

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

2 | 12



Trasparenti... 4

...sono le prestazioni di SBB Cargo con FITS.

Snella... 6

...deve essere SBB Cargo International per Michael Stahlhut.

Bella... 8

...e tecnicamente perfetta è la nuova Eem 923.

Avveniristico... 12

...è il progetto del terminale Basilea Nord.



Foto dal blog.

Shadowman83 lavora come manovratore da SBB Cargo a Soletta. Durante le pause e dopo il turno scatta delle foto molto innovative con il suo iPhone e l'app gratuita Instagram. La particolarità di Instagram consiste nella possibilità di manipolare le foto subito dopo averle scattate. Sul blog Cargo pubblichiamo regolarmente fotografie eccezionali su SBB Cargo.



Verso il futuro.

Care lettrici, cari lettori,

anche per il futuro SBB Cargo intende offrire all'industria svizzera un sistema di trasporto su rotaia efficiente, durevole e ben funzionante. Per raggiungere questo ambizioso obiettivo potenzieremo ulteriormente la nostra offerta con nuove idee. In questo numero vi facciamo degli esempi concreti.

Ad aprile abbiamo attivato il nuovo sistema SAP con cui possiamo raffigurare ora l'intera catena di produzione del valore finanziario, dalla richiesta del cliente fino al conteggio. Si tratta di un traguardo importante nel nostro processo finalizzato a perfezionare viepiù la trasparenza operativa e a definire i prezzi in base al principio della causalità. È anche un passo avanti verso la logica della produzione industriale, per il resto già ampiamente diffusa nel settore. Inoltre, insieme ai Porti renani svizzeri stiamo portando avanti il progetto di un nuovo terminale per container a Basilea Nord. In questo modo rispondiamo al continuo aumento di container provenienti dai porti marittimi con un terminale orientato al trasporto treno-nave che s'impone con urgenza. Infine SBB Cargo ha ricevuto dall'azienda produttrice Stadler la prima di 30 locomotive ibride ecologiche. Il «last mile» fino al cliente diventa così più efficiente ed economico.

Per affrontare questi sviluppi, che riguardano ad esempio anche il traffico combinato in Svizzera, abbiamo bisogno di una SBB Cargo sana e imprenditoriale. Questo pensiero è ampiamente condiviso, anche dalla Confederazione. Con l'attuale risanamento offriamo il nostro contributo. Inoltre mettiamo sul banco di prova gli impianti già esistenti e ci concentriamo sui trasporti in cui possiamo sfruttare i punti di forza della ferrovia. In quest'ottica stiamo esaminando 155 punti di servizio su tutto il territorio. Grazie ai colloqui condotti con i clienti interessati e le autorità abbiamo trovato quasi sempre delle buone soluzioni. La misura di riferimento si chiama concentrazione, sia temporale che quantitativa e geografica.

Al momento da SBB Cargo c'è molto fermento. Lavoriamo con la certezza di creare delle basi economiche solide per il traffico merci su rotaia in Svizzera. Là dove si trasportano merci, ci saremo noi anche in futuro.

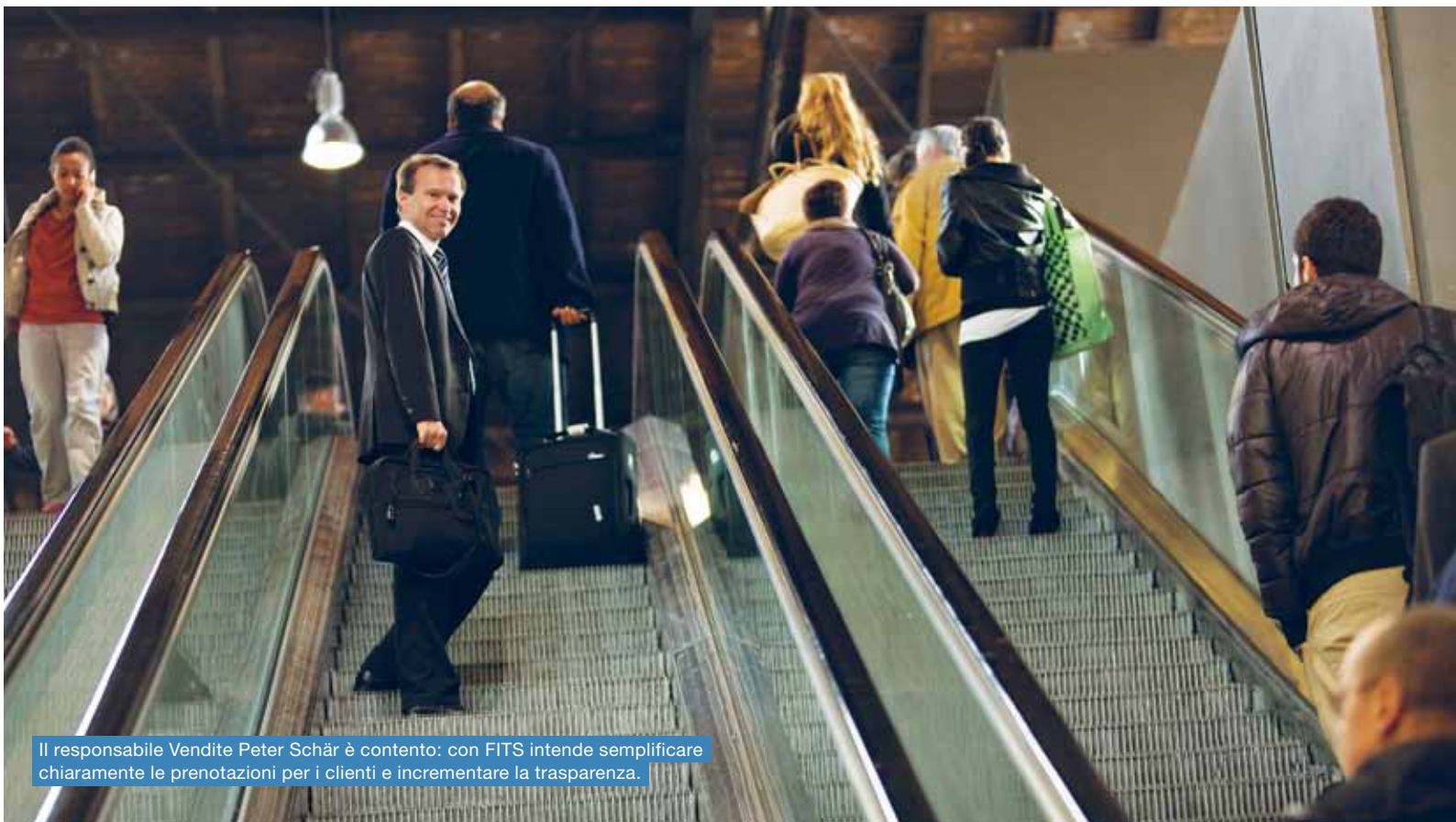


Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo



Indice.

- 4 **Struttura dei costi chiara.**
Il cliente ora sa quanto costa ogni cosa.
- 6 **SBB Cargo International.**
Il CEO Michail Stahlhut fa un primo bilancio.
- 8 **La locomotiva più moderna.**
Test e inaugurazione della Eem 923.
- 12 **Grande progetto a Basilea.**
Nascerà una nuova stazione per container.
- 14 **Frammenti.**
Soddisfazione clienti 2011.
- 16 **Il viaggio del sandwich.**
Fresco grazie a una logistica sofisticata.
- 17 **Prevedere il futuro!**
Parla l'esperto Heiko von der Gracht.
- 18 **Trasparenza garantita.**
Eduard Amrhein è l'uomo FITS.



