle palette con un film stretch e vi applicano le etichette. Nel tradizionale impianto di preparazione, che sarà presto sostituito, i collaboratori si spostano attraverso il gelido magazzino su trasloelevatori fissi e mettono insieme scatole con articoli vari, come gamberetti cotti, fondue chinoise o soffocini agli spinaci. Nel vicino magazzino surgelati 2, un collaboratore con cappello e paraorecchie sta caricando le torte Foresta Nera per Le Shop, l'affiliata di Migros. Accanto si immagazzinano merci per altri clienti, come del plasma sanguigno congelato per una casa farmaceutica.

Circa il 10 % della merce parte da qui via treno. SBB Cargo trasporta ogni giorno circa 120 pa-

lette da Neuendorf alla Svizzera orientale. Per questo motivo, da lunedì a sabato all'una o alle due del mattino, quattro carri ferroviari con due container frigo ciascuno sono posizionati sulla rampa, anch'essa raffreddata (5 gradi). Al nuovo terminale di trasbordo per il trasporto combinato a Gossau, Migros prende quindi in consegna la merce e la distribuisce alle filiali via camion (v. riquadro).

Da qui a tutte le filiali Coop della Svizzera.

Cambio di scena. Alle ore 18 dello stesso giorno, nel centro di distribuzione Coop a Wangen bei Olten la preparazione della merce procede a pieno ritmo. Sembra di essere in un vespaio. Decine di carrelli elettrici sfrecciano e sibilano per i corridoi. I collaboratori alla loro guida ricevono gli ordini direttamente dal sistema sul terminale. Altri ricevono gli incarichi tramite «pick by voice», ovvero comando vo-



Gli uomini con l'aiuto delle macchine...



...o le macchine da sole portano la merce...



...fino al carro ferroviario.

cale, e vengono guidati direttamente allo scaffale dalla voce del computer. «Come nelle filiali Coop, le merci sono suddivise per tema», spiega il responsabile della centrale di distribuzione Thomas Vollenweider. Il burro di arachidi si trova accanto alla confettura e alla cioccolata da spalmare.

A Wangen vengono approntati 250 carri ogni settimana.

Dal centro di distribuzione situato in posizione strategica a Wangen bei Olten, Coop rifornisce i nove centri di distribuzione regionali e tutte le filiali svizzere. Qui vengono stoccati circa 15 000 articoli diversi del settore Non Food e alimenti non deperibili: dalle graffette agli shampoo, dal pane croccante alla salsa per fondue. Su 550 collaboratori, 380 si occupano della preparazione. Le filiali assegnano gli ordini tre volte a settimana che vengono elaborati dal sistema in base agli articoli venduti alle casse e poi emessi diretta-

mente. La doppia turnazione consente di elaborare gli ordini in maniera continuativa dalle 5 alle 23.

Anche nel magazzino si viaggia su binari.

Nel più grande centro di distribuzione Coop della Svizzera dotato di 95 000 aree di stoccaggio ferve la massima attività. Ciò che dall'esterno può sembrare un insieme confuso, in realtà segue un ordine preciso garantito da un sistema computerizzato e monitorato dai collaboratori del posto di comando. Dopo che ogni paletta viene registrata all'entrata merci, il sistema saprà sempre dove si trova, sia che stia viaggiando sui binari del trasportatore orizzontale verso il magazzino verticale con 20 000 aree di stoccaggio sia che si trovi nel magazzino satellite.

E qui entra in gioco nuovamente l'uomo. Gli addetti alla preparazione sollevano manualmente dagli scaffali ogni singolo collo, ovvero l'unità di consegna contenente ad esempio sei vasetti di confettura di ciliegia, e lo sistemano sul roll

container agganciato. I collaboratori preparano ogni ora ben 16 500 colli e ogni giorno caricano 7000 roll container per le filiali, la metà dei quali circa viene trasportata su rotaia. Da Wangen bei Olten vengono approntati ogni settimana circa 250 carri ferroviari.

Un roll container per la filiale di Lugano è pronto e contiene pelati in barattolo, salse per spaghetti, olio d'oliva e senape. Con un carrello elevatore, il roll container viene spostato in un piano sotto dove un altro collaboratore raggruppa gli articoli Non Food per la stessa filiale: pannolini, elastici per capelli e gel doccia. I roll container per il Ticino sono posteggiati in un capannone coperto e attendono in fila finché il guidatore del carrello elevatore non li sposta verso i carri ferroviari di SBB Cargo in gruppi da quattro per poi caricarli nei carri merci uno dopo l'altro. Il carro pieno è pronto per partire. Alle 21.30 i carri ferroviari lasciano il capannone e alle 3.50 arrivano nel centro di distribuzione regionale di Castione. Qui le merci vengono preparate per la distribuzione capillare nelle filiali ticinesi e, forse entro la giornata, giungeranno sui fornelli di qualche appassionato di cucina. ■



Le scatole Migros vengono avvolte con una pellicola per garantire un trasporto sicuro.

TRASPORTI DI SURGELATI CON UN FUTURO.

A settembre 2012 SBB Cargo ha lanciato il primo progetto di logistica surgelati offrendo un collegamento giornaliero dal magazzino surgelati di Migros a Neuendorf alla Svizzera orientale. Da aprile 2013 si aggiungerà un carico con merci provenienti dalla Svizzera orientale da lunedì a sabato. In futuro SBB Cargo amplierà l'offerta di logistica surgelati con treni frigo regolari per il Ticino.

Sull'asse Oensingen – Olten.

Una delle principali arterie logistiche svizzere è la tratta tra Olten e Oensingen. Ogni anno SBB Cargo serve i punti lungo questo asse con circa 160 000 carri merci, il che equivale a un volume di quasi due milioni di tonnellate nette. La ferrovia merci offre così un contributo essenziale alla sicurezza di approvvigionamento del nostro paese.

ILLUSTRAZIONE: WERBEKONTOR – FONTE: DATI SBB CARGO 11.2011 – 10.2012



Rotaie e scambi in gran quantità.

Il Centro di tecnica ferroviaria FFS di Högendorf è il più grande centro svizzero per la produzione di componenti per la tecnica ferroviaria. SBB Cargo trasporta il 70 % delle merci, tra cui anche pezzi imponenti come rotaie lunghe e scambi pronti per il montaggio.

