

cargo

Cereali per bovini e suini. L'UFA produce mangime con i cereali svizzeri. 6

Grano duro per pasta tenera. Grano per la produzione locale di pasta viene dall'America. 10

Igiene per gli alimenti. Il nuovo programma di igiene di SBB Cargo. 13

Gastronomia di altissimo livello. La logistica di un banchetto dal protocollo impeccabile. 16



Frammenti. 4

Centro di formazione a Gallarate. Calendario 2006. Il ministro dei Trasporti in cabina di guida.

Cereali per mangime. 6

L'UFA produce mangime per animali d'allevamento. SBB Cargo consegna i cereali di coltivazione svizzera.

Logistica per le barbabietole da zucchero. 9

Carta bianca per Fritz Blaser, zuccherifici Aarberg Frauenfeld AG.

Grano duro per pasta tenera. 10

I produttori di pasta svizzeri importano la materia prima fondamentale dall'America.

Igiene nei trasporti. 13

All'inizio della raccolta dei cereali 2005 SBB Cargo ha introdotto un nuovo programma di igiene.

Tracking dei trasporti chimici in Europa. 14

Ottime esperienze con i trasporti di prodotti chimici Anversa-Svizzera di ChemOil.

Gastronomia di altissimo livello. 16

Heinrich Lauber cucina per gli ospiti di Stato. Un'opera logisticoculinaria da cinque stelle.

Nel segno della liberalizzazione. 17

I punti principali della nuova convenzione internazionale sul trasporto ferroviario Cotif.

All'opera con grande energia. 18

Philipp Bösiger è il responsabile vendite SBB Cargo per il «granaio» della Svizzera.

Foto di copertina: il trasporto di generi alimentari pone degli elevati requisiti in materia di sicurezza e igiene. Un viaggio tra campi di cereali, mulini e sale da banchetto.

Impressum.

cargo 3|05. Settembre 2005. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 30 000 copie. **Redazione** Martin Radtke (Direzione), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Urs (Longo) Hofer, Benno Grüter, Erwin Rosenast, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafica/Composizione** Favo Werbeagentur, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)512 29 06 55, fax +41 (0)512 29 06 66, cargomagazin@sbb.ch, **www.sbbcargo.com**

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

Desiderate un abbonamento gratuito?

Trovate il modulo online su: <http://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)512 29 00 69 o tramite posta a

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



«Chi trasporta materie prime per derrate alimentari e mangimi deve soddisfare elevati requisiti igienici.»

Care lettrici, cari lettori,

a seconda dell'annata, gli agricoltori svizzeri producono dal 50 al 60% del fabbisogno nazionale annuo di cereali; il resto viene importato. Nel nostro paese, i cereali seguono sostanzialmente due flussi merceologici principali. Il primo è quello della produzione interna: i mangimi, per esempio, vengono prodotti nella Svizzera occidentale, lavorati nelle regioni centrali e utilizzati nella Svizzera settentrionale e orientale. A pagina 6 troverete un articolo sulla trasformazione del grano in mangime concentrato per bovini, suini ed equini, prodotto nel più grande mangimificio d'Europa: il mulino UFA di Herzogenbuchsee.

Il secondo flusso è quello dell'importazione da oltreoceano: via nave, i cereali attraversano l'Atlantico arrivando a Rotterdam, risalgono quindi il Reno fino a Basilea dove vengono trasferiti sui carri merci. La ferrovia li trasporta poi ai mulini che li trasformano in semola, farina o altri prodotti intermedi. A pagina 10 potrete leggere come le ditte Meyerhans Hotz e Pasta Premium operano per trasformare il grano duro in pasta.

Che si tratti di produzione interna o di importazione, SBB Cargo è l'interlocutore per eccellenza a cui rivolgersi per il trasporto di frumento, orzo, soia, semi di girasole, segale, miglio, riso, ecc. SBB Cargo è dunque un importante anello della catena svizzera di approvvigionamento di base.

Chi trasporta materie prime per derrate alimentari e mangimi deve soddisfare elevati requisiti igienici. In stretta collaborazione con i clienti, SBB Cargo ha elaborato un programma di igiene specifico per il settore. Questo programma, in applicazione da giugno (pagina 13 e segg.), è volto a migliorare la qualità e la sicurezza.

SBB Cargo attraversa regolarmente i confini anche per conto dell'industria chimica. Per esempio, da gennaio 2005, con il coordinamento di ChemOil, si svolgono cinque trasporti alla settimana di prodotti chimici da Anversa alla Svizzera e viceversa. Noi raggruppiamo i carri dei diversi clienti formando un treno blocco e provvediamo al coordinamento generale del trasporto. In futuro amplieremo la nostra offerta di soluzioni su misura anche in altri settori.

Presto ci avvicineremo ancora di più anche ai nostri clienti italiani: oltre a Desio, nei pressi di Milano, da quest'anno i nostri treni arriveranno anche a Torino dove gestiamo una piattaforma per il trasbordo delle merci dalla ferrovia alla strada o viceversa: un nuovo servizio per i nostri clienti che non dispongono di un binario di raccordo. Siamo lieti di potervi sottoporre un'offerta concreta sin da subito.

Cordialmente

Paul Wittenbrink

Responsabile Marketing & Sales

Inaugurato il centro di formazione.

All'inizio di giugno il sindaco di Gallarate, Nicola Mucci, ha inaugurato ufficialmente il centro di formazione di SBB Cargo.

Nel suo discorso, il sindaco Nicola Mucci ha elogiato SBB Cargo Italia per le sue prestazioni nel settore della formazione e per la creazione di nuovi posti di lavoro nella regione. Dopo di ch  ha tagliato il nastro inaugurale insieme a Rudolf Scheibler, direttore di SBB Cargo Italia. La benedizione al centro   stata impartita da monsignor Francesco Carnevali.

Nei suoi due anni di attivit , SBB Cargo Italia ha gi  provveduto alla formazione di ottanta collaboratori.   stata conferita la patente a tre macchinisti freschi di formazione, che simbolicamente rappresentavano anche tutti gli altri. Al momento sono altri venti allievi in formazione; una nuova classe partir  nell'ottobre 2005. Da SBB Cargo Italia ogni macchinista segue anche una formazione secondaria per verificatori o addetti al controllo dei carri. SBB Cargo Italia gestisce un proprio centro di formazione poich  in Italia la licenza per la guida di un treno non   intestata alla persona ma all'azienda.

Foto: Kaspas Sutter



Il sindaco Nicola Mucci inaugura il centro di formazione di Gallarate.



Autoritratto di Gérard P tremand.

Il calendario 2006 in una nuova veste.

SBB Cargo ha incaricato il fotografo Gérard P tremand di allestire il calendario 2006 secondo una nuova impostazione. Analogamente alla campagna annunci, l'obiettivo   quello di tematizzare la molteplicit  delle merci trasportate da SBB Cargo.

Nelle sue opere l'artista ginevrino P tremand cerca di rappresentare i luoghi in cui viviamo e lavoriamo in una veste giocosa. L'osservatore percepisce le immagini come modelli, prima di passare ad un'interpretazione in chiave personale. Il nuovo calendario segna l'inizio di una serie di tre anni che, seguendo la catena di creazione del valore, rappresenta con arte le materie prime nel primo anno, i semilavorati nel secondo e i prodotti finali nel terzo. Il calendario SBB Cargo 2006 sar  inviato in omaggio a tutti i clienti nel novembre 2005. Gli interessati lo potranno ordinare con pagamento anticipato. La consegna avverr  a inizio dicembre.