Il responsabile Vendite Peter Schär è contento: con FITS intende semplificare chiaramente le prenotazioni per i clienti e incrementare la trasparenza.

Il trasporto merci in cifre.

Semplicità, chiarezza e velocità dall'offerta alla fatturazione: questi gli obiettivi della nuova trasparenza finanziaria e gestione ottimizzata di SBB Cargo (FITS).

TESTO: BERNHARD RAOS – FOTO: GUY PERRENOUD

Grazie alla totale trasparenza, dall'offerta al contratto e dall'ordine del cliente alla fatturazione, tutte le parti interne ed esterne coinvolte nell'intera catena di creazione del valore in futuro sapranno con chiarezza quali prestazioni dovranno essere fatturate al cliente. Soprattutto per quanto riguarda il conteggio delle prestazioni complementari; finora i servizi forniti in aggiunta e pertanto fatturati sono stati spesso fonte di reclami da parte dei clienti. Questo «tasso di collera» si abbasserà notevolmente. In futuro si potranno comunicare prezzi indicativi, oltre ad allestire e consegnare offerte standard al cliente in breve tempo.

Per due anni e mezzo il team coordinato da Eduard Amrhein (vedi pagina 18) ha lavorato a questo progetto e ha scomposto le prestazioni e i processi di SBB Cargo in «singoli elementi» al fine di analizzare nel dettaglio quali costi si generano e dove. Questa procedura viene usata già da anni in altri settori industriali.

Dalla primavera di quest'anno l'intero portafoglio di prestazioni sarà archiviato nel configuratore interno del programma SAP di SBB Cargo. In altre parole, le singole componenti standardizzate delle prestazioni saranno indicate qui. Per ogni prodotto ordinato sia la Vendita che il

cliente potranno verificare di quali elementi è composto e come si articola il prezzo.

Obiettivo: niente più sorprese per il cliente.

In pratica: un cliente ha bisogno di un carro o di un treno intero per trasportare la sua merce. Per questo deve pagare un prezzo fisso. Anche il trasporto da A a B ha un prezzo definito e lo stesso vale per il ritiro del carro carico. Se al committente occorre un'ulteriore prestazione – ad esempio un'altra serie di carri fino a destinazione – nel configuratore interno sarà indicato >

ciò che sarà fatturato in aggiunta. «Si spera così che non si abbiano più sorprese vedendo la prestazione riportata in fattura», dice Peter Schär, responsabile Vendita. Il cliente può ordinare solo ciò che SBB Cargo può anche raffigurare nel suo sistema finanziario.

Ogni prestazione deve essere raffigurata.

Un team appositamente formato sta registrando tutti i contratti correnti nel nuovo sistema. Il processo dovrebbe concludersi entro la fine di agosto 2012. Già da giugno tutti i clienti riceveranno i nuovi contratti SAP, ovviamente alle stesse condizioni. Da metà anno tutte le nuove offerte e i contratti saranno elaborati tramite SAP.

Cosa cambierà con FITS per i clienti? «L'automatizzazione semplificherà loro la vita», afferma convinto Schär. Ad esempio nel processo di ordinazione: in futuro la maggior parte delle informazioni sarà acquisita automaticamente dopo l'inserimento della posizione contrattuale. Al momento dell'ordine si devono indicare solo la posizione contrattuale con il collegamento e la data. L'orario viene indicato già tramite la finestra di servizio. L'obiettivo è fornire un servizio a 360° premendo pochi tasti. ■

STEFAN SPIEGEL, RESPONSABILE FINANZE SBB CARGO, SU FITS:



Con FITS, SBB Cargo vuole migliorare la gestione finanziaria e la pianificazione. Questo guadagno di efficienza è quantificabile?

FITS agisce in termini di qualità della pianificazione e gestione finanziaria su due livelli: direttamente attraverso una fatturazione migliore e più trasparente con la quale si ridurrà notevolmente il numero di reclami. E poi indirettamente poiché la trasparenza finanziaria garantisce delle decisioni aziendali più mirate e rappresenta il punto di partenza per i futuri interventi di ottimizzazione e adeguamento di SBB Cargo.

Quali altri vantaggi concorrenziali si aspetta SBB Cargo da FITS?

Con l'introduzione di FITS, SBB Cargo sarà una delle prime ferrovie merci in assoluto a rappresentare la catena di trasporto tramite una logica di produzione industriale standardizzata. In questo modo si creeranno le basi per una produzione ottimizzata ed efficiente, procedura che nel comparto industriale viene perseguita da anni, mentre non ha pressoché precedenti nel mondo ferroviario. Non da ultimo Cargo deve anche mantenersi competitiva rispetto alla strada e ai suoi efficienti processi.

FITS: UN NUOVO SISTEMA PER L'ELABORAZIONE DEI DATI.

All'inizio di aprile SBB Cargo ha raggiunto una tappa importante nel progetto «trasparenza e gestione finanziaria (FITS)». Nella notte tra l'1 e il 2 aprile è stato attivato il nuovo sistema SAP. I dati di CIS Cargo ora passano a SAP attraverso le interfacce e vengono elaborati nel nuovo sistema. Poi passeranno nel nuovo sistema i contratti stipulati con i clienti, già registrati in SAP. Sin da subito la Vendita registrerà anche nuove indicazioni di riferimento, offerte e contratti nel nuovo sistema. L'obiettivo è di inserire tutti i contratti in SAP entro agosto.

Per la prima volta la catena di produzione del valore finanziario di SBB Cargo, dalla richiesta al controlling, è raffigurata in SAP. Gli esperti monitoreranno il tutto nelle prossime settimane.



I supervisor del nuovo sistema: Hanspeter Ingold, Daniel Hänni, Dani Schwander (dietro, da sin.), Nicole Moschenros, Fabrizio Semadeni, Adam Polaszek, Nicolas Zirngibl (davanti da sin.)

NOTIZIE DAL MERCATO

Doppia capacità a Dietikon.

Da aprile SBB Cargo utilizza un nuovo strumento di lavoro a Dietikon (ZH) per trasbordare i container e le casse mobili dalla rotaia alla strada e viceversa. L'apparecchio di trasbordo del tipo Kalmar Reachstacker DRF 400-60C5 pesa 73 tonnellate ed è in grado di sollevarne 40 contro le 16 del modello precedente. Con questo nuovo apparecchio la capacità di trasbordo a Dietikon è raddoppiata. Già dal 2009 SBB Cargo impiega dei Reachstacker di questo tipo a Renens e Sion.



Capacità di trasbordo raddoppiata a Dietikon grazie a un Reachstacker come questo.

Cosa significa puntuale nel traffico merci ferroviario?



SBB Cargo misura la puntualità in tre categorie di treni merci usati nel traffico interno: nei treni chiave postali ed Express che devono raggiungere i raccordi nelle stazioni di smistamento, in altri treni postali ed Express e nei treni che trasportano combustibili. I treni sono considerati puntuali se hanno un ritardo massimo rispettivamente di 5, 15 e 60 minuti. Se si superano questi valori, SBB Cargo deve avvisare i clienti. Nel 2011 il 94,1% dei treni che trasportano combustibili è stato puntuale (obiettivo: 93%) e lo stesso vale per il 95,9% dei treni postali ed Express (obiettivo: 95%). Nei treni chiave la puntualità è stata garantita nel 92,7% dei casi mancando così l'obiettivo del 95%.