TESTO: BERNHARD RAOS – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

«IL 70 % SU ROTAIA.»

Quattro domande a René Neidhart, responsabile del centro BTC.



René Neidhart

Il rapporto sullo stato della rete delle FFS per il 2011 è prevalentemente positivo. Il BTC non avrà più lavoro a breve?

Assolutamente no, al contrario. I volumi aumenteranno continuamente nei prossimi anni. Dato l'utilizzo più massiccio della rete ferroviaria si avranno più sostituzioni e ampliamenti.

Quale settore dell'infrastruttura ferroviaria richiede più manutenzione?

Sicuramente la galleria elicoidale del Gottardo, dove ogni tre, quattro anni si devono sostituire le rotaie.

A quanto ammonta la quota di trasporti su rotaia del BTC?

Trasportiamo il 70 % su rotaia e il 30 % su strada. Di solito gli autotrasporti sono più convenienti e flessibili per i piccoli volumi.

Siete soddisfatti dell'offerta di SBB Cargo?

Dal punto di vista operativo sì, ma ci aspettiamo una migliore disponibilità di carri.

Carico speciale: SBB Cargo trasporta anche binari già montati lunghi oltre 100 metri e scambi interi.



Una visione impressionante: sei carri pianale, ciascuno lungo 20 metri, allineati come perle di una collana formano un enorme ponte a bilico. Sopra si trova il prodotto più grande tra quelli trattati nel Centro di tecnica ferroviaria (BTC) delle FFS a Högendorf presso Olten: delle rotaie lunghe 108 metri. Circa 160 volte all'anno i treni blocco di SBB Cargo trasportano dalla

frontiera al BTC ben 40 000 tonnellate di rotaie lunghe provenienti da laminatoi esteri.

Qui le rotaie lunghe vengono confezionate, poi sollevate da una gru altrettanto possente alta 108 metri sulle unità di carico e scarico ferroviario, chiamate Silad, e infine nuovamente distribuite da SBB Cargo ai vari cantieri. Il processo è ottimizzato, un trasporto infatti rifornisce di norma fino a sei cantieri. Si tratta di una soluzione bidirezionale: le rotaie vengono scaricate, quelle vecchie vengono spostate sulle Silad e riportate al BTC per essere riparate o rottamate.

Refit come alternativa.

«Le FFS sono dei maestri nel recupero di rotaie usate. Le cosiddette refit sono fino al 50 % più convenienti delle rotaie nuove», spiega René Neidhart, responsabile del BTC. I prezzi delle rotaie nuove variano fortemente in base al mercato dell'acciaio e dell'energia. Nel BTC le parti danneggiate delle rotaie vecchie vengono rimosse, le rotaie vengono raddrizzate e risaldate. In fase di riprofilatura, il fungo della rotaia viene quindi fresato e levigato. Le rotaie refit sono sottoposte a test a ultrasuoni e quindi reimpiagate nei binari meno trafficati.

Neidhart quantifica il volume annuo di rotaie ristrutturare a 50 chilometri. Per fare un confronto le FFS effettuano la manutenzione di oltre 3000 chilometri di binari a utilizzo intensivo. Ogni giorno infatti 9000 treni transitano per la Svizzera.

Il BTC con i suoi 180 collaboratori fa parte della divisione Acquisti, Supply Chain e Produzione di FFS Infrastruttura ed è il più grande centro produttivo svizzero di componenti per la tecnica ferroviaria. È situato a Högendorf in una posizione strategica; qui infatti il corridoio europeo nord-sud s'incrocia con l'asse nazionale ovest-est. Inoltre la vicinanza alle frontiere con Germania, Francia, Austria e Italia consente di fornire i clienti stranieri in modo efficiente. La

quota di esportazione del BTC è del 4 % circa ed è destinata a crescere. Tra i suoi clienti vi sono sia società ferroviarie europee che americane. Si trasportano anche azionamenti per scambi, giunti isolanti e materiale vario per cabine di manovra. Il BTC gestisce nel complesso oltre 30 000 articoli.

Neidhart spiega che, oltre all'offerta diurna, vi sono anche collegamenti notturni che permettono ai clienti di ritirare le merci il mattino presto e di portarle a destinazione. Essendo le corse più frequenti, i container possono circolare più velocemente e si riducono gli improduttivi tempi di sosta. Un altro argomento a favore della nuova linea.

FFS Infrastruttura punta sulla fornitura just in time degli scambi.

Just in time anche per le ferrovie.

«Con una quota di oltre il 50 % sul fatturato, gli scambi sono un elemento trainante», dichiara Neidhart. Poiché nel loro montaggio è fondamentale garantire tempi strettissimi, FFS Infrastruttura punta sulla velocità e sulla fornitura just in time di scambi già pronti. Nel BTC l'intero sistema con azionamento e fermi per scambi viene montato, controllato, protocolato e infine trasportato nel cantiere con appositi carri speciali.

Grazie a questa soluzione completa vengono meno le laboriose operazioni di smontaggio nello stabilimento e di rimontaggio nel cantiere. Inoltre migliorano la qualità produttiva e la precisione dimensionale. Anche per gli azionamenti per scambi, le refit provenienti dal BTC sono un'alternativa conveniente ai nuovi impianti. SBB Cargo si occupa di tutte le forniture just in time. ■



La logica delle deviazioni.

A Härkingen la Posta Svizzera gestisce un grande centro pacchi dove vengono smistati e preparati ogni anno oltre 100 milioni di pacchi che, prima di giungere a destinazione, devono di solito percorrere un vero e proprio «Tour de Suisse», per lo più a bordo di un treno. Il tutto si basa su una sofisticata logistica.

TESTO: ROBERT WILDI – FOTO: GIAN VAITL

È mattino presto. Attorno a Härkingen nel Canton Soletta il traffico è già intenso. E non solo sull'autostrada A1, dove circolano tantissimi camion gialli della Posta, ma anche sui binari del terminale di trasbordo di Härkingen. Qui arrivano e partono a brevi intervalli i treni merci con i carri postali.