SBB Cargo AG, 4065 Basilea, Svizzera
Conto postale 17-667220-5
Causale «Calendario 2006»

Svizzera: 45 franchi/Europa: 33 euro
(IVA e spese di spedizione incl.)

Foto: D. Hillebrand



Una manna per Eurovetro.

Vetro svizzero riciclato per l'Italia.

SBB Cargo trasporta ogni settimana nell'Italia del Nord oltre 200 tonnellate di vetro usato per la Vetro-Recycling AG.

Da aprile una caricatrice della ditta Vetro-Recycling carica ogni settimana a Rümliang, nel Canton Zurigo, otto casse mobili per merce alla rinfusa. SBB Cargo preleva i quattro carri direttamente dal binario di raccordo della ditta e, in collaborazione con l'affiliata italiana, li trasporta a Desio alla piattaforma di trasbordo. Qui i container vengono trasferiti su camion e trasportati quindi alla ditta Eurovetro di Origgio. Eurovetro utilizza il vetro riciclato per la produzione di vetro nuovo.

Vetro-Recycling fa parte del produttore di vetro Vetropack AG e con una quota del 30% della quantità totale di vetro usato raccolto è la maggior azienda svizzera di riciclaggio del vetro. Le esportazioni raggiungono un volume pari a 92 000 tonnellate l'anno.

Accordo sulla qualità.

SBB Cargo e Midor hanno stipulato un accordo sulla qualità.

Nei suoi modernissimi impianti, Midor AG, che fa capo all'azienda del commercio al dettaglio Migros, produce biscotti, salatini, polveri per dessert, gelati e dolci di carnevale. SBB Cargo fornisce a Midor gli attrezzi intercambiabili e trasporta i prodotti finiti al magazzino centrale. Le due aziende hanno stipulato ora un accordo sulla qualità che stabilisce i criteri qualitativi attinenti alla pulizia dei carri ferroviari, al mantenimento della catena del freddo e al comportamento in caso di irregolarità.

Il ministro dei Trasporti nei panni di macchinista.

In luglio il Consigliere federale Moritz Leuenberger ha compiuto una visita presso SBB Cargo viaggiando da Ofenbourg a Gallarate al posto di guida di una locomotiva.

Un grande onore per SBB Cargo: il ministro dei Trasporti svizzero si è fatto un'idea del traffico merci transfrontaliero su rotaia. In un viaggio di due giorni dalla Germania all'Italia del Nord, attraverso la Svizzera, è rimasto impressionato dalle prestazioni e dal livello tecnico del traffico merci su rotaia.



Foto: Keystone

Il ministro «on the road»: Moritz Leuenberger.

Il trasporto di cereali non ha stagioni.



La trebbiatura: sotto pressione, ma comodamente seduti nella cabina di guida climatizzata.

In Svizzera i cereali sono prodotti principalmente nella parte occidentale del paese, ma è soprattutto in quella orientale che vengono lavorati e usati come mangime. SBB Cargo assicura buona parte del flusso di cereali da ovest a est.

Se non fosse per la cabina climatizzata ed ermetica alla polvere, si potrebbe udire il crepitio delle spighe secche sotto l'aspo che le convoglia all'interno della mietitrebbia. Sudore e polvere nella raccolta del grano non sono che un lontano ricordo; oggi anche qui l'imperativo è efficienza e rapidità.

La trebbiatura si svolge nel giro di poche settimane, ma impone un elevato impegno lavorativo, tecnico e logistico. La logistica inizia dall'agricoltore che predispose il carro ai margini

« Non abbiamo un magazzino di grandi dimensioni, per cui dipendiamo da un flusso continuo. »

Peter Hofer

del campo. Qualche giorno dopo consegna il raccolto al punto di ammasso, rispondendo rigorosamente alla chiamata che può arrivare anche nel cuore della notte, poiché il viavai al deposito è fittissimo. Un esempio di questa intensa attività lo troviamo a Eysins sul Lago di Ginevra, nel cosiddetto granaio svizzero. In poche settimane, centinaia di agricoltori in un raggio di 20 chilometri consegnano i cereali in questo punto di ammasso, per un totale di 9000 tonnellate.

Trasporti da ovest verso est.

La produzione cerealicola della Svizzera francese è nettamente superiore al suo fabbisogno di lavorazione e consumo. Poiché nella parte orientale del paese la situazione è esattamente inversa, il trasporto interno di cereali è molto intenso e concerne fino ad un milione di tonnellate di merce all'anno. Grazie alla conser-

vabilità dei cereali, non c'è una vera e propria campagna di trasporto come per le barbabietole da zucchero: i trasferimenti tra depositi, mulini e mangimifici sono distribuiti su tutto l'arco dell'anno. Ciononostante nei mesi di raccolta luglio e agosto, si verificano picchi di trasporto poiché non tutti i punti di ammasso dispongono di una sufficiente capacità di magazzinaggio.

Il maggiore mangimificio della Svizzera per la produzione di mangimi misti, e anche il più moderno d'Europa, è quello di Biblis a Herzogenbuchsee, nel Canton Berna, appartenente al gruppo Fenaco. In questo stabilimento vengono miscelate 200 000 tonnellate di cereali da foraggio l'anno per le aziende UFA e Melior che producono mangimi per tutti gli animali da allevamento. La fabbrica, costruita nel 2002, lavora il 20% dell'intera produzione cerealicola svizzera.

Consegna continua.

Ogni giorno passano dallo stabilimento di Biblis da cinque a venti carri ferroviari, poiché due terzi dell'intero volume arrivano a Herzogenbuchsee su rotaia. Lo scarico del carro avviene attraverso due chiusini: si tirano i chiavistelli dei carri e i grani si riversano in un canale sotterraneo. Alla consegna di primo mattino, la squadra di manovra di SBB Cargo assicura che i carri siano smistati in base al tipo di cereale. Così facendo non c'è bisogno di svuotare completamente e pulire i chiusini dopo ogni scarico. «La collaborazione con la squadra locale di SBB Cargo è ottima», afferma Heinz Beutler, responsabile della produzione di Biblis. E Peter Hofer, membro della direzione dell'UFA e responsabile di tutti i mangimifici UFA, sottolinea l'importanza di un flusso affidabile e continuo, poiché la fabbrica non dispone di un grande magazzino per le materie prime: «Finora non abbiamo mai avuto problemi a riguardo.»

Dopo lo scarico, nello stabilimento di Biblis i cereali vengono dapprima depositati nelle celle

Fenaco, al servizio dell'agricoltura.