«Il motore è in marcia.»

SBB Cargo International è in moto ormai da un anno. Un primo bilancio mostra che il CEO Michail Stahlhut è in grado di risolvere bene i propri compiti, ma vi sono fattori esterni che danno molto da fare all'impresa, in particolare l'euro debole e i molti «difficili ostacoli da eliminare» nel traffico transfrontaliero.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD



Michail Stahlhut, circa un anno fa Lei ha riferito a la rivista *Cargo* che, in due anni, avrebbe voluto creare con SBB Cargo International un'impresa di successo. Adesso che è trascorso metà del tempo, a che punto sono le cose?

Allora avevo anche detto che avremmo messo in moto il motore, e oggi posso affermare: il motore è in marcia. In Svizzera abbiamo ottenuto l'autorizzazione come impresa di trasporto ferroviario autonoma e abbiamo già superato con esito positivo il primo audit di certificazione secondo la normativa ISO 9001:2008. Sotto l'aspetto ferroviario, la partenza è quindi riuscita. Sotto l'aspetto economico, invece, sulla base del basso corso dell'euro abbiamo dovuto e dobbiamo combattere con condizioni molto peggiori del previsto. Mese dopo mese ci siamo posti la domanda: dove e in che modo possiamo essere ancora più snelli? Far fronte ai costi di produzione è una vera prova del nove.

Come ha reagito il mercato a SBB Cargo International? È stato possibile mantenere la fiducia iniziale?

L'impresa è stata accettata dal mercato. Non mi sorprende che un prodotto valido venga apprezzato e che la qualità svizzera brilli all'estero. Non mi sarei invece aspettato così presto anche nuovi servizi di trasporto che vadano oltre il nostro asse già esistente: a gennaio l'operatore intermodale olandese Shuttlewise ha avviato un



nuovo collegamento shuttle tra Krefeld, in Germania, e Mortara, in Italia; inoltre, la società di spedizioni IGS Intermodal trasporta con noi container da Bremerhaven e Amburgo per l'industria automobilistica nell'area economica della Baviera settentrionale. Adesso si tratta quindi di integrare, in maniera intelligente, i nuovi trasporti nell'asse esistente o di ampliare quest'ultimo, con nuovi partner o con clienti già facenti parte della nostra attività abituale.

La scorsa estate SBB Cargo International è stata trasferita a Olten: che effetto ha avuto questo trasferimento sull'impresa?

Da quando ha avuto luogo il trasferimento, lavoriamo tutti nello stesso edificio, sullo stesso piano, e ciò ha accorciato i canali di comunicazione; mi sembra che tutto funzioni molto più velocemente.

E cosa significa il trasferimento per Lei, a livello personale?

Io stesso mi sono trasferito a Olten e mi piace abitare vicinissimo al mio posto di lavoro. La mia famiglia continua a vivere in Germania, il suo trasferimento rimane un argomento aperto; importanti motivi di impedimento sono i diversi sistemi scolastici della Germania e della Svizzera. Devo dire che, dopo un anno e mezzo, continuo a vivere volentieri qui; invidio la Svizzera per le sue infrastrutture di classe, per il fatto che qui tutto funziona bene e in maniera ordinata.

Non del tutto semplici sono state le trattative con i macchinisti. A che punto sono?

In Germania e in Italia lavoriamo secondo il modello consueto. In Svizzera continuiamo a ingaggiare i nostri macchinisti dalla nostra casa madre SBB Cargo e, in parte, anche da fornitori di servizi. Il nostro obiettivo è contribuire a plasmare il mercato analogamente alla Germania. Per i macchinisti che lavorano per noi vogliamo essere un datore di lavoro affidabile ed esigente. Assumeremo con regolare contratto a tempo indeterminato gran parte del personale di cui abbiamo bisogno e, in aggiunta, impiegheremo macchinisti in maniera flessibile, in base alle necessità. Dopo discussioni controverse e impegnative per tutte le parti coinvolte, siamo riusciti a concludere le trattative CCL alla fine di aprile.

Diverse ferrovie merci, tra cui SBB Cargo, lo scorso dicembre hanno presentato richieste comuni per il corridoio di transito europeo Rotterdam - Genova. Quale obiettivo persegue con queste richieste?

Affinché il corridoio funzioni, non è sufficiente che esistano collegamenti ferroviari tra i singoli paesi. Occorre qualcosa in più: un'uguale comprensione dello sfruttamento delle capacità di un tracciato in relazione alla lunghezza del treno e al tonnellaggio. A questo si aggiungono aspetti banali quali una rete elettrica unica e sistemi standardizzati di sicurezza dei treni. Infine, l'ideale sarebbe una comunicazione standardizzata a livello europeo come accade nel traffico aereo. In generale, è importante che lungo tutto il corridoio comune domini uno spirito unitario. È un compito non facile da raggiungere: l'obiettivo deve essere sviluppare un traffico merci internazionale senza sovvenzioni. Ciò è possibile su una ferrovia di pianura dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo. Inoltre, è possibile ampliare la capacità sull'asse di Luino in direzione sud semplicemente aumentando il tonnellaggio fino al 25%. Devono essere tuttavia realizzate altre tratte di accesso a nord e a sud della galleria di base del Gottardo. Già prima della sua apertura, il segnale dovrebbe essere impostato sul verde. ■

«Tra i paesi servono più che semplici collegamenti ferroviari.»

Michail Stahlhut

A bordo della **nuova ibrida.**

A marzo SBB Cargo ha ricevuto la prima Eem 923, la locomotiva di manovra più moderna e innovativa al mondo: dotata di motore elettrico e diesel, questo veicolo ibrido offre un servizio più efficiente ed ecologico nel traffico a carri completi. SBB Cargo ha ordinato in tutto 30 vetture di questo tipo.

TESTO: STEFAN BOSS – FOTO: GIAN VAITL



Il coach Roland Ravelli e il macchinista Thomas Fuchslin in un giro di prova a bordo dell'efficiente locomotiva Eem 923.



A prima vista la locomotiva ibrida sorprende per le sue dimensioni: è lunga solo 9 metri.

È una fredda giornata di marzo e nella stazione di Dottikon nel Canton Argovia regna la calma. All'improvviso si sente un fischio stridulo e dopo un attimo eccola: la nuova locomotiva ibrida Eem 923 di SBB Cargo. Si presenta slanciata in una veste rosso-blu e a prima vista sembra incredibilmente corta; la lunghezza oltre il respingente infatti è di solo 9 metri.

Ciononostante è una vera tuttofare! Può essere usata sia nel servizio di manovra che sulle tratte. Questa nuova ibrida dispone di due motori, uno elettrico e uno a diesel. Proprio grazie a ciò può essere usata anche sui binari di raccordo dei clienti dove spesso non ci sono linee di contatto. Questo acquisto rappresenta per SBB Cargo un passo importante verso la modernizzazione del traffico a carri completi in cui singoli carri o gruppi di carri vengono trasportati da A a B tramite una rete di punti di servizio.

