

cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

3 | 10



Versante sud. 4
Il cordone principale.

Est-Ovest. 8
AMAG e Migros nel Mittelland.

International. 12
La nuova azienda.

Oltre i valichi 16
Il contrabbando nel Giura.



Foto di stagione.

Screensaver: scaricatelo ora.

Il collegamento Est-Ovest lungo il versante sud del Giura è il principale asse nel traffico merci nazionale svizzero. È qui che si trovano i centri dei principali grossisti – come il centro di distribuzione di Coop per la Svizzera romanda ad Aclens, nel canton Vaud (cfr. pagina 4).

Scoprite il viaggio virtuale dei nostri trasporti attraverso l'universo visuale di questa rivista – sotto forma di screensaver. Basta scaricarli sul vostro computer. Buon divertimento!





Maratona Est – Ovest.

Cara lettrice, caro lettore,

abbiamo assistito di recente a un grosso successo: Viktor Röthlin è diventato a Barcellona campione europeo di maratona, mentre sedici mesi fa era gravemente ammalato e in pericolo di vita. Un fatto da cui SBB Cargo può imparare due cose: da una parte, la pianificazione e l'analisi minuziosa e dall'altra l'immensa forza di volontà. Anche SBB Cargo era in crisi, ma si è ripresa, e ora avanza con piena forza nel mezzo della maratona.

Lo sviluppo del traffico di transito in vista dell'apertura della Nuova Trasversale Alpina (NEAT) del Gottardo assomiglia a una vera maratona. L'analisi della situazione ci ha condotti a fondare la nuova società SBB Cargo International in collaborazione con il nostro partner Hupac. Con questo passo vogliamo assumere la leadership nella gestione dei costi per il traffico merci transalpino.

Senza tuttavia trascurare il traffico merci nazionale, che si muove per lo più lungo l'asse Est – Ovest. Lungo l'Arco giurassiano si trovano le principali aree industriali della Svizzera: SBB Cargo trasporta qui ogni giorno e ogni notte merci importanti per l'approvvigionamento dell'economia e della popolazione del paese.

La linea che collega la Svizzera sull'asse Est – Ovest è stata completata precisamente 150 anni fa. E oggi rappresenta la principale via di collegamento per il traffico merci nazionale. Garantire questo collegamento centrale per i nostri clienti, oggi come in futuro è la nostra maratona, e noi la stiamo affrontando con grandissima motivazione.

Nicolas Perrin
CEO SBB Cargo

Indice.

- 4 **Versante sud.**
L'asse principale del traffico interno.
- 6 **Verso il futuro.**
Jobst Grotrian sul fabbisogno di infrastruttura.
- 8 **Da Est a Ovest**
AMAG invia i ricambi attraverso la Svizzera.
- 10 **Attraverso il Mittelland.**
La centrale di distribuzione Migros a Suhr.
- 12 **International.**
SBB Cargo e Hupac viaggiano insieme.
- 14 **Frammenti.**
Locomotive ibride. Arco giurassiano. Stahlhut.
- 16 **Valichi incustoditi.**
Il contrabbando nel Giura.
- 17 **Nella rete globale.**
L'opinione del professor Philippe Wieser.
- 18 **Supervisione.**
Michel Suter organizza la regione Ovest.



Centrale Coop di Aclens: qui ogni mattina verso le quattro arrivano i carri ferroviari con i prodotti che saranno poi distribuiti nelle filiali della Svizzera romanda.

Treni sul versante sud del Giura.

Il traffico merci interno viaggia perlopiù tra Est e Ovest, dove si trova anche la maggior parte dei centri logistici dei clienti di SBB Cargo. La linea lungo il versante sud del Giura è un tratto importante. Nell'asse Est-Ovest vi è poco spazio per incrementare l'offerta.

TESTO: BERNHARD RAOS – FOTO: GIAN VAITL

Quando Christian Neukomm di Post Logistics parla della linea principale nel traffico merci interno, utilizza l'immagine della «banana dell'economia»: «Sull'arco a forma di banana

Le capacità sono sufficienti per l'attuale volume di trasporti.

Ruedi Büchi

che va dalla Svizzera orientale alla Romandia effettuiamo i trasporti centrali.» Qui si trovano i grandi centri di elaborazione della Posta quali Frauenfeld, Zurigo Mülligen, Härkingen, Eclépens e Daillens. Lungo il versante sud del Giura viaggiano ogni giorno sei treni di lettere e dodici treni blocco per pacchi postali con SBB Cargo. Il 99% arriva puntuale: il limite di tolleranza di quindici minuti circa per i treni postali è infatti molto basso. Quasi tutte le lettere e i pacchi arrivano a destinazione grazie al trasporto su rotaia.