Fenaco, nata nel 1993 dall'unione di sei cooperative agricole, ha registrato nel 2004 un fatturato annuo di 4 miliardi di franchi. Oltre ai negozi Landi e Volg, vi fanno capo industrie di trasformazione quali UFA e Melior. Con Fenaco-GOF, possiede anche una ditta per il commercio di cereali e materie prime, la cui strategia aziendale prevede che il trasporto dei cereali da un centinaio di punti di ammasso agli stabilimenti per la produzione di mangimi e i mulini avvenga principalmente su rotaia. Per le ferrovie ne deriva un volume annuo complessivo di mezzo milione di tonnellate. Nel corso degli anni i trasporti ferroviari sono aumentati, ma oggi devono risultare sostenibili anche sul piano economico. Fortunat Schmid, responsabile della logistica presso Fenaco-GOF, afferma apertamente: «Le prestazioni di SBB Cargo devono essere in linea con le nostre esigenze perché noi, da parte nostra, ci adoperiamo per rendere il più favorevole possibile il contesto generale per i trasporti ferroviari.» Con l'introduzione del nuovo programma di igiene (v. articolo pag. 13) e l'eliminazione dei problemi di consegna dei carri richiesti sorti nell'ambito della riorganizzazione della gestione carri, SBB Cargo ha compiuto due importanti passi avanti per soddisfare questo requisito.



Peter Hofer, direzione UFA.

per componenti grezzi e poi trasformati in semilavorati quali cubetti, fiocchi e i cosiddetti espansi (materie prime riscaldate sotto pressione e compresse). In una seconda fase verranno prodotte le miscele pronte secondo le formulazioni dell'UFA e di Melior. Il 40% di queste verrà insaccato e tenuto pronto per la spedizione nel modernissimo deposito verticale che comprende 5500 posti per palette. ►



Trasporto: garantire tutti i giorni il flusso ininterrotto agli stabilimenti di produzione.



Scarico: i carri sono smistati in base al tipo di cereale.

Alimento di base da dodici millenni.

Oltre 12 000 anni fa l'uomo scoprì che i chicchi di determinate piante erbacee erano buoni da mangiare e saziavano la fame. Egli imparò poi a seminarle e a raccoglierne i semi. Con il tempo furono sviluppate le odierne varietà di cereali con spighe molto grandi. I grani sono ricchi di sostanze nutritive quali proteine, fecola, grassi e vitamine. Al primo posto viene il frumento con una produzione annua mondiale di circa 650 milioni di tonnellate. Altri cereali come la segale, l'orzo, il farro e l'avena rivestono un ruolo di secondo piano. In Asia il riso fa parte della dieta quotidiana di oltre due miliardi di persone. In Africa è molto diffusa la coltivazione del miglio.

Dall'autocarro al silo.

La maggior parte del mangime misto viene fornito sfuso ai clienti (Landi, allevatori di bestiame). Il trasporto avviene principalmente con gli autocarri della Traveco AG, l'azienda di autotrasporti del gruppo Fenaco, che da Herzogenbuchsee servono i grandi bacini d'utenza della Svizzera occidentale e orientale. Presso l'allevatore, il mangime viene soffiato direttamente nel silo, con la massima comodità e senza alcun bisogno di lavoro manuale. Bando alla fatica fisica, ma non al rendimento – a questo ci pensa la mucca Carolina!

Testo: Ursula Homberger.

Foto: Guy Perrenoud, Hansjörg Egger.



Lavorazione: cereali per suini, bovini, equini & Co.

Logistica sofisticata per il trasporto delle **barbabietole da zucchero.**



Fritz Blaser

È responsabile della gestione barbabietole degli zuccherifici di Aarberg Frauenfeld AG, ZAF. Azionisti degli zuccherifici ZAF sono i cantoni di Berna, Friburgo, Soletta, Turgovia e Vaud, più l'associazione svizzera dei produttori di barbabietole da zucchero. Nell'esercizio 2003/04 gli zuccherifici ZAF hanno registrato un fatturato di 278 milioni CHF (185,3 milioni euro). Durante la campagna bieticola da fine settembre a fine dicembre, nei due stabilimenti di Aarberg e Frauenfeld lavorano 360 persone. Oltre 16.000 tonnellate di barbabietole vengono trasformate ogni giorno in zucchero semolato, melassa, polpa di barbabietola pressata, sciroppo di zucchero e polpa secca.

L'industria saccarifera svizzera mette in moto ogni anno circa 2 milioni di tonnellate di materie prime, prodotti finiti e sottoprodotti. Il solo trasporto delle barbabietole raggiunge 1,4 milioni di tonnellate, di cui circa 1 milione arriva ai due zuccherifici di Aarberg e Frauenfeld su rotaia.

Diversamente da altri prodotti agricoli, il trasporto delle barbabietole da zucchero costituisce un importante fattore di costo poiché il raccolto per ettaro è doppio rispetto a quello delle patate e dieci volte maggiore rispetto a quello dei cereali. Con il riassetto del mercato saccarifero europeo, recentemente oggetto di un intenso dibattito, il prezzo dello zucchero calerà del 40%. La Svizzera dovrà adeguarsi a questa nuova situazione. I ricavi dell'industria saccarifera subi-

Le esperienze sono state molto positive, hanno razionalizzato il trasporto ferroviario, accelerato la circolazione dei carri e ridotto i costi. Nel frattempo il sistema è stato perfezionato ulteriormente partendo dal ciglio del campo, dove si usano sempre di più le macchine caricatori. Queste raccolgono le barbabietole, le puliscono e le trasferiscono sui veicoli di trasporto pronti per partire. Nel contempo, nelle stazioni gli impianti di carico fissi vengono sostituiti sempre più spesso da sollevatori mobili. Gli apparecchi mobili possono essere impiegati in diverse stazioni, consentendo un migliore sfruttamento. Con questo sistema si possono caricare oltre 1000 tonnellate di barbabietole al giorno, equivalenti alla capacità di trasporto di un convoglio intero.

« **La riorganizzazione ha razionalizzato il trasporto ferroviario, accelerato la circolazione dei carri e ridotto i costi.** »

Fritz Blaser

ranno un drastico calo. Ne deriva quindi un'enorme pressione dei costi per i bieticoltori, per l'industria saccarifera e, non da ultimo, per le aziende di trasporto.

Efficiente sistema di trasporto ferroviario.

Già nel 1996 abbiamo ristrutturato massicciamente il trasporto ferroviario di barbabietole, introducendo un nuovo sistema. In quell'occasione abbiamo anche razionalizzato il numero di stazioni di carico delle barbabietole. Da allora SBB Cargo entra nei centri di carico con treni blocco e trasporta le barbabietole direttamente negli zuccherifici senza passare dalle stazioni di smistamento. Durante la raccolta circolano ogni giorno da dieci a quindici treni di barbabietole, con 250 a 300 carri ferroviari che fanno la spola tra i centri di carico e gli zuccherifici.

Verso il futuro con soluzioni di partnership.

Questa tecnica di caricamento scavalca, tuttavia, in misura crescente l'infrastruttura ferroviaria esistente. Solo in pochissime stazioni si possono approntare venti carri tutti in una volta e senza manovre. Il caricamento concentrato di migliaia di tonnellate di barbabietole richiede due a tre sostituzioni al giorno di interi convogli. Ne derivano diversi tempi morti che si possono ridurre con una buona intesa tra gli operatori ferroviari e l'addetto al caricamento.

Per gli zuccherifici, il sistema di trasporto delle barbabietole risulta ottimale se fornisce la quantità prevista al momento giusto e a condizioni favorevoli. Tale requisito può essere soddisfatto solo attraverso una partnership ben sincronizzata tra bieticoltori, SBB Cargo e zuccherifici. Questi presupposti oggi esistono e hanno consentito un progressivo incremento dell'efficienza, rendendoci fiduciosi che anche le sfide future potranno essere affrontate con successo.