Il macchinista Thomas Fuchsliin muove il joystick e la locomotiva parte dolcemente, all'inizio alimentata a elettricità. Oggi non è stato attaccato nessun carro merci perché si tratta di un

giro formativo. Già l'indomani però la locomotiva trasporterà anche i carichi destinati ai clienti di SBB Cargo. La formazione dei macchinisti per questo nuovo veicolo dura da cinque a undici giorni in base alla loro preparazione, come spiega il coach Giancarlo Pelligra.

Stadler Rail ha progettato questa novità mondiale per SBB Cargo.

SBB Cargo, che finora non si è mai servita di locomotive ibride, ha acquistato in tutto 30 veicoli di questo tipo dall'azienda Stadler Rail. Questi saranno consegnati e messi in funzione entro la fine del prossimo anno dopo essere stati testati da un unico team di Poduzione Cargo a Lupfig nel Canton Argovia. «In questo modo sapranno su cosa dovranno soffermarsi», ha dichiarato il responsabile generale del progetto Michel Henzi qualche giorno prima nella sede centrale di SBB Cargo a Ba-

silea. Dopodiché le macchine saranno consegnate ai team di Produzione Cargo Regionale in tutta la Svizzera.

Può trainare 2000 tonnellate.

L'azienda Stadler Rail ha progettato le locomotive ex novo per SBB Cargo. Se la prima macchina dovesse presentare dei difetti, questi potranno essere corretti nelle altre in quanto la seconda locomotiva sarà consegnata a distanza di tre mesi. In termini di grandezza e sforzo di avviamento, la locomotiva ibrida si colloca a metà strada tra la grande locomotiva diesel Am 843 e il piccolo trattore ferroviario Tm 232. Sulle tratte pianeggianti può trainare fino a 2000 tonnellate, ovvero 25 carri completamente carichi.

Il macchinista Fuchsliin arresta la locomotiva per dimostrare come si passa alla modalità diesel. È sufficiente premere un pulsante perché il pantografo si abbassi e il motore diesel si accenda. Quest'ultimo è meno potente del motore elettrico ma assolutamente sufficiente considerando che sui binari di raccordo la velocità massima è di 10 chilometri orari. Dopo- >

diché Fuchsliin preme un altro pulsante accanto al primo, il motore diesel si spegne e il pantografo si alza. Un forte suono metallico segnala che il circuito elettrico è nuovamente chiuso. Potrebbe essere paragonato a un interruttore della luce che all'accensione emette un tale rumore.

Secondo il responsabile generale di progetto Michel Henzi, SBB Cargo ridurrà le emissioni di CO₂ di 4300 tonnellate all'anno grazie alla nuova flotta di locomotive ibride. Oggi i carri merci nel servizio di manovra e di consegna leggero vengono trasportati spesso con locomotive a diesel. La nuova ibrida invece è ali-

mentata al 90% a elettricità e passa al diesel solo sui binari di raccordo. È garantito così anche un notevole risparmio economico in quanto la nuova arrivata è molto più conveniente ed efficiente dei vecchi modelli. Michael Henzi: «Le 30 nuove vetture sostituiranno 57 vecchi modelli. Prevediamo un risparmio del 50% sui costi di manutenzione e ancora di più su quelli di esercizio.» Le 30 locomotive inclusi i ricambi costano circa 88 milioni di franchi.

Nel frattempo il collega Joachim Pfund ha assunto il controllo del joystick e riporta la locomotiva a Lupfig con rapidità e sicurezza. Non si nota affatto che non ha mai guidato un veicolo

come questo. Pfund e il suo collega Fuchsliin non sembrano infatti avere alcuna difficoltà nel condurre questa nuova macchina.

Qual è il primo bilancio sul nuovo acquisto? «È silenziosa e davvero potente», spiega Fuchsliin. «Fa poco rumore», aggiunge Pfund. «Sembra di stare in un treno regionale», commenta ridendo. ■

La locomotiva «Heitern» porta aria di festa a Zofingen.

Il video sulla nascita della locomotiva ibrida è disponibile su YouTube: www.youtube.com/sbbcargovideos



«Heitern» è il nome della montagna di Zofingen e ora anche della locomotiva di manovra più moderna al mondo. Il 9 marzo il team di produzione Cargo di Zofingen ha festeggiato l'arrivo della bella ed efficiente vettura.

TESTO: STEFAN BOSS – FOTO: GIAN VAITL

Dinnanzi a circa 180 rappresentanti dei media, della politica e di SBB Cargo e Stadler Rail, la prima delle 30 locomotive ibride Eem 923 ordinate è stata inaugurata il 9 marzo nella stazione di smistamento Limmattal. «Con questo acquisto SBB Cargo mette alla prova la sua forza innovativa», ha dichiarato Nicolas Perrin. Il CEO aggiunge che la ferrovia merci, non vantando ingenti disponibilità finanziarie, deve ponderare ogni acquisto. La locomotiva ibrida è molto economica sia nei consumi che nella manutenzione e si addice perfettamente alla logica imprenditoriale dei team di Produzione Cargo Regionale. La prima locomotiva, destinata al team di Zofingen, è stata chiamata «Heitern», come la montagna di questa città.

«La nuova ibrida si distingue per l'ottimo rapporto qualità-prezzo», ha commentato Peter Spuhler, titolare e CEO di Stadler Rail, specificando inoltre che è stata progettata appositamente per SBB Cargo in tempi rapidi. Il pro-

cesso di sviluppo e produzione della Eem 923 è stato documentato tramite un breve filmato che è stato proiettato in anteprima alla cerimonia di inaugurazione.

Erano presenti anche i dieci vincitori del concorso indetto nell'ultimo numero della rivista *Cargo*. I pareri sono stati molto positivi: «È fantastico che la ferrovia merci sia innovativa e possa ridurre i costi», ha detto Joe Weibel (54). Noah Gunzinger (26) è contento che «la nuova locomotiva consumerà meno diesel e ridurrà le spese nel traffico a carri completi». È rimasto colpito dalla performance di questa locomotiva e dal fatto che disponga di un motore elettrico e diesel in così poco spazio. Kurt Martin Bless (67) spera che la nuova locomotiva produca «meno rumore nelle aree residenziali». Thomas Köppel (46) infine si è detto soddisfatto del fatto che «SBB Cargo si impegni a favore della tutela ambientale». ■



Il consigliere comunale di Zofingen Käthi Hagmann inaugura ufficialmente la locomotiva.

La cabina di guida è moderna come l'intera locomotiva. È comandata da joystick.



CHIARO & PRECISO

DENOMINAZIONE Locomotiva ibrida Em 923	NUMERO DI MOTORI 2 (motore elettrico e motore diesel ausiliario)
LUNGHEZZA OLTRE IL RESPINGENTE 9100 mm	POTENZA MASSIMA ALLA RUOTA 1500 kW
LARGHEZZA VEICOLO 3100 mm	SFORZO DI AVVIAMENTO env. 150 kN
ALTEZZA VEICOLO 4306 mm	VELOCITÀ MASSIMA 100 km/h



Nicolas Perrin (a sinistra, SBB Cargo) e Peter Spuhler (Stadler Rail), fieri della nuova locomotiva.



La «chiave» simbolica della locomotiva. Nella foto: Käthi Hagmann, consigliere di Zofingen, e Christoph Unternährer, capo del team di Zofingen.