Essendo primavera la situazione è più calma se la si confronta con il periodo prenatalizio quando i camion transitano a intervalli brevissimi, i treni postali sono molto più lunghi ri-

spetto alla media annua e fanno corse più frequenti. Qui a Härkingen infatti la Posta gestisce uno dei tre centri pacchi nazionali. Perché tutti i regali arrivino sotto il giusto albero di Natale la sera della vigilia, nelle settimane antecedenti i circa 1000 impiegati sono chiamati a dare il massimo: «Nelle settimane prima di Natale abbiamo gestito fino a un milione di pacchi al giorno e a volte anche di più», spiega Thomas Ernst. Nell'arco del 2012 sono stati smistati e distribuiti in tutta la Svizzera circa 107 milioni di pacchi postali.

Ernst si occupa dei trasporti di sistema presso la Posta Svizzera e del settore trasporti ferroviari a livello nazionale. Quasi ogni giorno si sposta da Zurigo, dove abita, al suo ufficio nel centro pacchi di Härkingen dove svolge il suo lavoro.

Tre centri pacchi per la Svizzera.

Lo stesso tragitto, ma con qualche deviazione, è percorso anche da un pacco postale che da Zurigo deve raggiungere la città di Basilea. Il



Come per incanto, i pacchi vengono smistati in modo del tutto automatico.



A Hürkingen si lavora a pieno ritmo; qui si preparano oltre 100 milioni di pacchi all'anno.

pacco arriva dapprima nel centro di distribuzione a Zurigo-Oerlikon da cui viene trasportato a Frauenfeld via camion. Nel capoluogo della Turgovia si trova il secondo grande centro pacchi della Svizzera tedesca; un terzo centro più piccolo è situato a Daillens nel Cantone Vaud. «Tutti i pacchi passano dapprima per uno dei tre centri pacchi nazionali a seconda del luogo di consegna», spiega Thomas Ernst. Zurigo rientra nel raggio di Frauenfeld, nella Svizzera orientale. Qui il nostro pacco viene pesato e fatturato. La macchina di smistamento registra Basilea come destinazione e stabilisce che il pacco debba essere deviato per il centro di distribuzione di Hürkingen, dove arriverà via treno o camion a seconda dell'orario e del tipo di spedizione. Dopo un nuovo riconoscimento a Hürkingen, il pacco prosegue il suo viaggio in treno fino a Basilea e sarà recapitato dal postino il giorno seguente.

Questa «logica delle deviazioni», come la chiama Thomas Ernst, ha senso anche se un pacco con mittente a Bellinzona e destinatario a Locarno viene spedito dapprima a Hürkingen passando per il Gottardo e la mattina presto ritorna a sud. «È comprensibile che siano in molti a non capirlo.» Ma se ci si sofferma ad analizzare i processi seguiti nella spedizione di lettere e pacchi postali, si può comprendere la necessità di questo procedimento. «La logistica della centralizzazione nei tre grandi centri pacchi, da tempo comprovata e costantemente esaminata, funziona solo se viene applicata sistematicamente.»

Interi treni merci solo per la Posta.

Affinché i complessi processi di distribuzione funzionino perfettamente, la Posta deve ricorrere a partner affidabili per il trasporto stradale e ferroviario. La stretta e pluriennale collaborazione con SBB Cargo rappresenta un punto fermo. Per la logistica delle lettere, che a Hürkingen viene gestita in modo separato dalle spe-

dizioni dei pacchi, si usano interi treni merci carichi solo di vagoni postali. Per i pacchi, invece, si ricorre al trasporto combinato con container.

«SBB Cargo ci garantisce dei tempi di percorrenza ottimi», commenta Thomas Ernst elogiando il suo partner. E lo conferma il fatto che

Massima puntualità nonostante l'aumento dei pacchi Priority.

oltre il 98 % delle lettere e dei pacchi trasportati su rotaia giunge a destinazione puntualmente. Questo standard elevato è garantito da molti anni sebbene la quota di pacchi postali Priority, logisticamente più impegnativi, sia aumentata dal 17 % al 49 % dal 1999 al 2012.

È impossibile tuttavia offrire una garanzia assoluta di puntualità, ad esempio in caso di eventi atmosferici straordinari. I rari ritardi dei treni possono minare l'intera logistica di distribuzione nel breve periodo. Questo è vero soprattutto per l'asse est-ovest che è fondamentale per il traffico postale. «Se l'ultimo treno lettere dalla Svizzera romanda arriva a Zurigo con più di 20 minuti di ritardo, i Grigioni riceveranno la posta A un giorno dopo», spiega Thomas Ernst.

Pertanto anche tutte le procedure del centro pacchi di Hürkingen sono approntate all'affidabilità e all'ottimizzazione. E SBB Cargo offre un contributo decisivo in questo senso con la sua altissima puntualità. ■

NOTIZIE DAL MERCATO

Carrelli in viaggio con il traffico combinato interno.

Dall'inizio di febbraio SBB Cargo trasporta i carrelli su casse mobili. Proprio per questo, le sottostrutture delle casse mobili sono state rinforzate e sopra sono state montate delle rotaie. I camion ritirano le casse mobili nello stabilimento di Yverdon e le portano a Renens dove vengono trasbordate sui pianali per container con un reachstacker. SBB Cargo trasporta i carrelli fino a Dietikon da dove proseguono poi via camion fino al centro riparazioni di Zurigo Altstetten. Degli esperti inseriscono i carrelli in composizioni di treni passeggeri. I carrelli smontati sono trasportati con lo stesso sistema fino a Yverdon per la revisione. Attualmente si effettua una corsa circolare a settimana. Ne sono previste altre.



Quanto è grande un container?



In generale i container non sono niente di più che casse di metallo. Ma senza di loro il commercio mondiale e dunque la globalizzazione sarebbero impensabili. Due terzi del trasporto merci internazionale sono gestiti proprio con i container. Il tipo più diffuso è quello da 40 piedi che misura 12,2 x 2,4 x 2,6 metri e ha una capienza di 77 metri cubi. Chi vuole farsi un'idea più precisa, può visitare la mostra «Cargo – Il fascino dei trasporti» nel Museo Svizzero dei Trasporti a partire dal 28 marzo. In questa esposizione che si sviluppa in tanti container, i visitatori potranno conoscere meglio il mondo della logistica.