La linea Est-Ovest ha un'importanza centrale per tutti i principali clienti di SBB Cargo. Oltre alla Posta, i grandi distributori Coop e Migros, altri grandi rivenditori al dettaglio, ditte di infrastrutture edili e società petrolifere hanno creato centrali di distribuzione e centri di produzione lungo la «banana». Quattro anni fa Coop ha

aperto ad Aclens (VD) una nuova centrale dove ogni mattina, verso le quattro, arrivano i carri ferroviari dal Mittelland. A eccezione dei prodotti ittici, Coop trasporta tutta la merce sull'asse ai piedi del Giura meridionale fino alla Svizzera romanda. Anche il fornitore di prodotti di panetteria e grossista gastronomico Pistor ha la centrale di distribuzione a Chavornay, nella Svizzera romanda. Qui ogni anno arrivano su rotaia 16000 tonnellate di merci. Pistor ha stipulato un contratto quadro con SBB Cargo per 1800 carri, circa il 15% in più di trasporti rispetto all'anno precedente. L'aumento della

richiesta di capacità ferroviarie da parte di vari settori riflette la ripresa congiunturale.

Più velocità sul versante sud del Giura.

Per i trasporti Est-Ovest e viceversa, SBB Cargo punta su un sistema hub con le tre stazioni di smistamento Limmattal, Losanna e Basilea. La stazione di smistamento di Bienne è stata soppressa lo scorso anno, creando sinergie per gli altri hub. Gli hub garantiscono orari fissi più trasporti aggiuntivi ad hoc in base allo sviluppo dei traffici. Nel 2009 sulla linea lungo il versante



150 anni di traffico Est-Ovest: promozione economica su rotaia.

Da 150 anni si può attraversare la Svizzera in treno da Est a Ovest, da St. Margrethen a Ginevra: nel 1860 tra Neuchâtel e Bienne è stata colmata l'ultima lacuna di questo importante collegamento. Lo stesso anno sono state aperte anche le tratte Neuchâtel-Pontarlier e Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds, permettendo di collegare così anche queste regioni del Giura.

Questo primo collegamento continuo ha subito acquisito notevole importanza per il trasporto passeggeri e merci. La topografia della linea lungo il versante sud del Giura con dislivelli esigui favorisce un trasporto merci efficiente su rotaia, fattore che contribuì in misura determinante allo sviluppo economico della Svizzera, anche se le principali regioni e i maggiori centri economici del paese si trovano nel Mittelland dal Lago di Costanza al Lago Lemano.



Tre aziende che hanno le centrali di distribuzione lungo l'Arco giurassiano: la Posta a Dailens, ...

sud del Giura sono transitati 5460 treni merci. Si pone così la questione nevralgica sulle capacità per il traffico merci interno: ai sensi della Legge federale sullo sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF), il trasporto merci Est-Ovest lungo il versante sud del Giura dovrebbe essere accelerato e crescere ulteriormente.

«La velocità è sempre un tema attuale», afferma Christian Neukomm, responsabile Acquisti trasporti su rotaia presso Post Logistics. La cadenza oraria sarebbe perfetta per trasferire ancora più trasporti sulla rotaia. Thomas Zaugg, responsabile Trasporti presso Coop, auspica «un collegamento diurno Est-Ovest veloce e più carri ferroviari a temperatura controllata»,

che creerebbe un ulteriore potenziale di trasferimento. Pistor è interessato a una partnership a lungo termine con SBB Cargo, ma con riserva. «Con il trasferimento di ulteriori costi la strada tornerebbe a essere allettante», spiega la portavoce della società Karin Achermann.

L'organizzazione dei caricatori svizzeri richiede al traffico merci interno un esercizio regolato con orari cadenzati su tracciati di qualità che consentano offerte più flessibili e trasporti più rapidi a condizioni migliori nell'attività quotidiana e critica il primato del trasporto passeggeri.

Il trasporto merci sulla linea Est-Ovest è insufficiente rispetto al trasporto passeggeri? Ruedi

«I clienti sono il nostro argomento più forte.»

Il traffico merci richiede un'infrastruttura efficiente e deve imporsi sulla concorrenza, anche del traffico viaggiatori, per ottenere tracciati migliori e più numerosi. Parla Jobst Grotrian, responsabile Esigenze di rete e Regolazione da SBB Cargo.

INTERVISTA: ROBERT WILDI
FOTO: GIAN VAITL

Quanto cresceranno nei prossimi anni i flussi di merci attraverso la Svizzera, e in che misura le capacità odierne soddisfano queste esigenze?