Foto di gruppo dei collaboratori di SBB Cargo nella stazione di smistamento Limmattal.



I CEO di Stadler Rail, Peter Spuhler (2° da sinistra), e di SBB Cargo, Nicolas Perrin (a destra), con i vincitori del concorso.

Basilea Nord vista dall'alto: a sinistra dell'autostrada l'area in cui sorgerà il nuovo terminale (in rosso). A destra dell'autostrada il porto Kleinhüningen, sullo sfondo il Reno e la città di Basilea.



Una grande stazione per container.

Nella parte nord di Basilea SBB Cargo ha in programma un terminale per il trasbordo di merci tra navi, treni e camion che servirà a gestire il crescente traffico di container provenienti soprattutto da oltreoceano via Rotterdam.

TESTO: HEINI LÜTHY – FOTO: MANFRED RICHTER

Il terminale Basilea Nord, uno dei progetti più importanti di SBB Cargo, è ancora in fase di studio. A Basilea Nord, lungo il Reno e al confine con la Germania, dovrà sorgere un terminale per container, una piattaforma di trasbordo trimodale nave-treno-camion. Le merci provenienti dall'estero, soprattutto da Rotterdam, il più grande porto europeo, devono poter essere trasbordate qui su treno e su camion per proseguire il loro viaggio in tutta la Svizzera.

«Esiste un bisogno effettivo in quanto è previsto un incremento del traffico merci dal nord e le capacità delle piazze di trasbordo già esistenti sono al limite», dichiara Beat Lampart, responsabile del progetto presso SBB Cargo. Il trasbordo nave-treno oggi si svolge prevalentemente nel bacino portuale Kleinhüningen I ad opera dell'azienda Swissterminal. L'area circostante tuttavia sarà convertita in zona residenziale nell'ambito del progetto di sviluppo urbano di Basilea «3land». Qui sorgerà un intero quartiere con 20 000 nuovi posti di lavoro e alloggi. Il trasbordo treno-treno e treno-camion oggi viene effettuato nella stazione merci Wolf

di Basilea ma anche in terminali più lontani come Frenkendorf, Rekingen e Aarau.

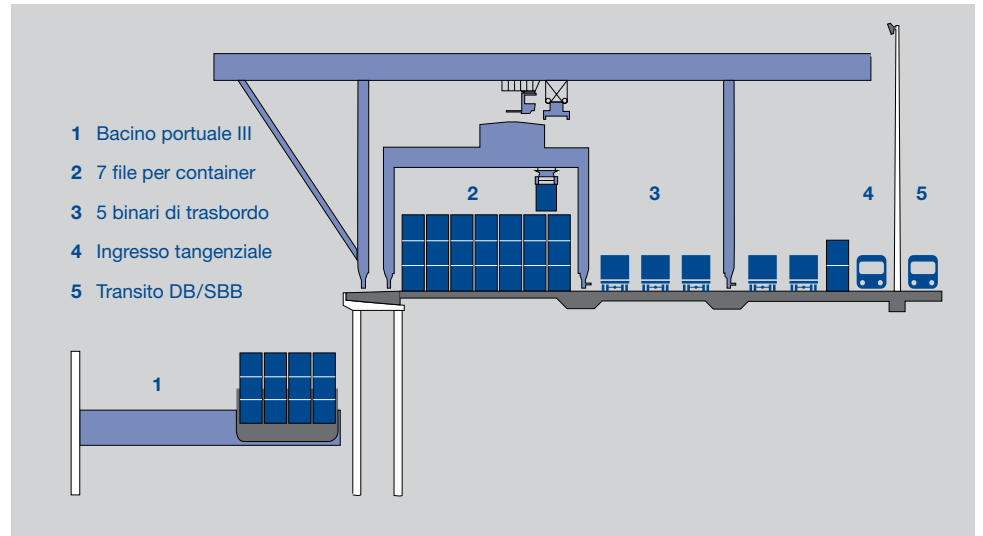
Con Basilea Nord, il trasbordo di container risulterà più semplice ed efficiente. E i presupposti per realizzarlo ci sono. L'area destinata al progetto sorge sul Reno e lungo la linea ferroviaria del corridoio merci Rotterdam-Genova. Appartiene a SBB Cargo già da alcuni anni e può essere utilizzata per questo scopo. «Lo studio che abbiamo condotto negli ultimi dodici mesi insieme ai Porti renani svizzeri e che abbiamo pubblicato all'inizio dell'anno conferma che l'area è particolarmente adatta per la realizzazione di un terminale di questo tipo», commenta Beat Lampart.

Rapido cambio di vettore.

Lampart spiega che con la realizzazione di Basilea Nord SBB Cargo potrà fare offerte più interessanti rispetto a oggi soprattutto per i container nel trasporto nave-treno. «Inoltre potremo cambiare le modalità di trasbordo in qualsiasi momento, da nave-nave a nave-treno e viceversa, il che è un grande vantaggio qua- >



Sezione del terminale in progetto: i container saranno trasbordati dalle navi ai treni per mezzo di gru a portale.



lora uno dei due vettori presenti dei problemi, dovuti ad esempio ad acqua alta nel caso del trasporto navale o a guasti della linea nel caso della ferrovia.

Importante è anche il collegamento alla nuova via di accesso NFTA dalla Germania. Lampart spiega che DB Netz e SBB Cargo stanno collaborando a stretto contatto e con ottimi risultati.

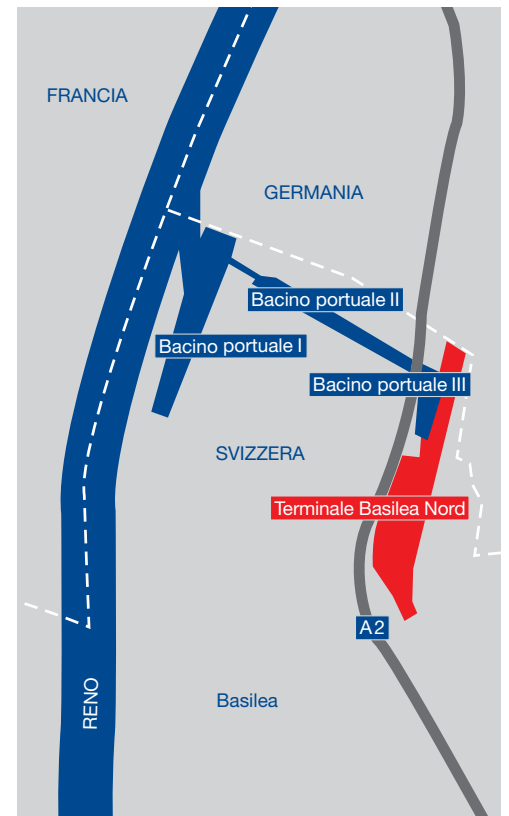
Basilea Nord rifornirà la Svizzera di merci per gli anni futuri.

Il progetto si articola in due fasi. La prima prevede un terminale di base per il trasbordo treno-treno e treno-camion che coprirà circa un terzo della capacità di espansione totale auspicata di 600 container al giorno. Per la sua realizzazione occorreranno da tre a quattro anni e circa 40 milioni di franchi. Nell'ambito della se-

conda fase, invece, il bacino portuale II sarà prolungato fin sotto l'autostrada e il terminale sarà allargato al massimo – in tutto si prevedono da sei a otto anni di lavoro.