Dal campo di grano al piacere della pasta.

L'approvvigionamento dei pastifici svizzeri con grano duro da oltreoceano dipende da una catena logistica ben congegnata che comprende SBB Cargo.

Per arrivare in Svizzera, il grano duro nord-americano, preferito da industrie come la turgoviese Meyerhans Hotz AG, compie un cammino alquanto intricato. Tranne l'aereo, alla catena di fornitura multimodale partecipano tutti i sistemi di trasporto. Anche SBB Cargo ne è parte: con il trasferimento finale da Basilea al mulino di Weinfeld è l'ultimo anello di questa catena ininterrotta di trasporto intercontinentale.

La Svizzera non ha un clima adatto per la coltivazione del grano duro la cui semola cristallina in virtù della propria qualità e colorazione giallastra risulta ideale per la produzione della pasta. Benché anche Argentina, Australia, Spagna, Francia e Italia siano tra i paesi produttori classici, la Meyerhans Hotz AG preferisce importarlo dal Canada e dagli USA. È con questa merce, infatti, che i suoi clienti, tra cui il pastificio Pasta Premium AG di Frauenfeld, ottengono i risultati migliori.

Il primo tratto del trasporto inizia subito dopo la spulatura del frumento. L'agricoltore trasporta il raccolto al centro regionale di silaggio. Da lì i cereali proseguono in veicoli speciali su strada o su rotaia verso i porti di esportazione di Thunder Bay (Ontario, Canada) o di Duluth (Minnesota, USA), entrambi sulle sponde del Lago Superiore. Lunghe navi sottili chiamate laker trasportano il carico attraverso il Canale del San Lorenzo fino alla foce del grande fiume dove il grano viene



sili dove arrivano in totale 60 000 tonnellate di frumento l'anno.

A Kleinhüningen entra in gioco SBB Cargo: «Ci assicura il rifornimento di grano duro con ben oltre un centinaio di carri silo da 60 tonnellate l'anno», afferma Diego Della Cà, amministratore delegato di Meyerhans Hotz AG, azienda con un ritmo di scarico di 50 tonnellate l'ora. Lo stabilimento lavora da 7000 a 8000 tonnellate di grano duro l'anno e in un ciclo di 24 ore ne macina 65 tonnellate. A queste si aggiungono oltre 60 000 tonnellate di altre granaglie e sementi oleose.

Una parte della produzione totale avviene nei due altri stabilimenti Meyerhans Hotz a Malters (Lucerna) e Rheineck (San Gallo). «Il vantaggio rispetto al trasporto stradale è evidente»,

«**La ferrovia tratta i grossi volumi in blocco; il trasbordo compatto comporta maggiore efficienza.**»

Diego Della Cà

precisa il 46enne Della Cà: «La ferrovia tratta i grossi volumi in blocco, consentendo una riduzione dei nostri tempi di scarico. Il trasbordo compatto comporta maggiore efficienza.»

I tre stabilimenti danno lavoro a 140 persone, con un bilancio complessivo di quasi ▶

Macine e pietre miliari.

Nella sede odierna della Meyerhans Hotz AG di Weinfelden (Canton Turgovia) era in funzione un mulino comunale già nel 1784. 106 anni dopo, la proprietà passò alla famiglia Meyerhans che oggi lavora sia grano duro che tenero e produce mangime concentrato Fors. Il 5 giugno 1998 le aziende Meyerhans + Cie. AG e Hotz + Co. si unirono dando vita alla Meyerhans Hotz AG, con sede centrale a Weinfelden. Oltre agli stabilimenti di produzione di Malters (Lucerna) e Rheineck (San Gallo), l'azienda possiede anche un magazzino di deposito per cereali a Bürglen (Turgovia). I suoi laboratori interni di Weinfelden e Malters eseguono regolarmente controlli sulle materie prime in arrivo e sui prodotti di macinazione in uscita, nonché analisi microbiologiche che servono per il controllo della qualità e la certificazione. Il grano duro, trasformato in semola per pasta solo nello stabilimento di Weinfelden, viene importato al 100%. Il grosso del rifornimento di materie prime per i tre stabilimenti è affidato a SBB Cargo.

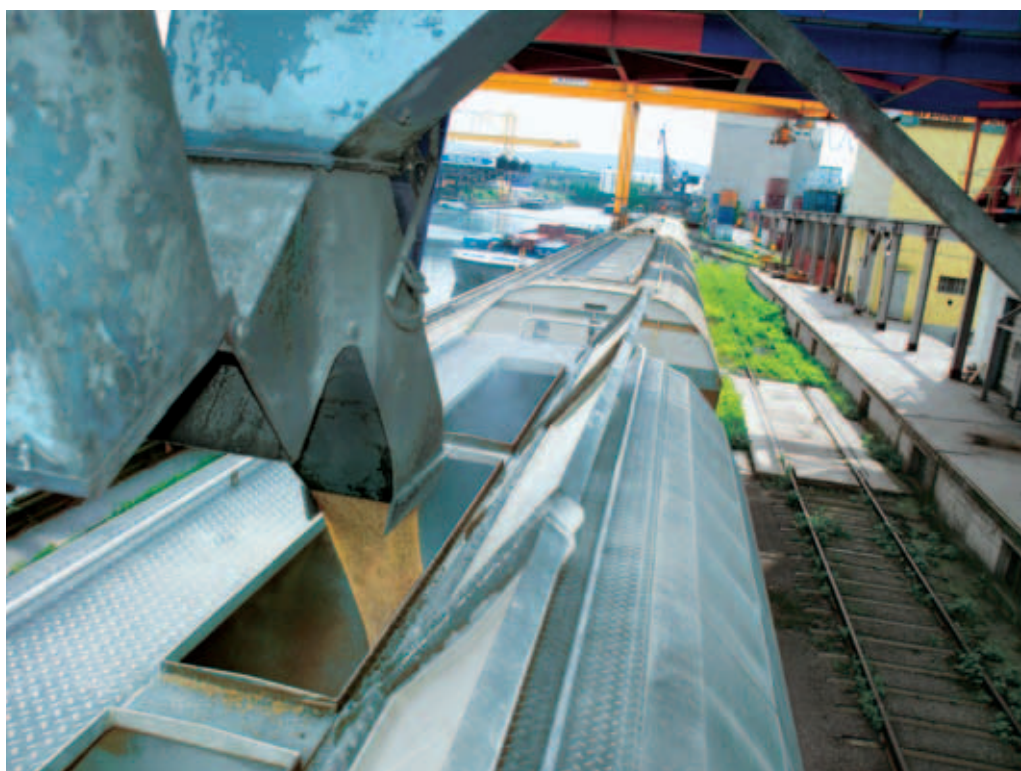


Diego Della Cà, Meyerhans Hotz AG.

insilato temporaneamente, in attesa di essere stivato nelle navi transoceaniche e proseguire per l'Europa in due tornate stagionali (aprile/maggio e ottobre/novembre).

Mercantili per merce alla rinfusa alla volta dell'Europa.