Silo Olten

Il silo alla stazione di Olten contiene 54 000 tonnellate di frumento e foraggio.

Scorte di foraggio per tutta la Svizzera.

Tra i binari della stazione di Olten svetta l'enorme silo dell'azienda Silo Olten. Foraggio e frumento vengono spediti qui da tutto il mondo per poi essere stoccati e infine trasportati ai mulini e alle aziende commerciali di tutta la Svizzera. Prevalentemente su rotaia.

TESTO: ROBERT WILDI – FOTO: MARCEL STUDER

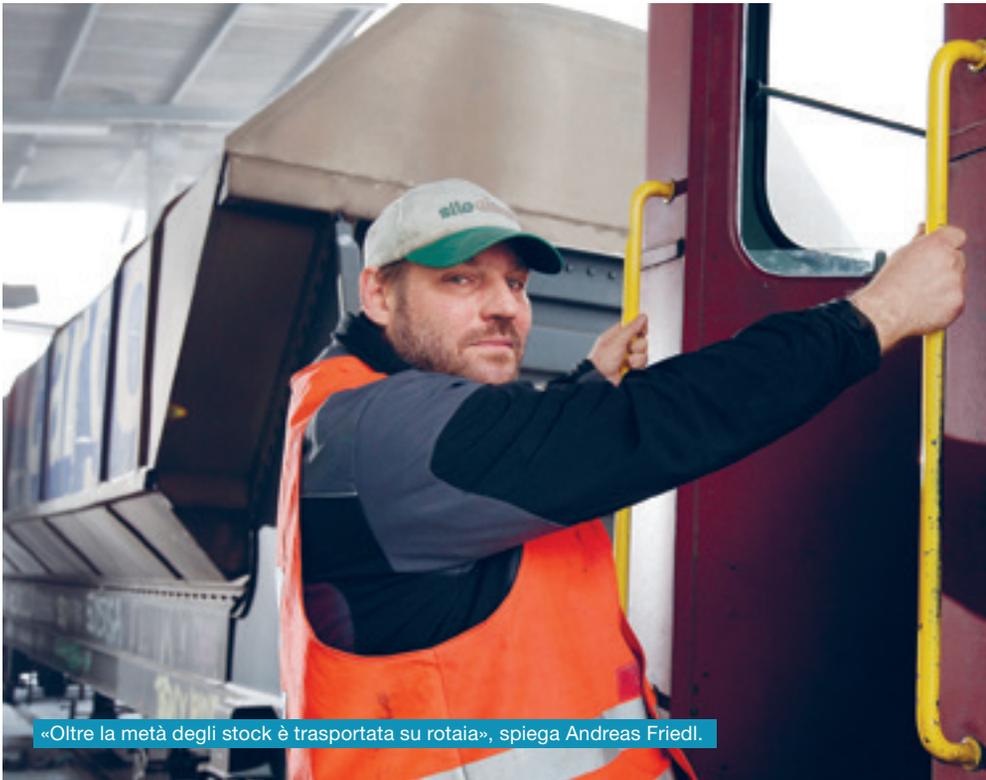
Andreas Friedl interrompe la conversazione per un attimo e si avvicina all'interruttore della luce. Lo spegne e poi lo riaccende. «È un segnale che ho concordato con gli autisti dei camion. Così sanno che possono scaricare.» La scena si svolge alla stazione di Olten, o meglio nella centrale operativa di Silo Olten nell'area ferroviaria. Il silosista Friedl si occupa della procedura regolamentata di carico e scarico dei camion e dei carri ferroviari. Nei giorni di punta questi arrivano a intervalli di trenta minuti e trasportano diversi tipi di frumento e foraggio provenienti da tutto il mondo.

Enormi quantità di questi prodotti vengono trasbordate qui a Olten e immagazzinate provvisoriamente per più settimane fino ad alcuni anni. L'enorme silo può accogliere fino a 54 000 tonnellate di frumento e foraggio ed è suddiviso in 195 singoli locali o celle. I generi alimentari giungono a Olten da qualsiasi angolo della Terra. La maggior parte della merce proviene dal Sudamerica, dagli USA, da Germania, Austria, Repubblica Ceca e Slovacchia. «Il 70% dei nostri stock arriva dall'estero», spiega Andreas Friedl.

Le materie prime già lavorate ed essiccate compiono spesso un lungo viaggio via acqua, strada e rotaia prima di arrivare qui. SBB Cargo è il partner logistico più importante di Silo Olten AG. «Nel 2012 oltre la metà dei nuovi stock è stata trasportata con la ferrovia», dichiara Andreas Friedl. La situazione è diversa invece per il trasporto successivo ai clienti, che sono prevalentemente mulini e ditte commerciali sparsi in tutta la Svizzera. Qui i protagonisti sono gli autotrasporti con un volume dell'80%. Ciò è dovuto prevalentemente al fatto che molte aziende non sono servite dalla rete ferroviaria.

Massimi standard qualitativi nello stoccaggio.

Ma da dove viene l'idea di immagazzinare enormi quantità di alimenti all'interno di silo? Bisogna tornare alla guerra fredda, verso la fine degli anni 60, quando il Consiglio federale dispose la creazione di grandi scorte in tutto il paese per far fronte a eventuali diffi-



CERTIFICAZIONE ISO 22000 PER SBB CARGO.

Lo scorso settembre l'Associazione Svizzera per Sistemi di Qualità e di Management (SQS) ha effettuato l'audit annuale presso SBB Cargo e ha confermato tutti i certificati per SBB Cargo e ChemOil Logistics. L'azienda ha ricevuto pure per la prima volta il certificato per la sicurezza alimentare (ISO 22000) che previene la sporcizia durante il trasporto di generi alimentari e foraggio.

«Oltre la metà degli stock è trasportata su rotaia», spiega Andreas Friedl.

coltà. Il silo di Olten fu costruito nel 1972. In una prima fase, qui furono immagazzinati diversi tipi di cereali, mentre in seguito ci si specializzò in frumento e foraggio. Nel frattempo la guerra fredda è acqua passata, ma non può dirsi lo stesso per Silo Olten AG. L'azienda ha continuato a offrire i suoi servizi per oltre 40 anni e in questo arco di tempo è cresciuta costantemente.