Non ancora chiara è la questione dei finanziamenti, ma Beat Lampart è fiducioso: «È realistico affermare che riusciremo a garantirli.» Insieme al gateway Limmattal – il corrispettivo di Basilea Nord per il trasbordo treno-treno per la distribuzione delle merci in Svizzera – Basilea Nord assicurerà la fornitura di merci dall'estero alla Svizzera per gli anni futuri. ■

Il terminale Basilea Nord godrà di una posizione ideale: accanto alla via di accesso NFTA dalla Germania, all'autostrada e al porto di Kleinhüningen.





I collaboratori di SBB Cargo revisionano la componente ferroviaria della Puma 90 della ditta Scheuchzer.

Lavori di revisione gomito a gomito con i clienti.

All'inizio di quest'anno i collaboratori della Manutenzione di SBB Cargo hanno revisionato per la prima volta delle grandi macchine per la costruzione di binari insieme a un cliente. In particolare hanno sottoposto a manutenzione la macchina Puma 90 di 200 tonnellate dell'azienda Scheuchzer e altri tre macchinari della stessa ditta nell'impianto di manutenzione di SBB Cargo a Losanna-Triage. I collaboratori di SBB Cargo hanno revisionato la componente ferroviaria, mentre Scheuchzer si è occupata del resto. La componente ferroviaria includeva in particolare gli assi ma anche i freni e il telaio. Per le sale montate sono stati applicati i nuovi standard dell'UE, diventati ancora più severi in seguito all'incidente di Viareggio nel giugno 2009.

Traffico a carri completi: dialogo con i Cantoni.

Alla conferenza per i cantoni tenutasi a marzo a Basilea, SBB Cargo ha dato il benvenuto a rappresentanti delle autorità cantonali. L'incontro era incentrato sull'analisi, gli obiettivi e il procedimento da seguire nel risanamento della rete del traffico a carri completi. Questa rete deve essere dimensionata in modo opportuno sia in termini economici che ecologici cosicché il traffico a carri completi possa essere gestito autonomamente a medio termine. Dall'analisi è emerso che il 56% dei punti di servizio produce un volume di carri inferiore al 3%. È qui che si attueranno le modifiche strutturali programmate. Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, e Ruedi Büchi, responsabile Produzione, hanno fornito informazioni e risposto alle domande. SBB Cargo ha inoltre illustrato il progetto relativo al traffico intermodale interno e le relative misure in Svizzera.

UTP: la politica deve creare delle condizioni favorevoli.

L'Unione dei trasporti pubblici (UTP) ha pubblicato un documento di posizione sul futuro del traffico merci su rotaia che può essere riassunto in breve:

➤ Dopo l'inaugurazione della galleria di base del Gottardo le ferrovie merci potranno trasportare la merce che secondo l'articolo sulla protezione della regione alpina deve essere trasferita su rotaia. Tuttavia la politica deve finanziare l'ampliamento a un'altezza laterale di 4 metri per le linee di accesso ed assicurare che i treni merci sulle linee di transito abbiano la stessa priorità accordata ai treni passeggeri. Il trasferimento è realistico solo se si useranno ancora strumenti collaudati, come il divieto di circolazione durante la notte e la domenica, la TTPCP e la limitazione della lunghezza dei camion.

➤ L'UTP intende preservare il traffico a carri completi isolati di SBB Cargo, considerato un sistema efficiente, sulla scorta di principi imprenditoriali. Le ferrovie merci devono godere di maggiore libertà per orientare la propria offerta e rete in base a principi di economia aziendale, sfruttando al meglio i propri punti di forza: ovvero gestire trasporti raggruppati e regolari su distanze medie e lunghe. Il traffico merci continuerà a essere un elemento centrale della catena logistica dell'economia. SBB Cargo detiene una quota del 23% su tutte le prestazioni di trasporto strada/rotaia.



La brochure dell'UTP sul futuro del traffico merci su rotaia può essere scaricata qui: <http://bit.ly/HzSF1n>



Soddisfazione clienti 2011: raggiunto un buon livello.

Nel 2011 il grado di soddisfazione dei clienti di SBB Cargo si è mantenuto praticamente invariato rispetto al 2010 ed è aumentato in singoli settori. Il valore è sceso lievemente da 7,46 (2010) a 7,34 punti (scala di dieci). In miglioramento sono la gestione dei trasporti, il servizio clienti, i prodotti e i servizi, la gestione dei carri e il sistema delle offerte. In calo sono invece i valori relativi alla fatturazione e alla gestione dei reclami principalmente perché lo scorso anno SBB Cargo ha fatturato i servizi accessori e supplementari in modo più sistematico rispetto al passato.

Un incremento netto ha registrato il grado di soddisfazione dei clienti di Chem-Oil: da 7,51 (2010) a 7,89 (scala di dieci), un valore non più raggiunto da Chem-Oil dal 2004.

Un buon lavoro: nel 2011 il grado di soddisfazione dei clienti di SBB Cargo è rimasto pressoché identico al 2010.

SBB Cargo migliora nettamente il risultato.

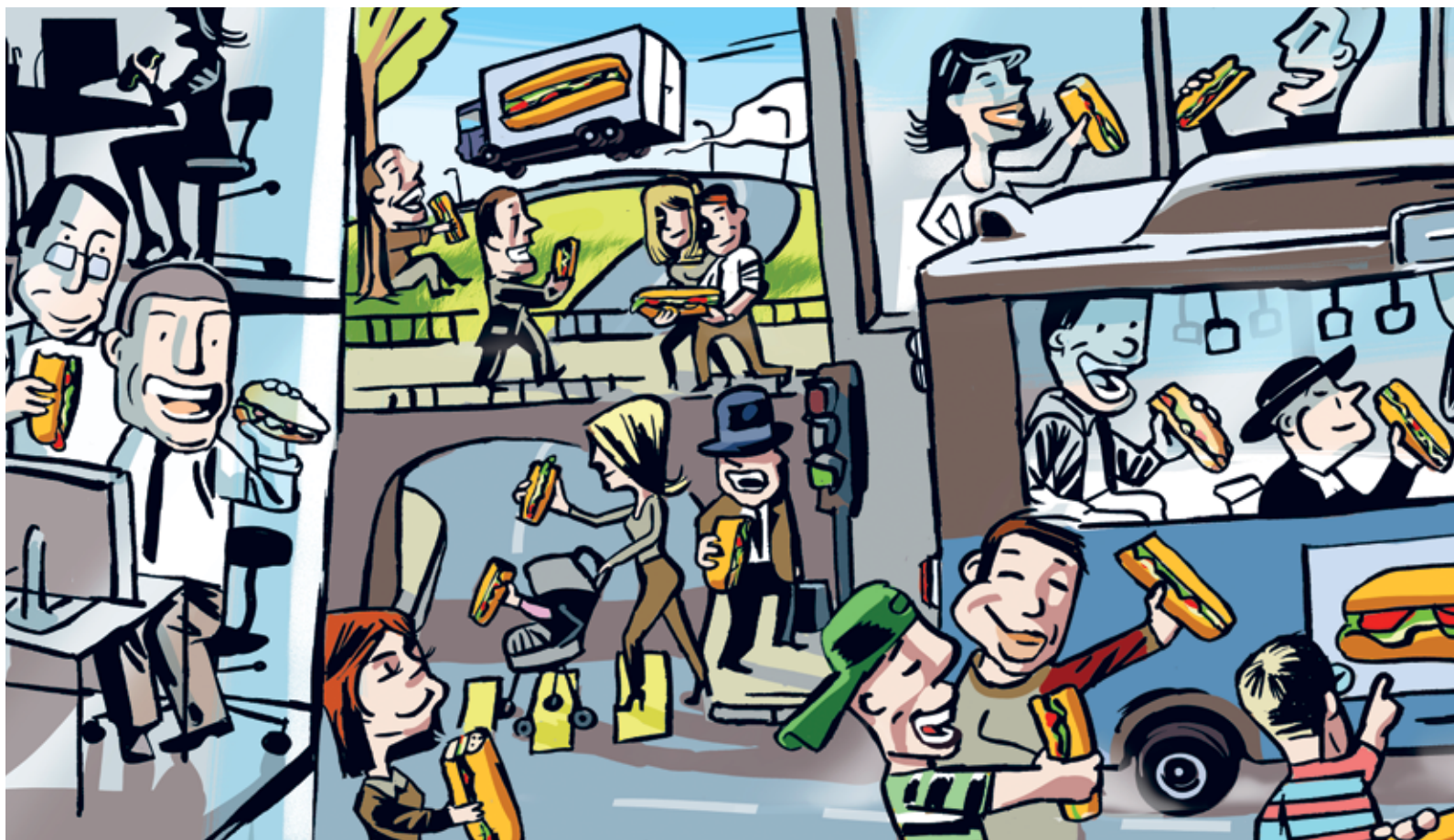
Nel 2011 la ferrovia merci svizzera ha trasportato in media 195 000 tonnellate di merci al giorno. Il reddito da trasporto è sceso da 894,4 a 840 milioni di franchi, ma il risultato è migliorato del 28% salendo a -46 milioni di franchi (2010 -64 milioni). SBB Cargo ha tra l'altro incrementato l'efficienza per i treni e ridotto i costi dell'informatica. A questo miglioramento hanno contribuito anche un impiego ottimizzato del personale e l'ulteriore riduzione della flotta di circa 500 carri e 40 locomotive. Si tratta di una prestazione straordinaria in un campo d'attività che presenta costi fissi così elevati.