Le navi portarinfuse prelevano il grano nei porti di partenza e solcano l'Atlantico trasferendolo a Rotterdam. Lì il carico viene trasbordato su mercantili fluviali, anch'essi portarinfuse coperti. Nelle loro stive, il grano duro risale il Reno fino al porto basilese di Kleinhüningen, nei cui due bacini la Rhenus Port Logistics AG possiede sette



Dal silo alla rotaia: il grano duro nordamericano al porto sul Reno di Basilea.



Consegna, lavorazione e produzione.



Tagliatelle, spaghetti, fusilli: prodotti squisiti a base di grano duro.

La regina delle paste!



Il pastificio Pasta Premium AG di Frauenfeld (Canton Turgovia) è nato nel 2004 con rilevazione del settore paste da parte dei dirigenti del gruppo Hero. Promotori dell'operazione furono Markus Kick, ex direttore dell'azienda Hero, e Beat Grüter, suo socio d'affari di lunga data.

Kick, ingegnere meccanico di formazione, è ora CEO, mentre il finanziere Grüter è CFO e presidente CA. Questa ditta di 55 dipendenti produce 11 000 tonnellate l'anno di paste alimentari secche in 120 formati. Nel 2004 il fatturato è stato di ben 23 milioni di euro. La rilevazione e gestione in proprio da parte del duo ha fruito del sostegno della Banca Cantonale di Zurigo, soprattutto perché questa «ha riconosciuto il potenziale insito nei marchi di lunga tradizione Ernst, Bschrüssig, Ami, La Chinoise e Trattoria, prodotti oggi tutti nello stabilimento di Pasta Premium», come riporta una pubblicazione dello stesso istituto bancario. Pasta Premium persegue tre obiettivi centrali: riorganizzare il suo assortimento, rilanciare l'immagine dell'azienda e dare impulso alle esportazioni verso la Germania del Sud e l'Austria.

80 000 tonnellate di cereali e altre materie prime trasformate in farina, semola e mangime concentrato Fors. La clientela è composta da 4000 panifici artigianali e industriali, pastifici e allevatori.

È solo a Weinfelden che il grano duro viene macinato in semola destinata alla produzione di pasta. Due terzi del frumento grezzo vengono trasformati soprattutto in semole per pasta a grana «media» e «fine» oppure in semole speciali.

Un grosso cliente è il pastificio Pasta Premium, a Frauenfeld, 18 chilometri più a ovest. I suoi otto silos da 45 tonnellate di capacità vengono riforniti di semola di grano duro di diverse qualità dai veicoli speciali della Meyerhans Hotz AG. Tra i produttori di pasta svizzeri, Pasta Premium si colloca al terzo posto dopo le aziende Migros e Coop ed è in testa nella produzione di paste di alta qualità. «Abbiamo un'ampia cerchia di clienti», spiega il 53enne direttore e contitolare Markus Kick. «Tranne i canali dei nostri due concorrenti, serviamo pressoché tutte le altre reti di distribuzione svizzere.» Quantifica la quota di fatturato nazionale della sua azienda in quasi il 20% e ha l'obiettivo di raggiungere il 30% a medio termine. Definisce inoltre il quintetto di linee di produzione con funzionamento a tre turni,

considerate nella loro categoria le più avanzate del paese, «i cinque ventricoli cardiaci dell'azienda». Oltre a Meyerhans Hotz, Pasta Premium si avvale di altri due fornitori di semole di grano duro: SwissMill (Zurigo) e Dambach (Villmergen, Argovia).

Testo: Wilf Seifert.

Foto: Gettyimages, Wilf Seifert, Hansjörg Egger.

Igiene al top.



In tempo per la raccolta dei cereali, SBB Cargo ha introdotto un nuovo programma di igiene per i carri silo che tiene conto delle richieste dei clienti e dei requisiti di legge, compiendo un notevole salto di qualità.

SBB Cargo ha avviato l'attuazione del nuovo programma di igiene per i carri silo per cereali (del tipo Tagnpps e Tgpps) all'inizio di luglio 2005. Questi carri vengono impiegati per il trasporto di derrate alimentari e foraggi quali cereali, zucchero, sementi oleose, caffè, semi di cacao o glutine di granturco. Essi dovranno essere utilizzati solo per una determinata famiglia di prodotti, evitando così che il carico venga contaminato da residui presenti nel carro. «Il nuovo programma tiene conto dei desideri dei nostri clienti e delle disposizioni fissate dalla legge sulle derrate alimentari», spiega Paul Fankhauser, responsabile del progetto presso SBB Cargo.

Suddivisione dei carri ...

Tra il 2002 ed il 2004 SBB Cargo ha investito in 220 nuovi carri a quattro assi (tipo Tagnpps). Il materiale rotabile è stato quindi contrassegnato con colori diversi a seconda della sua destinazione d'uso: giallo per i cereali, bianco per lo zuc-

chero, verde per le sementi oleose e marrone chiaro per il caffè e i semi di cacao. Per i cosiddetti cereali denaturati già sottoposti a processi di lavorazione, per il glutine di granturco e altre merci si usano carri senza distinzione di colore. Quando effettua l'ordine, il cliente indica il corrispondente codice d'ordine in modo da essere sicuro di ricevere il carro giusto. Il trasporto di prodotti biologici va sempre segnalato al Centro Servizio Clienti. SBB Cargo ha trasmesso a tutti i clienti interessati un promemoria in formato tascabile con le nuove linee guida e la descrizione delle procedure di controllo.

... e lavaggio accurato.

I carri vengono puliti all'occorrenza o periodicamente. Per la pulizia, l'interno del carro viene prima spruzzato con acqua bollente a 100 gradi Celsius e a 150 bar di pressione, il fondo e le pareti vengono quindi trattati con disinfettante. «Questi prodotti sono compatibili con le derrate

alimentari», spiega Jean-Pierre Beck, direttore della ditta RRV Rail Route Voyage SA di Vernier (Canton Ginevra). RRV effettua il lavaggio per conto di SBB Cargo. In seguito il carro viene sciacquato con acqua calda e quindi asciugato. L'operazione di lavaggio dura circa due ore e mezzo.

Se il mercato lo richiede, SBB Cargo è equipaggiata per offrire delle soluzioni di trasporto anche per derrate alimentari geneticamente modificate.

Il programma di igiene crea certamente costi aggiuntivi, ma aumenta considerevolmente la qualità delle prestazioni fornite da SBB Cargo.

Testo: Rachel Cornaz. Foto: Yves Ryncki.



I prodotti chimici transitano
in Europa
in modalità **open-access.**

Da gennaio 2005 ChemOil coordina il trasporto regolare di prodotti chimici da Anversa alla Svizzera e viceversa. Grazie agli strumenti informatici di tracking e tracing, il cliente ha sempre una panoramica dei suoi carri ferroviari.



Locomotiva di manovra con carri cisterna per prodotti chimici nello stabilimento Lonza a Visp.

Ad Anversa si lavora a pieno ritmo: nel solo 2004 sono stati trasbordati nel porto belga ben 150 milioni di tonnellate di merci. Alcune di esse sono destinate alla Svizzera: dall'inizio dell'anno, le imprese ferroviarie B-Cargo, Rail4Chem, SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo trasportano prodotti chimici da Anversa a Basilea. ChemOil ne coordina i vari passaggi.