E questo anche grazie alla stretta partnership con Calcium agro di Berna. Questa azienda attiva a livello internazionale fornisce cereali e additivi per foraggio a impianti per la lavorazione del pane e del foraggio ed è di gran lunga il cliente più importante. «Nell'impianto di Olten immagazziniamo ogni anno circa 30 000 tonnellate di foraggio e frumento, ovvero oltre la metà del nostro fabbisogno internazionale», spiega Eugen Rothen, membro della Direzione generale e responsabile del silo presso Calcium agro.

Rothen aggiunge che lo stoccaggio a Olten raggiunge altissimi livelli qualitativi. Otto anni fa

l'intero impianto è stato completamente ristrutturato e ammodernato. Dal 1999 Silo Olten è certificata ISO 9001:2008, dal 2003 possiede una certificazione europea di buona condotta commerciale, la certificazione NOP (National Organic Program) per l'esportazione negli USA e la certificazione biologica svizzera. Inoltre tutti gli stock di frumento e foraggio caricati nel silo di Olten vengono ripuliti da insetti, coleotteri e altri parassiti tramite una speciale tecnologia senza l'utilizzo di prodotti chimici. «Qui svolgiamo un ruolo leader», commenta Rothen.

I carri per cereali.

Oltre a una qualità di stoccaggio ineccepibile e sempre controllata, nel settore dei trasporti caratterizzato da margini risicatissimi occorre garantire anche il rispetto dei tempi di consegna ai clienti. Qui sono chiamate in causa anche le ferrovie che devono offrire sempre sufficiente materiale rotabile. «Se ci mancano i carri, i mulini e i rivenditori non ricevono la merce ordinata, il che va ovviamente anche a nostro sca-

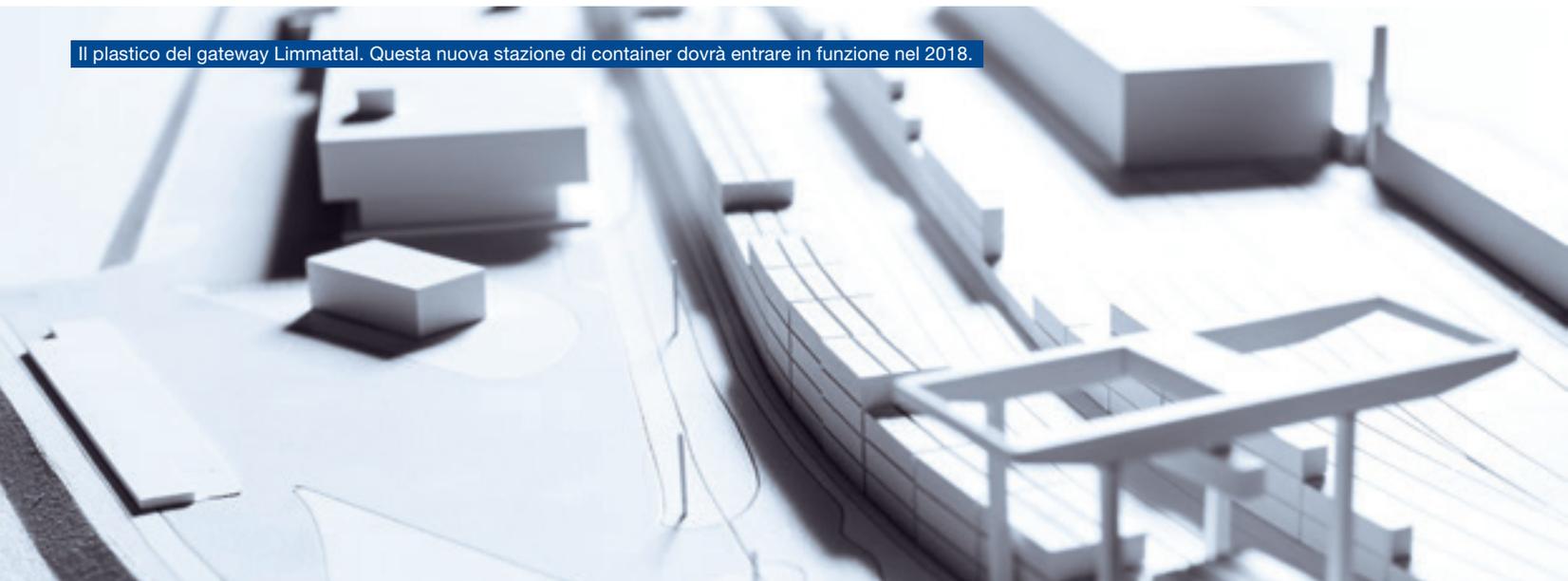
pito come fornitore», spiega Rothen. Per i trasporti SBB Cargo impiega speciali carri per cereali che garantiscono una protezione totale dagli attacchi parassitari. I carri sono molto apprezzati dai clienti di Calcium agro ma non

Carri per cereali appositamente preparati.

sono sempre disponibili. «Ripiegare sugli auto-trasporti diventa così l'unica alternativa», commenta Friedl.

La sua voce viene quasi interrotta dal rombo del motore di un camion. Il silosista lancia nuovamente il suo segnale luminoso. Oggi questo pratico linguaggio dei segni, che gli evita di uscire al freddo a ogni operazione di carico e scarico, è particolarmente prezioso. Questa mattina a Olten infatti piove a dirotto. ■

Il plastico del gateway Limmattal. Questa nuova stazione di container dovrà entrare in funzione nel 2018.



Publicati i piani di costruzione per il gateway Limmattal.

Alla fine di gennaio i comuni di Dietikon e Spreitenbach hanno pubblicato i piani di costruzione per il gateway Limmattal. Entro il 2018, accanto alla stazione di smistamento di Dietikon, nella valle della Limmat presso Zurigo, sorgerà un terminale per il trasbordo di container.

Finora la Svizzera disponeva di molti terminali regionali per il trasbordo di container e casse mobili per il traffico interno. Manca però un grande terminale efficiente per l'importazione di container che arrivano in Europa da oltremare tramite i porti di Rotterdam, Anversa, Amburgo o Genova. «I container arrivano in ogni caso in Svizzera», afferma Beat Lampart, direttore di progetto presso SBB Cargo. L'im-

portante è che ciò avvenga su rotaia. Secondo vari studi, entro il 2030 il numero di container importati raddoppierà.