Le prestazioni di trasporto nelle attività svizzere hanno subito un netto calo, registrando 5400 milioni di tonnellate-chilometro nette nel 2011 (2010: 6620 milioni). Lo scorso anno il settore agricolo ha registrato un netto aumento delle prestazioni di trasporto rispetto al 2010. Una crescita dei trasporti ha contraddistinto anche il settore dell'edilizia. Invece, nei settori del commercio, del legname e della carta, dell'acciaio e degli oli minerali, i fatturati sono calati rispetto al 2010.

Il traffico merci continuerà a essere un elemento centrale della catena logistica dell'economia. SBB Cargo detiene una quota del 23% su tutte le prestazioni di trasporto strada/rotaia. Ciò significa che è la principale impresa di trasporto merci in Svizzera e che fornisce un servizio irrinunciabile per l'economia svizzera e l'intero paese.



Ulteriori dettagli sull'anno di esercizio 2011 delle FFS: www.ffi.ch/rapporto_di_gestione



Prodotti, distribuiti e subito consumati.

Preparare un sandwich è facile. Ma garantire che ogni giorno decine di migliaia di sandwich freschi raggiungano gli scaffali di chioschi, stazioni di servizio e negozi richiede una logistica sofisticata. E tanta manualità.

TESTO: ROBERT WILDI – ILLUSTRAZIONI: MICHAEL MEISTER

Sono le due e mezza di mattina su una qualche strada della Svizzera. Un furgone avanza nel buio diretto al negozio di una stazione di servizio. Dopo una breve sosta procede verso il prossimo chiosco. Ancora una sosta. Poi è la volta di un piccolo negozio di paese nel comune confinante.

E così per tutta la notte. La fitta rete di piccoli negozi al dettaglio viene così rifornita. Tanti furgoni attraversano il paese in lungo e in largo affinché i primi pendolari trovino il loro sandwich preferito con pollo, salame o formaggio alla stazione del treno, alla stazione di servizio in autostrada o in aeroporto. Ogni punto vendita dispone di casse richiudibili in cui i «corrieri dei sandwich» ripongono esattamente la quantità

di panini ordinati. I gestori dei chioschi e dei negozi li sposteranno poi negli scaffali refrigerati.

Un gioco di squadra poco tecnologico e molto manuale.

La distribuzione notturna è solo l'ultimo anello della catena logistica del sandwich. Si tratta infatti di grandi quantità. Solo Hilcona, leader svizzero nel settore del convenience food con sede nel Principato del Liechtenstein, produce, confeziona e distribuisce circa 70.000 sandwich 365 giorni l'anno, ovvero oltre 25 milioni di panini imbottiti. Il processo – dalla produzione negli stabilimenti Hilcona a Orbe (VD) e Schafisheim (AG) fino alla vendita in tutto il paese – è improntato alla velocità in quanto le merci sono

deperibili. I prodotti ordinati oggi devono arrivare nei punti vendita domani prima dell'apertura. Freschi e appetitosi. Se ciò non è garantito, Hilcona e i suoi concorrenti possono interrompere l'attività.

La produzione di sandwich da Hilcona si basa su un gioco di squadra poco tecnologico ma molto manuale. Il pane viene innanzitutto tagliato da una macchina. Il personale poi lo fardisce manualmente con margarina, prosciutto, formaggio, uova, cetrioli e altri ingredienti.

Solo le salse vengono aggiunte alla fine da una macchina. Anche il confezionamento e l'etichettatura non sono affidati all'uomo per motivi d'igiene.

Freschezza garantita fino alla scadenza con il gas protettivo.

La conservabilità dei sandwich cambia a seconda degli ingredienti. Se sono farciti anche con foglie d'insalata fresca, dureranno uno o al massimo due giorni. I sandwich classici con prosciutto o salame si mantengono più a lungo e vengono confezionati in un'atmosfera protettiva. A tale scopo si utilizza uno speciale gas protettivo che mantiene il prodotto fresco fino alla data di scadenza. Tuttavia la produzione dei sandwich resta un'attività basata su cicli rapidi. Non esistono scorte di magazzino. Per ciascun tipo di sandwich si produce una determinata quantità di base già in mattinata, ancora prima che arrivino gli ordini. A seconda della quantità ordinata poi la produzione sarà incrementata o ridotta in breve tempo.

Non esistono scorte di sandwich.

Lo stesso accade in occasione di grandi eventi come concerti rock, gare di ginnastica o incontri di lotta. La quantità prevista di sandwich viene definita in anticipo insieme all'organizzatore sulla base di dati concreti, e la produzione viene programmata di conseguenza da Hilcona. Un'eccessiva rimanenza di sandwich, dovuta ad esempio al cattivo tempo, è uno dei rischi di questo settore, che tuttavia è calcolabile.

Per tenersi al passo con i tempi in questo comparto, i produttori devono essere attenti e flessibili. Hilcona esamina regolarmente il suo assortimento e lo mette a confronto con quelli della concorrenza. Anche i gusti dei clienti devono essere sempre tenuti sotto controllo. Si creano ricette di nuove salse e si perfezionano quelle già collaudate.