«Sono i clienti che ci contattano per primi, comunicandoci i carri programmati per la spedizione. ChemOil riserva un certo numero di carri cisterna per l'intero tragitto e coordina le varie pratiche doganali ad Anversa. Per alleggerire il compito ai clienti, ChemOil redige anche le lettere di vettura in forma elettronica o cartacea», spiega Markus Borner, Key Account Manager per la chimica di ChemOil Logistics AG.



Wolfgang Bircher (a destra), Markus Borner.

Un unico interlocutore.

La comunicazione attraverso un'unica interfaccia agevola notevolmente le procedure: ChemOil si occupa di tutte le fasi del trasporto, per cui il cliente ha un solo interlocutore ben definito. Un altro vantaggio: il raggruppamento di diversi carri cisterna di vari clienti permette di sfruttare in modo ottimale le capacità dei caricatori. Dal martedì al sabato, sull'asse Nord-Sud

vengono effettuati cinque trasporti alla settimana in entrambe le direzioni.

Nella stazione di smistamento di Anversa-Nord, i carri cisterna provenienti da diversi posti di carico vengono riuniti in un treno blocco che parte alle 7 del mattino e arriva a Basilea per le 16 del giorno seguente. Da lì, entro la mattina del terzo giorno avviene il recapito ai destinatari in tutta la Svizzera con il traffico a carri singoli.

« Un altro vantaggio: ChemOil ci informa ogni giorno sull'ubicazione dei carri cisterna impiegati. »

Wolfgang Bircher

Secondo questa procedura, Lonza fa trasportare ogni settimana 650 tonnellate da nord a sud. Ora anche altre industrie chimiche quali Syngenta e Celanese usano questo servizio. Celanese trasferisce da nord a sud 282 tonnellate a settimana, mentre Syngenta fa trasportare da Basilea verso il nord prodotti chimici di vario tipo per un volume che arriva fino a 400 tonnellate la settimana.

30 000 tonnellate, ossia 462 carri ferroviari.

L'azienda Lonza si è aggiunta nel gennaio 2005. Sul tragitto Anversa-Visp, essa affida a ChemOil ormai un volume annuo di 30 000 tonnellate, pari a 462 carri. A questo riguardo Wolfgang Bircher, responsabile della logistica clienti e fornitori di Lonza AG, afferma: «ChemOil è un nostro partner di lunga data ed è ovvio che abbiamo tenuto presente questa ditta già nella fase di programmazione e nell'appalto dei trasporti.»

Come spiega Bircher, Lonza AG ha scelto ChemOil poiché era in grado di offrire la capacità necessaria su un collegamento già esistente da Anversa a Basilea via Ludwigshafen.

Wolfgang Bircher illustra altri vantaggi: «L'elevata flessibilità, per esempio le partenze giornaliere, i tempi di percorrenza interessanti e il servizio di tracking con cui ChemOil ci informa quotidianamente sull'ubicazione dei carri cisterna impiegati. Queste informazioni ci consentono di ottimizzare la pianificazione degli ordinativi di materie prime e del materiale rotabile.»

Con gli strumenti informatici di tracking e tracing, ChemOil tiene aggiornato il cliente su eventuali variazioni, trasmettendogli ogni giorno un elenco con l'ubicazione dei carri e il relativo stato. Il cliente può così determinare i tempi di permanenza dei suoi carri nel posto di carico e di scarico; e se in via eccezionale dovesse risultare una discrepanza rispetto ai tempi previsti, potrà modificare tempestivamente la sua pianificazione per le operazioni di scarico, il magazzino e la produzione.

«Poiché i clienti, i fornitori, i posti di carico e di scarico sono dislocati in luoghi diversi, la panoramica fornita da ChemOil rappresenta un prezioso strumento di informazione e pianificazione per tutte le aziende coinvolte. L'obiettivo è naturalmente l'arrivo in orario presso i vari destinatari», sottolinea Borner. Nel caso di Lonza, le merci giungono via Losanna al luogo di destinazione, Visp, dove vengono prese in consegna dal cliente. A tre giorni dall'inizio del viaggio nel porto belga di Anversa, le materie prime possono proseguire il ciclo di lavorazione negli stabilimenti di Lonza AG a Visp nei tempi previsti.

Testo: Susanne Wagner.

Foto: Bernhard Lochmatter, Tino Briner.



La Svizzera invita a tavola.

La sicurezza e l'affidabilità sono qualità importanti nel trasporto di derrate alimentari. Esse sono fondamentali anche nelle relazioni internazionali, la cui espressione più evidente è costituita dalle visite di Stato culminanti nel banchetto ufficiale: un'opera logisticoculinaria da cinque stelle.

Il cuoco Heinrich Lauber è il responsabile del momento clou del banchetto: è lui il padrone della cucina, quando la Svizzera invita un capo di Stato estero per una visita ufficiale. Il momento culminante di ogni invito è il pranzo. Nulla deve andare storto; in un pranzo ufficiale, organizzazione impeccabile e puntualità sono requisiti imprescindibili.

Da due a tre mesi prima della data della visita, l'hotel a cinque stelle Bellevue Palace, di norma responsabile dei banchetti di Stato, riceve una prima telefonata da Marisa Cossi, incaricata della sezione cerimoniale e visite del Ministero degli affari esteri (DFAE). Heinrich Lauber è fin dall'inizio la figura centrale dell'albergo. Lo chef propone tre menù e il DFAE sceglie quello da far preparare: al pranzo di prova partecipano i rappresentanti del reparto protocollo del DFAE e il

direttore dell'albergo. Occorre poi scegliere i vini giusti, compito cui contribuisce la Cantina dello Stato: nei banchetti di Stato svizzeri viene servito vino svizzero.

Desideri e regole per il pranzo.

«In realtà», afferma Lauber, «i banchetti di questo tipo non sono niente di particolare: da noi tutti gli ospiti sono importanti come un ospite di Stato e ogni banchetto è un banchetto di Stato.» Naturalmente questa affermazione è tanto diplomatica quanto adulatoria ed è ovvio che i banchetti di Stato sono particolari: «Sì», aggiunge Lauber, «un banchetto di Stato è comunque un'enorme responsabilità.»

Nelle sue proposte di menù deve tener conto dei desideri e delle preferenze degli ospiti. La signora Cossi, incaricata del DFAE, consulta

l'ambasciata per conoscere gli aspetti da considerare: al presidente piace il pesce? Il capo del governo soffre di intolleranze alimentari? La consorte del capo di Stato invitato segue qualche dieta particolare? Ci sono cibi proibiti da qualche precetto religioso? Per esempio, quest'anno per la visita del presidente di Stato indiano Abdul Kalam, occorreva tenere conto di diverse regole per i vari membri della delegazione, essendo l'India un paese multiconfessionale. La proporzione di vivande vegetariane era elevata. Per gli ospiti amanti del piccante – ben più di quanto possano tollerare i palati svizzeri – era stato messo in tavola del peperoncino. La carne di maiale, spiega Lauber, non la propone mai: «Così si va sempre sul sicuro.»

Lo scopo è far conoscere agli ospiti stranieri la Svizzera anche sotto il profilo gastronomico,

ma questo non significa che debbano essere serviti spezzatino alla zurighese o fonduta. «I cuochi svizzeri sono tra i migliori professionisti al mondo, la nostra preparazione include la cucina internazionale», afferma Lauber. Scegliere un menù internazionale per un banchetto ufficiale è in un certo senso un biglietto da visita della Svizzera: gli ospiti possono scoprire le specialità locali nei loro viaggi attraverso il paese. La signora Cossi fa in modo che nel corso dei due giorni di visita non vengano servite due volte le stesse pietanze.