Nel nuovo terminale i container, trasportati su treni merci internazionali lunghi fino a 700 metri, saranno trasbordati con grandi gru a portale direttamente sui carri merci svizzeri. Nella stazione di smistamento Limmattal quest'ultimi saranno composti in treni e distribuiti in Svizzera tramite la rete del traffico a carri completi già esistente. L'80 % dei container importati continuerà il proprio viaggio da Dietikon via treno, e un massimo del 20 % via camion. SBB Cargo ha inoltre in programma di realizzare un terminal per container anche a Basilea («Basilea Nord»).

SBB Cargo noleggia locomotive di linea a TX Logistik.

Le due aziende hanno sottoscritto un contratto quadro pluriennale. TX Logistik impiega un massimo di 12 locomotive di linea nel traffico interno tedesco e in questo modo non fa concorrenza all'offerta di SBB Cargo International.

TX Logistik prende a nolo le locomotive di linea del tipo Re 421 in diverse tappe. SBB Cargo garantisce un pacchetto full service che comprende consulenza telefonica 24 ore su 24, la formazione di fino a 100 macchinisti, locomotive sostitutive e un programma di manutenzione lungo gli assi dei trasporti di TX Logistik. Il pacchetto full service è stato decisivo per l'assegnazione dell'appalto. «Grazie al contratto quadro possiamo svolgere in modo affidabile i trasporti dei clienti tra il sud e il nord della Germania», dice Karl Michael Mohsen, amministratore delegato di TX Logistik.



Locomotiva di linea Re 421

SBB Cargo impiega il proprio parco veicoli nel modo più efficiente possibile. Nella strategia della flotta è anche previsto il noleggio di locomotive in soprannumero. «La collaborazione con TX Logistik evidenzia che siamo in grado di offrire anche grandi pacchetti di noleggio a condizioni competitive», spiega Jürgen Mues, responsabile Asset Management di SBB Cargo.

La rivista Cargo **si rifà il look.**

Il presente numero della rivista Cargo è l'ultimo nel formato finora proposto. SBB Cargo rifà il look alla sua pubblicazione e introduce un nuovo strumento per la gestione degli indirizzi dei lettori.

Dal prossimo numero in uscita a maggio, la rivista si presenterà in una nuova veste. Avrà un layout diverso, inoltre gli articoli, le storie e le interviste metteranno in luce altri aspetti del traffico merci svizzero.

Ulteriori cambiamenti sono previsti per gli abbonati che non sono clienti di SBB Cargo, i quali in futuro gestiranno i propri dati di contatto autonomamente via Internet. I residenti in Svizzera potranno scegliere tra una versione stampata e una elettronica. I lettori non residenti in Svizzera, invece, potranno leggere la rivista Cargo in formato elettronico.

SBB Cargo alla fiera **Transport Logistic di Monaco.**

**transport
logistic**

Transport Logistic, la fiera leader internazionale della logistica, aprirà i battenti dal 4 al 7 giugno 2013 a Monaco. SBB Cargo si presenterà insieme ad altri partner del settore logistico svizzero.

Dietro al nome «SwissMovers» saranno riuniti, oltre a SBB Cargo, l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), il cluster logistico di Basilea, le aziende Inno-freight e Swissterminal, la fondazione no-profit myclimate, l'Università di San Gallo e la Manutenzione FFS.

Gli «SwissMovers» presenteranno ai visitatori esempi di «Swissness» e illustreranno conoscenze specifiche sulla mobilità e i trasporti, soluzioni di trasporto e nozioni concettuali per il sistema dei trasporti pubblici. Questa presentazione collettiva testimonia l'efficienza e la connettività del comparto logistico svizzero. SBB Cargo si presenterà come azienda e sarà rappresentata dal settore Asset Management e dalle due affiliate ChemOil Logistics AG e SBB Cargo International. Gli «SwissMovers» con SBB Cargo saranno collocati come di consueto nell'area espositiva esterna allo stand numero 804/1.

Maggiori informazioni in merito da metà marzo su www.sbbcargo.com



Inaugurate già dodici locomotive ibride Eem 923.

Il 19 febbraio a Romont è stata battezzata con il nome «Le Moléson» e consegnata al team di Produzione Cargo Regionale la dodicesima di 30 locomotive ibride del tipo Eem 923 ordinate. «Le Moléson» è anche il nome della montagna di questa zona. È il team di Produzione Cargo Regionale a scegliere il nome delle locomotive assegnategli.

Come locomotiva più moderna sul mercato e grazie all'alta prestazione di 1500 chilowatt, essa è adatta sia per il servizio sui binari di linea, sia per le manovre. SBB Cargo acquisisce così nuova flessibilità nella produzione e risparmia tempo e costi. I macchinisti possono passare rapidamente dall'alimentazione elettrica al motore diesel ausiliario. Non si dovrà più sostituire la locomotiva per transitare, nella fase finale, sui binari di raccordo non elettrificati.



«Oberberg», la locomotiva ibrida del tipo Eem 923 a Gossau SG.

Soddisfazione dei clienti **in calo nel 2012.**

Rispetto al 2011, il grado di soddisfazione complessiva dei clienti di SBB Cargo ha fatto registrare un calo nel 2012. In media, la soddisfazione complessiva è scesa a 6,95 su una scala da 1 a 10 punti (2011: 7,47 punti). Tuttavia questo valore è paragonabile a quello dell'anno precedente solo in parte perché il questionario è stato leggermente modificato.

Questo basso grado di soddisfazione è dovuto soprattutto alla riduzione della rete di servizio Cargo e alla qualità dei trasporti. Per aumentare di nuovo in modo netto la soddisfazione dei clienti quest'anno, adotteremo una serie di misure volte a migliorare la qualità dei trasporti e la gestione delle offerte.



Una scappatoia sul Buchsiterberg.

La regione tra Soletta e Olten è stata sempre molto trafficata. La via che porta sul Buchsiterberg, ad esempio, è stata battuta da un intenso traffico merci per secoli.