Sulla base di previsioni ufficiali della Confederazione, entro il 2030 il trasporto merci su rotaia aumenterà del 50%. I traffici internazionali registreranno la crescita maggiore, ma anche il trasporto ferroviario interno potrà contare su un aumento del 25%. Le difficoltà che si rilevano già oggi nella rete andranno intensificandosi.

Quali sono le opere infrastrutturali più urgenti ed entro quando dovranno essere realizzate? Le difficoltà si trovano principalmente sull'asse Est-Ovest o su quello Nord-Sud?

Attualmente, le difficoltà nel traffico merci esistono soprattutto nell'area di Aarau-Zurigo-Winterthur-Bülach, sul nodo di Berna, nei tratti Basilea-Olten, Losanna-Ginevra, e tra Bienne e Losanna o Bienne e la stazione di smistamento di Limmattal. Alcune importanti infrastrutture, a vantaggio anche del trasporto merci, sono i tunnel di Eppenber, Chestenberg e Heitersberg, l'ampliamento a quattro binari tra Zurigo e Winterthur, i lavori alle diramazioni dell'area di Basilea, così come il doppio binario tra Ligerz e Twann ai piedi del Giura. Sull'asse del Gottardo deve essere realizzato un profilo continuo di 4 metri di altezza agli angoli, e il trasporto intermodale richiede un terminal moderno e di grandi dimensioni. La valle della Limmat è l'ubicazione migliore per garantire la quota massima nel trasbordo rotaia-rotaia.



... Pistor a Chavornay e ...



... Coop ad Aclens (tutte e tre nel canton Vaud).

Büchi, responsabile Produzione Svizzera di SBB Cargo, afferma: «Le capacità sono sufficienti per l'attuale volume di trasporti, tuttavia la tratta a binario semplice tra Twann e Ligerz lungo il lago di Biemme limita il nostro sviluppo.» Piccoli guasti tra Biemme e Losanna avrebbero gravi ripercussioni sull'orario, mentre la situazione per il trasporto merci è migliorata grazie al nuovo percorso ferroviario fino a Soletta, afferma Büchi. L'ampliamento a binario doppio tra Twann e Ligerz è previsto nel progetto «Ferrovia 2030».

Negli ultimi anni i trasporti si sono raggruppati sulla linea Est-Ovest, dove si trova anche la maggior parte dei centri logistici dei clienti di

SBB Cargo. Büchi definisce «positivo» questo sviluppo sul piano economico-aziendale. Il rovescio della medaglia dell'infrastruttura densamente sfruttata: «Gestire volumi supplementari senza investimenti è possibile solo con costi d'esercizio ingenti.»

Ottimizzare il traffico interno.

Entro il 2013 SBB Cargo intende ottimizzare anche la rete nel traffico interno. «Non ridurremo la nostra rete ma, ove necessario, la ottimizzeremo d'intesa con i clienti», afferma il capo Produzione Büchi. Si intende continuare a offrire un ventaglio di prodotti completo nel traffico a carri completi, poiché «questa offerta

risponde all'esigenza dei quindici grandi clienti svizzeri che costituiscono quasi il 60% del nostro fatturato e utilizzano il 74% dei punti di servizio».

I clienti intervistati Coop, Posta e Pistor sono soddisfatti delle prestazioni operative di SBB Cargo sulla linea Est-Ovest, il che è in linea con i punteggi complessivi circa la soddisfazione della clientela registrati ogni anno. Nonostante la crisi nel 2009 i voti sono migliorati: in media 7,69 su una scala da 1 a 10. ■

Ritiene possibile una crescita così ambiziosa mantenendo al massimo gli standard di qualità?

Per incrementare il trasporto passeggeri e merci sono necessari importanti ampliamenti di rete, diventati oggetto della legge LSIF e inclusi nei progetti per Ferrovia 2030. Oltre alle capacità necessarie, anche la qualità operativa e la standardizzazione dei diversi parametri di impianto rappresentano una premessa fondamentale per una produzione efficiente nel trasporto merci.

Necessitiamo delle stesse condizioni di produzione del trasporto passeggeri.

Jobst Grotrian

E per quanto riguarda la fattibilità finanziaria?

Le opere nell'ambito del progetto LSIF sono attualmente finanziate dal fondo FGPF; la disponibilità temporale dei mezzi dipende dall'avanzamento dei lavori alla NFTA e dagli obblighi di rimborso del fondo. Le opere legate a Ferrovia 2030 necessitano di ulteriori mezzi. Attualmente vari strumenti finanziari sono in fase di valutazione.

Servono più capacità anche nel trasporto passeggeri. Quali sono i maggiori vantaggi di SBB Cargo nella gara per aggiudicarsi più tracciati?