I sandwich con la fettina di pollo e il prosciutto cotto sono i classici intramontabili di Hilcona. Affinché la gente possa continuare a consumarli in grandi quantità in tutto il paese, i furgoni dell'affiliata Hilcona Fresh Express si mettono in viaggio ogni notte rifornendo oltre 1000 punti vendita. ■



Conoscere il futuro: basta allenarsi.

Cari responsabili di logistica,

quando inizia il futuro? Gli esperti di logistica in media fanno previsioni per i tre o al massimo i cinque anni a venire. E questo è positivo, ma purtroppo non basta. È dimostrato che le aziende con un orizzonte di previsione di dieci anni e più hanno maggior successo di quelle che fanno previsioni per i successivi tre o cinque anni. Questo è ovvio. Come già dicevano i nostri nonni: guardate avanti! Ma perché non tutti lo fanno?

La risposta è che manager del futuro non si nasce tanto quanto campioni di tennis. Chi vuole diventare come Roger Federer si deve allenare duramente. Anche la conoscenza del futuro è una questione di allenamento e può essere insegnata. Esistono tanti istituti scientifici e consulenti che preparano i manager in materia di futuro. Aiutano a creare la necessaria consapevolezza del futuro nella gestione aziendale, ad ampliare gli orizzonti di previsione e soprattutto insegnano a manager e collaboratori a prevedere gli andamenti futuri utilizzando strumenti e tecniche come il scenario thinking, il roadmapping o l'analisi delle tendenze. Un elemento fondamentale è la cooperazione.

Ovviamente un'azienda di logistica intelligente già oggi collabora con molti partner. Particolarmente fruttuose si sono rivelate le cosiddette cooperazioni innovative. Il produttore di aerei Boeing ad esempio ha ridotto i tempi di sviluppo dei suoi Boeing 777 addirittura del 91% e i costi salariali del 71%, coinvolgendo nella progettazione di nuovi prodotti non solo i propri collaboratori, ma anche rappresentanti dei propri clienti e fornitori. In media una cooperazione innovativa di questo genere riduce i costi dal 10 al 15% e i tempi di sviluppo del 20%, incrementando la qualità del 20%.

Chi sa usufruire delle cooperazioni innovative ha un futuro brillante nel settore della logistica, e anche davanti a sé.

Il dott. Heiko von der Gracht dirige l'Istituto di ricerca del futuro e gestione del sapere (IFK) presso l'EBS Business School, Wiesbaden/Oestrich-Winkel (heiko.vondergracht@ebs.edu).



Di giorno FITS, di sera fitness.

Da meccanico specializzato a programmatore informatico fino a responsabile di FITS, un complesso progetto di SBB Cargo: Eduard Amrhein ne ha fatta di strada nella sua vita, sempre spinto dall'amore per le sfide e la logica.

TESTO: SUSANNE WAGNER – FOTO: GUY PERRENOUD

Eduard Amrhein non ama fare il pendolare, per questo vive a Basilea durante la settimana. Invece di trascorrere ore seduto in treno, la mattina presto salta in sella alla sua bicicletta e percorre 5 chilometri per andare al lavoro. Innanzitutto fa colazione nel caffè della sede centrale di SBB Cargo accanto alla stazione di Basilea. Questo 58enne di alta statura potrebbe sembrare un insegnante di sport, in realtà è il responsabile di FITS (trasparenza e gestione finanziaria), un progetto finalizzato alla rappresentazione trasparente dei processi finanziari di SBB Cargo.

Da quando è stato assunto da SBB Cargo due anni e mezzo fa, Amrhein coordina il team di FITS composto da 20 collaboratori. «Dovevamo definire le singole componenti delle prestazioni e i processi di SBB Cargo, dunque analizzare nel minimo dettaglio ogni cosa che facciamo, dove, come, quando e con quali costi. Poi abbiamo dovuto decidere con quali mezzi potevamo rappresentare i nostri processi nel modo più trasparente possibile. Perciò abbiamo scelto il software SAP», commenta Eduard Amrhein.

Anche nel suo precedente incarico presso un'azienda di imbottigliatrici di birra nel Nord Italia ha dovuto riorganizzare i processi aziendali utilizzando SAP. Amrhein confronta le corse di SBB Cargo con dei prodotti industriali. Per entrambi la catena di produzione del valore viene rappresentata in modo limpido con i processi necessari, ovvero i singoli passaggi e attività che generano il prodotto finale. All'inizio non era chiaro se ciò sarebbe stato possibile nel settore dei trasporti. Il fatto di avercela fatta insieme al suo team è fonte di orgoglio per Eduard Amrhein. «Sono contento che oggi possiamo dire di avere un sistema di fatturazione basato sul software standard SAP.» Il progetto FITS è una sfida impegnativa, ma Amrhein è lieto di poter offrire un contributo così importante all'azienda.

Una svolta per la carriera.

Il 58enne ha una formazione non attinente al suo attuale lavoro. Dopo l'apprendistato come meccanico specializzato si è avvicinato all'informatica e ha ottenuto il voto migliore a un esame di ammissione al corso per analisti e programmatori presso IBM. Si è trovato quindi a una svolta nella sua carriera. Un «periodo d'oro», così Eduard Amrhein definisce gli anni 70 quando comparvero i primi computer. A 29 anni era già a capo di un reparto d'informatica. In seguito lavorò come consulente indi-

EDUARD AMRHEIN.

L'informatico (58 anni) è sposato e vive a Cham (ZG) e Basilea. Il suo lavoro di consulente indipendente di processi e IT lo ha portato fino in America Latina e negli Stati Uniti. Solo in Asia non ha mai lavorato sebbene conosca anche questo continente grazie a numerosi viaggi di piacere. Questo qualificato esperto di IT e meccanico specializzato ama ancora fare lavori manuali nel tempo libero. Da due anni e mezzo è responsabile del progetto FITS presso SBB Cargo.

pendente di processi e IT aziendale viaggiando per mezzo mondo. Quando passò a SBB Cargo, Eduard Amrhein si rese conto di quanto le persone si identifichino con l'azienda in cui lavorano: «Sono tutte persone molto affidabili.» Comunicare il più possibile con i propri collaboratori è importante per il responsabile di progetto. L'80% della sua giornata è dedicato ad appuntamenti. Per Amrhein è fondamentale trovare il giusto equilibrio tra lavoro e tempo libero. Per questo qualche volta stacca prima dal lavoro. Se ha abbastanza tempo, va in bicicletta o si mette ai fornelli. Andare al mercato e cucinare qualcosa di buono è per lui il modo migliore per rilassarsi. ■

3 domande.

Quale episodio del passato la riempie ancora oggi di orgoglio?

Quando nel 1973 ottenni il voto migliore all'esame di ammissione di IBM.

Quale altro talento le piacerebbe avere?

Sono soddisfatto dei miei talenti.

In cosa spende regolarmente dei soldi?

Per la bicicletta e i suoi accessori, adoro la bici da corsa.



Impressum.

cargo 2|12. Maggio 2012. 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, Arlesheim. **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

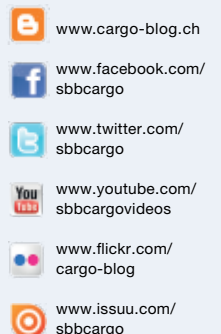
Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 01 02, per e-mail a cargomagazin@sbbcargo.com o per posta a: SBB Cargo, cargo magazin, G-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basilea, Svizzera

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





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