TESTO: SUSANNE WAGNER – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

Un giorno di primavera il Consiglio di Soletta decise di agire e impose a due funzionari di percorrere il sentiero che portava sul Buchsiterberg. Secondo un atto del 12 aprile 1621 «il tesoriere Glutz e il membro del Vecchio Consiglio Brunner» furono incaricati di fare un sopralluogo per appurare come si potesse interrare e distruggere il tracciato nel modo più semplice possibile. Queste misure drastiche avevano una motivazione economica. Il pittoresco sentiero che collegava Oberbuchsiten a Langenbruck era una spina nel fianco per l'autorità di Soletta che temeva di riscuotere meno dazi do-

ganali. Questa strada, seppur accidentata, veniva usata infatti come scappatoia per evitare le dogane a Olten e Trimbach presso il passo Unterer Hauenstein.

Non ci è dato sapere tuttavia se questa strada sia stata effettivamente distrutta. Questa storia si inserisce comunque perfettamente nel passato tormentato di questo passo. La strada si trova su un antico asse di traffico che veniva usato come scorciatoia e come valico del Giura per il traffico merci regionale. Attraverso il Buchsiterberg alto 839 metri si

giungeva dalla località Oberbuchsiten, via Holderbank e Langenbruck, al passo Oberer Hauenstein in direzione di Basilea. In questo modo si evitava anche la chiusa tra Balsthal e Oensingen dove venivano riscossi altri dazi doganali.

Non stupisce dunque che i viandanti utilizzassero questo collegamento per spostarsi da nord a sud e viceversa. Quante ne ha viste questa strada! Contadini con barelle di legno appese alla schiena per trasportare formaggi, uova o lino al mercato regionale.

>

Cavalli da soma, muli e carretti di mercanti privati che si spostavano da nord a sud. Carri con cavalli che trasportavano sacchi di sale dall'Alsazia ai depositi di sale delle città del Mittelland. Il sale era fondamentale per conservare alimenti come la carne. Per evitare viaggi a vuoto, al ritorno i carri venivano caricati di riso o altre merci dall'Italia non reperibili nella regione.

Il raffinato vino francese era molto ambito, anche dai banditi.

I trasporti erano esposti a ogni genere di pericolo. Dietro i cespugli stavano in agguato i grassatori che avevano adocchiato denaro o merci preziose. I carrettieri dovevano fare attenzione anche alle botti contenenti il pregiato vino francese perché arrivassero sane e salve nelle cantine delle case patrizie di Berna. Pertanto era sempre una gioia sostare nelle locande lungo il tragitto, ad esempio al vecchio Löwen a Oberbuchsitzen, far riposare i cavalli o cambiarli. Chi invece andava di fretta attaccava nuovi cavalli davanti al carro e continuava così il viaggio di filato senza perdere tempo prezioso. Di solito si procedeva però a ritmo più lento. Nel XVIII secolo per un viaggio in carrozza da Basilea attraverso i rilievi del Giura fino al Mittelland occorreva una giornata, salvo incidenti.

Sale dall'Alsazia in una direzione, riso dall'Italia nell'altra.

Spesso i passi erano sassosi, coperti di fango e in cattive condizioni. Le ruote dei carri passavano in solchi scolpiti nei sentieri, come fossero rotaie, che impedivano ai carri, non sempre ben caricati, di precipitare nei dirupi. Se questi solchi – carrarecce – provenissero dagli antichi Romani è ancora oggi oggetto di controversie. Alcuni di questi risalgono al tardo Medioevo, altri addirittura all'età moderna. Percorrendo il sentiero sul Buchsiterberg, ancora oggi si trovano resti di questa antica arteria del traffico rurale che testimoniano le fatiche e i rischi a cui un tempo andavano incontro i mercanti per trasportare le merci da un luogo all'altro. ■



Wolfgang Stölzle

Logistica sostenibile – divari tra aspirazioni e realtà.

Cari responsabili di logistica,

L'«ondata verde» ha travolto in pieno il mondo della logistica. Il settore si è sensibilizzato ai temi ecologici che riguardano in particolare trasporti, magazzini e confezioni e anche alle problematiche sociali relative ai camionisti. Per questo motivo, già alcuni anni fa, alcune grandi società di servizi hanno iniziato per prime ad elaborare strategie sostenibili e a metterle in pratica a titolo dimostrativo in scenari di grande impatto sull'opinione pubblica. Pensiamo ad esempio all'utilizzo di motori ibridi ed elettrici così come all'installazione di impianti solari sui tetti dei magazzini o all'introduzione di check-up della salute per gli autisti. Nel frattempo anche molte medie imprese hanno seguito il buon esempio con programmi propri, motivate non da ultimo dai prestigiosi premi messi in palio nel settore. A poco a poco, tuttavia, è subentrata una certa delusione in quanto tali progetti pilota sono stati implementati solo in rarissimi casi. In questo modo si è creato un divario considerevole tra aspirazione e realtà. Quali sono i motivi di questo grave problema?

Finora gli standard sostenibili hanno trovato riscontro troppo raramente nelle relazioni commerciali logistiche dove a dominare è l'economia classica. Nelle gare di appalto per i servizi logistici, l'industria dei caricatori predilige di solito i classici criteri di selezione che tengono conto dei prezzi e delle prestazioni (qualità inclusa). Criteri relativi alla sostenibilità vengono chiamati in causa solo in modo secondario e presi in considerazione nell'assegnazione degli appalti solo se le offerte si equivalgono in termini di rapporto qualità prezzo. Finora i caricatori non hanno dunque mostrato alcuna disponibilità evidente a pagare per avere prestazioni logistiche sostenibili. Tutto ciò va anche a scapito del trasporto merci ferroviario che spesso offre un maggiore vantaggio ecologico rispetto ad altri vettori. I caricatori sono pertanto invitati, in virtù delle loro strategie sostenibili, ad attribuire maggiore importanza ai criteri sostenibili già nella scelta dei fornitori di servizi. L'utilizzo di sistemi di incentivazione orientati alla sostenibilità nelle attuali relazioni commerciali può dunque far sì che le aspirazioni diventino realtà. Creare un tale divario quando si parla di sostenibilità è infatti fuori luogo.