Tutto secondo il protocollo.

Circa un mese prima della cerimonia, Lauber comunica ai suoi fornitori le derrate e le quantità che gli servono; tutti i prodotti devono essere consegnati due giorni prima. Da questo punto di vista non ci dovrebbero essere problemi poiché lo chef propone piatti di stagione: in primavera e in autunno, quando si svolgono in genere le visite, la Svizzera offre tutto ciò che serve per un pranzo di gala, spiega Lauber, e le dimensioni dei banchetti sono piuttosto modeste per gli standard del Bellevue Palace: fino a 90 ospiti ufficiali, più 30 a 40 persone extra (addetti alla sicurezza, personale medico, cerimonieri, autisti, ecc.), sedute a un tavolo a parte, alle quali viene servito un menù meno sontuoso.

La sfida particolare di un banchetto di Stato è il protocollo diplomatico che stabilisce con esattezza, ad esempio, chi deve sedere dove e in quale ordine deve essere servito. Il pranzo non si tiene al Bellevue Palace, bensì nella sala dei banchetti del Bernerhof, sede del Dipartimento delle finanze. La sera della cerimonia, il banchetto viene realizzato nel rigoroso rispetto del cerimoniale da un'equipe di 2 maîtres d'hôtel, 5 cuochi e 25 camerieri, artefici tutti insieme dell'ultima fase di questo capolavoro di precisione logistica: fornire a ogni ospite la cosa giusta al momento giusto senza vedere cosa c'è sul piatto. Infatti, come è d'uso in queste occasioni, i piatti escono dalla cucina coperti.



Heinrich Lauber, 59 anni, diploma federale di cuoco, dal 1983 chef di cucina presso l'hotel a cinque stelle Bellevue Palace di Berna, cui di norma è affidata l'organizzazione dei pranzi ufficiali in occasione delle visite di Stato.

Testo: Marcel Hänggi.

Illustrazione: Michael Meister.

Nel segno della liberalizzazione.



Foto: SBB Cargo

Nuove regole per i rapporti ferroviari internazionali.

La nuova convenzione internazionale sul trasporto ferroviario introduce maggiore libertà nel traffico transfrontaliero per ferrovie e operatori del settore.

L'entrata in vigore della nuova convenzione internazionale sul trasporto ferroviario Cotif (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires) è prevista per l'inizio del prossimo anno. I nuovi fondamenti giuridici sono orientati al trasporto internazionale liberalizzato delle merci, alle nuove forme di cooperazione tra le ferrovie e alla libertà di stipulare contratti per tutte le parti coinvolte.

La Cotif costituisce diritto cogente e deve essere applicata ogniqualvolta il soggetto di accettazione e quello di consegna si trovino in due Stati membri diversi.

Le principali modifiche in sintesi:

- La stipulazione del contratto di trasporto è «consensuale», ossia per dichiarazione di volontà concorde, e acquisisce validità con il consenso reciproco delle parti.
- Sono soppressi l'obbligo tariffario e di trasporto. Ogni azienda ferroviaria può scegliere liberamente se accettare un trasporto o meno. Con l'abolizione dell'obbligo tariffario aumenta il margine di trattativa per entrambe le parti.
- Un nuovo modello distingue tra trasportatori principali e subtrasportatori. Ora i contraenti possono cedere l'intero trasporto a un trasportatore di loro scelta (spedizioniere convenzionato). Rimane

invariata la forma di collaborazione degli spedizionieri o trasportatori consecutivi.

- Il diritto di disporre della merce (diritto di disposizione) passa al destinatario della spedizione nel momento in cui viene emessa la lettera di vettura. Chi intende esercitare il diritto di disposizione deve esibire la copia della lettera di vettura.
- La nuova lettera di vettura funge da pezza di appoggio per il contratto di trasporto. Quando entrerà in vigore la nuova convenzione si potranno usare solo le nuove lettere di vettura. Sul sito www.cit-rail.org è disponibile una guida su questo nuovo modello.
- Il nuovo diritto sui carri non fa più distinzione tra carri privati e carri di proprietà delle ferrovie. Viene soppresso l'obbligo di immatricolazione per i proprietari di carri privati. Dal 1° gennaio 2006 l'omologazione dei carri in Svizzera diventerà di competenza dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT).



All'opera con grande energia.

Philipp Bösiger è responsabile delle vendite di SBB Cargo per la regione Centro/Ovest. Motiva il suo team di vendita con determinazione, competenza tecnica e conoscenza del mercato, lasciando ai collaboratori lo spazio per sviluppare le proprie idee. Questi presupposti assicurano servizi di trasporto puntuali e affidabili al cosiddetto «granaio della Svizzera».

Philipp Bösiger ha un diploma di specialista in esportazione ed è giunto a SBB Cargo dal ramo del commercio. «Il dinamismo di SBB Cargo nei confronti del mercato si riflette anche nel mio team di vendita: un efficace mix di esperti del settore ferroviario e di gente nuova proveniente dalle spedizioni, dal commercio e dall'industria. Tecnici con un vasto bagaglio di esperienze e una mentalità flessibile e vicina al cliente», afferma Bösiger.

Bösiger, uomo di spirito, ama talvolta fare qualche simpatica battuta negli incontri del team

o con i clienti – purché naturalmente la situazione lo consenta. Il team di 14 tecnici fornisce prestazioni orientate al mercato nelle regioni svizzere importanti per il settore agroalimentare. «I collaboratori provengono in parte dalla Svizzera occidentale e in parte dalla Svizzera tedesca – un fattore che ovviamente arricchisce il team.»

Crescere anche all'ovest.

Zucchero, olio e cereali rappresentano ben un terzo delle merci trasportate da SBB Cargo Centro/Ovest. «Anche il settore del legname e il

commercio, o i clienti come la Posta e l'esercito sono importanti per noi», aggiunge Philipp Bösiger. In caso di richieste speciali da parte dei clienti, ma non solo, entra in gioco una capacità particolare di Bösiger: sviluppare catene logistiche e prestazioni al cliente improntate all'efficienza. In modo tale che la merce giunga a destinazione con sicurezza, puntualità, affidabilità, a prezzi interessanti e con il tipo di carro più adatto. SBB Cargo fornisce per esempio carri differenti per barbabietole da zucchero, cereali e sementi oleose. Bösiger intende sfruttare in

modo sistematico la rete dei servizi di SBB Cargo e metterla a disposizione dei clienti. I colloqui con i clienti, in cui Bösiger soprattutto ascolta e pone domande, sono cruciali per consentire a lui e ai suoi collaboratori di elaborare offerte in sintonia con il mercato.

Le culture e la cucina.