Prof. Dott. Wolfgang Stölzle
Ordinario, cattedra di gestione della logistica, Università di San Gallo



Siegfried Flury: «Voglio mettere in piedi una riorganizzazione perfetta.»

Un passo enorme in poco tempo.

Siegfried Flury (47) è responsabile operativo nel settore della Produzione Cargo Regionale (RCP) della più grande riorganizzazione della Produzione che ci sia mai stata finora da SBB Cargo. E la sta attuando con grande passione e competenza.

TESTO: ESTHER BANZ – FOTO: DOMINIK PLÜSS

Con Siegfried Flury procede tutto a gran velocità. I pensieri, le parole e anche le azioni. È possibile che solitamente tenga dei ritmi meno sostenuti, ma in questo periodo è molto indaffarato perché sta coordinando una grande trasformazione strutturale: «Dal 9 dicembre 2012 la Produzione di SBB Cargo non è più ripartita in tre regioni ciascuna con un responsabile indipendente, ma ha un responsabile centrale; ora esistono una direzione generale, un'unità di pianificazione e un'unità di comando», spiega il capo della Produzione Cargo Regionale, «e più sotto vi sono dei team completamente decentrati. In questo modo abbiamo un'organizzazione molto snella, tra il collaboratore alla base e me ci sono solo due livelli.» La nuova struttura comprende 48 team al posto di 87 e 8 settori di produzione al posto di 17. Nel complesso sono stati eliminati 150 posti di lavoro e 33 mezzi di manovra, e dal 1° gennaio 2013 nella RCP lavorano ancora 970 persone.

Flury fa un primo bilancio: «Grazie al grande impegno profuso dalla pianificazione all'esecuzione operativa e nonostante le condizioni meteorologiche avverse e alcune difficoltà durante le festività, siamo riusciti ad attuare la più grande trasformazione della Produzione Cargo Regionale. Ovviamente si dovranno effettuare ancora degli aggiustamenti per arrivare a un 'risultato equilibrato'. In breve tempo abbiamo compiuto un passo enorme verso l'alta qualità. Su queste basi sarà più semplice affrontare e superare le sfide del futuro.»

Siegfried Flury, che trent'anni fa seguì alle FFS un apprendistato come accompagnatore del treno e poi si riqualificò come dirigente d'esercizio, passò a SBB Cargo, inizialmente nella Produzione, contestualmente alla divisionalizzazione del 1999. I suoi passaggi successivi: capo Produzione Basilea, creazione della Produzione Cargo Germania, capo Produzione Zurigo, passaggio alla Vendita come KAM, gestione di grandi clienti, passaggio al Product Management, responsabile dell'unificazione di Svizzera e International, passaggio allo Sviluppo aziendale, responsabile della pianificazione delle offerte, nuovamente nella Produzione come sostituto del responsabile Produzione Ruedi Büchi.

Unire pratica a teoria è sempre stato molto importante per il tenace Flury che non ha mai smesso di perfezionarsi conseguendo dapprima il diploma federale di specialista delle risorse umane e poi l'Executive MBA presso l'università di San Gallo. Non è la carriera a interessarlo, «bensì le sfide. Ogni due o tre anni sento il bisogno di fare qualcosa di nuovo. L'at-

SIEGFRIED FLURY (47)

vive con la moglie e le due figlie (13 e 16 anni) a Matzendorf (SO). Ha sempre lavorato per le FFS e dal 1999 per SBB Cargo. È molto legato emotivamente anche all'FC Basilea. Da oltre 20 anni possiede un abbonamento stagionale e, se possibile, organizza le ferie con sua moglie in funzione della sua squadra del cuore.

tuale riorganizzazione mi terrà occupato ancora un po', voglio attuarla in modo perfetto e vedere i risultati.»

Flury si è adoperato anche nel mentoring e nella promozione delle donne. Nella RCP vi sono però ancora poche presenze femminili, «speriamo di riuscire ad aumentare il numero di donne presenti nelle risorse umane e nella gestione tecnica da quattro a otto entro il 2014.» Flury ammette dispiaciuto che si tratta di un miglioramento ancora scarso «ma che comporta uno sforzo enorme.» Un altro obiettivo centrale del 2013 sarà rendere il lavoro della RCP più vario e fisicamente meno faticoso. Siegfried Flury: «Valorizzare il lavoro del manovratore mi sta veramente a cuore.» ■

3 domande.

Qual è stato il suo primo lavoro nella logistica?
Nel 1999, quando creammo SBB Cargo, entrai per la prima volta nella catena di creazione del valore dei trasporti – e mi affascinò subito.

Quale talento avrebbe voluto avere?
Avere un pensiero visionario. I miei pregi sono riuscire a pensare e realizzare progetti di successo in un orizzonte temporale di due o tre anni.

In cosa spende regolarmente dei soldi?
Per un buon bicchiere di vino da gustare la sera. Inoltre per fare dei viaggi e delle escursioni nel fine settimana con mia moglie o con tutta la famiglia, in Ticino o in una città europea. Mi aiuta a rigenerarmi.



Impressum.

cargo 1 | 13. Febbraio 2013. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Heini Lüthy (direzione), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafica/composizione** Werbekontor, Basilea. **Litho** ExactaPro, Ariesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)51 229 06 73, fax +41 (0)51 229 02 99, www.sbbcargo.com/it/rivista

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

Desiderate un abbonamento gratuito?

Trovate il modulo online su: www.sbbcargo.com/it/rivista. 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-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basilea, Svizzera

Servizio clienti:

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

SBB Cargo International
Riggenbachstrasse 8
4600 Olten
Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Tel. Europa 00800 7227 2224
info@sbbcargo-international.com

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

www.cargo-blog.ch

www.facebook.com/sbbcargo

www.twitter.com/sbbcargo

www.youtube.com/sbbcargovideos

www.flickr.com/cargo-blog

www.issuu.com/sbbcargo





SBB CFF FFS Cargo

Là dove l'economia
è efficiente,
ci siamo anche noi.

Chi vuole ottenere successo nel mondo globalizzato,
deve operare in rete anche a livello nazionale. Ogni
giorno forniamo ai nostri clienti prestazioni di trasporto
affidabili. Per un futuro dei trasporti sostenibile ed
efficiente. www.sbbcargo.com