«Quand'ero nei volontari dei vigili del fuoco ho imparato a individuare in fretta le priorità e a prendere decisioni anche in situazioni delicate.» Insieme al suo team di vendita, Bösiger vuole ampliare ulteriormente la gamma di prestazioni

«**La nostra forza è il trasporto notturno e la capacità di muovere rapidamente grossi volumi con la nostra rete di servizi.**»

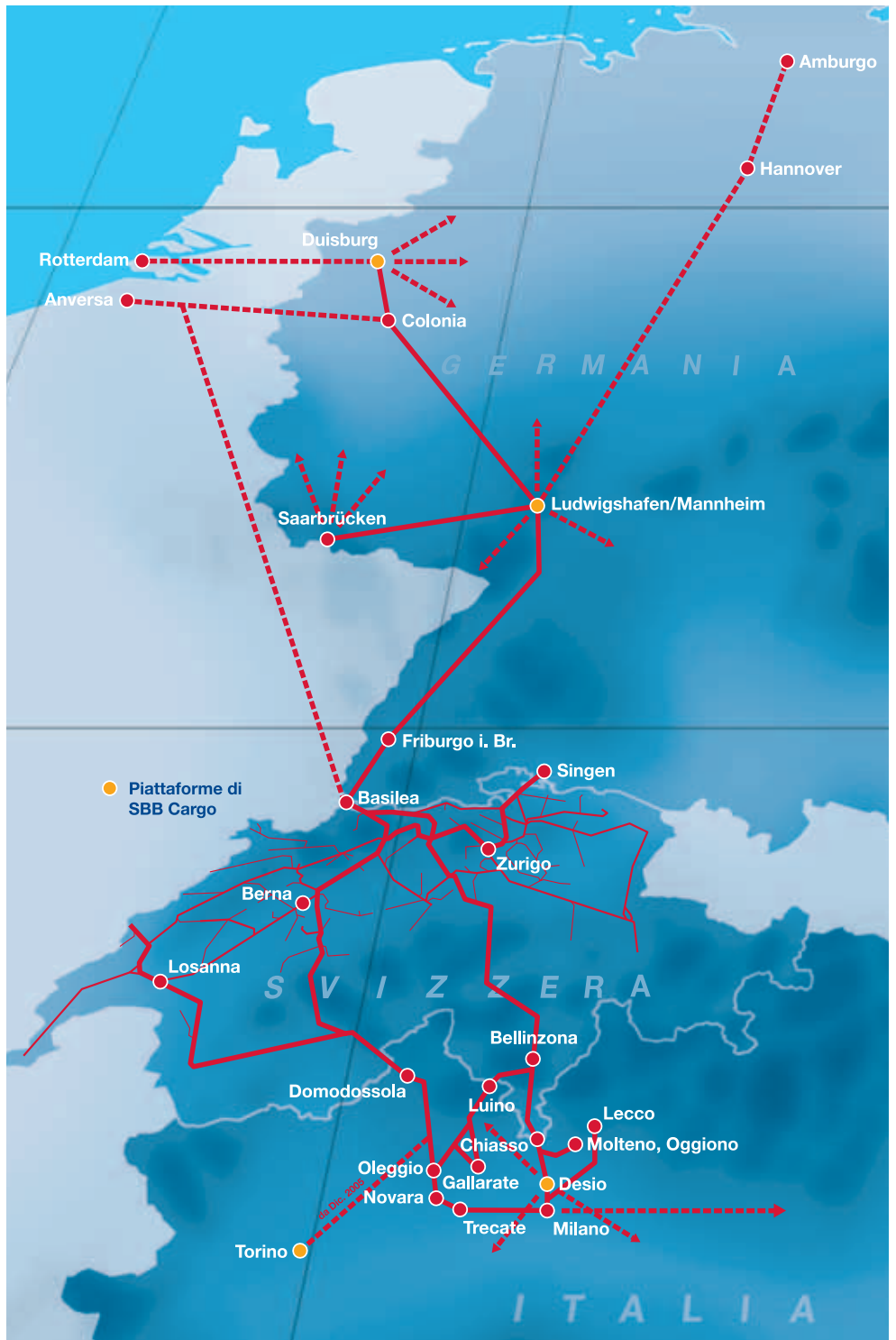
Philipp Bösiger

logistiche su misura attraverso la pianificazione e il colloquio con i clienti. «Bisogna ragionare secondo il principio «tutto è possibile».»

Non è un caso che questo basilese si senta a suo agio con la gente della Svizzera francese: ne parla la lingua grazie alle attività svolte all'estero e alla passione per le lingue, oltre alla sua inclinazione multiculturale. È sposato con una filippina e a casa Bösiger si cucinano piatti asiatici e svizzeri secondo la regola: chi ha tempo fa da mangiare. «Prendiamo il meglio delle due cucine. Pesce al curry e purè di patate», racconta sorridendo. In tema di sport svicola. Ginnastica mentale sì, arti figurative anche. Ama la lirica: le opere del barocco italiano sono la sua passione.

Philipp Bösiger, 40 anni, vanta una lunga carriera ed esperienza nelle spedizioni internazionali e nella logistica. Specialista in esportazione con diploma federale, dal 1994 ha diretto l'export di diverse industrie farmaceutiche. Dopo sei anni è passato a un'azienda internazionale di logistica dei trasporti in qualità di Asset Manager. Nel 2003 è stato nominato Area Sales Manager Francia/Benelux nel ramo dell'alluminio. Alla fine di febbraio 2005 è passato a SBB Cargo in veste di responsabile vendite Svizzera, regione Centro/Ovest. Philipp Bösiger vive a Basilea con la moglie, anch'essa attiva nel mondo del lavoro.

Testo: Susanne Perren.
Foto: Andreas Zimmermann.



Centro Servizi Clienti:

Centro Servizi Clienti
Rue de la Carrière 2A
1700 Friburgo
Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Fax Svizzera 0800 707 010
Tel. Europa 00800 7227 2224
Fax Europa 00800 7222 4329
cargo@sbb.ch
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales:

Vendita CH (senza Ticino)
Casella postale
4065 Basilea
Svizzera
Tel. +41 (0)512 29 00 04
Fax +41 (0)512 29 00 01
cargo.verkauf@sbb.ch

Vendita CH Regione Ticino/Italia

SBB Cargo Srl
Via Vittor Pisani 7
20124 Milano
Italia
Ticino:
Tel. 0800 864 360
Fax 0800 864 361
Italia:
Tel. +39 02 6749 0097
Fax +39 02 6710 1183
sales.italy@sbb.ch

Vendita Germania/Benelux

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

Traffico intermodale

Casella postale
4065 Basilea
Svizzera
Tel. +41 (0)512 29 00 04
Fax +41 (0)512 29 01 02
cargo.verkauf@sbb.ch

Chimica, oli minerali

ChemOil Logistics AG
Güterstrasse 97
Casella postale
4002 Basilea
Svizzera
Tel. +41 (0)61 226 60 60
Fax +41 (0)61 226 60 30
info@chemoil.ch

Manutenzione del materiale rotabile:

Assistenza del materiale rotabile
Elsässertor
Centralbahnstrasse 4
4065 Basilea
Svizzera
Tel. +41 (0)512 29 04 50
Fax +41 (0)512 29 04 59
priskus.theiler@sbb.ch

Contate su di noi.



SBB CFF FFS Cargo

Ogni anno SBB Cargo trasporta una quantità di prodotti agrari pari al contenuto di un milione di rimorchi per trattori. Con un servizio puntuale, affidabile e sicuro. Contate anche voi su un bilancio economico ed ecologico, vantaggioso per la vostra logistica: www.sbbcargo.com

Per i volumi più impegnativi: SBB Cargo.