Il nostro punto di forza maggiore sono i clienti, che rappresentano l'economia svizzera e puntano sulla ferrovia, investendovi con binari di raccordo propri. Senza tracciati migliori e in numero maggiore, in futuro non potremo più soddisfare le loro esigenze logistiche. Si verificherebbe quindi un ritorno al trasporto su strada. Nel dibattito politico attorno a Ferrovia 2030 è importante che anche i nostri clienti si impegnino per le richieste del trasporto merci, di modo che queste non soccombano sotto la crescente pressione dei cantoni a favore del trasporto passeggeri.

Personalmente come vede il trasporto merci e SBB Cargo nell'ambito di Ferrovia 2030?

Necessitiamo delle stesse condizioni di produzione del trasporto passeggeri. Ciò significa sincronizzazione e possibilità di collegamento tra i tracciati, nonché lunghezze standard dei treni per gli impianti di linea, di servizio e di trasbordo. Inoltre servono terminal nuovi e moderni per un trasbordo strada-rotaia efficiente. ■

La persona.

Jobst Grotrian ha 41 anni ed è nato a Braunschweig (D). Si è diplomato ingegnere nel 1997 presso il Politecnico di Berlino. Dopo un breve periodo alle dipendenze dell'Azienda del gas di Berlino, è approdato in Svizzera alla fine degli anni novanta. Dapprima è stato responsabile di progetto presso una società di consulenza di Basilea e poi docente presso il dipartimento di mobilità dell'Istituto di economia del turismo (ITW) della Scuola superiore di Lucerna. Da tre anni Jobst Grotrian lavora da SBB Cargo. Ha iniziato come specialista di economia dei trasporti e oggi è il responsabile Esigenze di rete e Regolazione. È sposato, padre di due figlie e vive a Bottmingen (BL) con la famiglia.



Perché la griglia del radiatore viaggia in treno.

Da oltre cinquant'anni AMAG Automobil- und Motoren AG, il maggiore importatore di automobili della Svizzera, lavora a stretto contatto con la ferrovia non solo per l'importazione di auto nuove, bensì anche per la spedizione di ricambi, ad es. nell'Arco del Giura tra Buchs (ZH) e Crissier (VD).

TESTO: STEPHAN DIETRICH – FOTO: GIAN VAITL



autocarri e veicoli di trasporto più piccoli che dal magazzino centrale di Buchs riforniscono direttamente i magazzini regionali e le piazze di trasbordo nelle regioni orientali del paese e nel Mittelland. Per le distanze maggiori si utilizza prevalentemente la ferrovia. Una cassa mobile Cargo Domizil trasporta regolarmente ricambi fino al magazzino regionale di Camorino, presso Lugano.

SBB Cargo gioca il suo asso.

Ai piedi del Giura invece gioca le sue carte SBB Cargo: uno o due carri merci coperti a parete scorrevole del tipo Hbbillns transitano ogni notte da Buchs al magazzino regionale AMAG a Crissier, presso Losanna. «Grazie al trasporto notturno, i clienti della Svizzera romanda possono ordinare ricambi dell'intera gamma fino alla sera e riceverli il mattino successivo», spiega Bruno Stillhart, responsabile Logistica AMAG ricambi e accessori. «Non solo ne vale la pena, ma è opportuno anche sul piano ecologico. Anche per via del continuo sovraffollamento di strade e autostrade intendiamo trasportare su rotaia il maggior numero di merci possibile.»

Gli ordini in arrivo vengono registrati elettronicamente, trasmessi al relativo reparto e confezionati in base alle dimensioni. Le parti voluminose, quali parabrezza o paraurti, vengono trasportate sfuse, quelle più piccole in contenitori di varia grandezza. A seconda della destinazione, la merce è collocata nei settori corrispondenti (anteriore o posteriore) del carro merci, che offre lo spazio di due autocarri.

Alle cinque del pomeriggio una piccola locomotiva di smistamento diesel preleva il carro dalla rampa e lo trasporta nella vicina Regensdorf, dove un treno merci a breve percorrenza lo porta alla stazione di smistamento di Limmattal. Alle otto un treno merci a lunga percorrenza prosegue poi fino a Losanna, dove alle due il carro viene nuovamente smistato e con il treno merci a breve percorrenza arriva a Renens, e infine alle sei viene trasportato al magazzino regionale AMAG a Crissier. Autocarri e piccoli mezzi commerciali si occupano del trasporto a destinazione nella Svizzera romanda e nel Vallese. Così i ricambi possono essere montati nel veicolo danneggiato il giorno stesso.

«In generale siamo soddisfatti delle prestazioni di SBB Cargo», afferma Bruno Stillhart. Vorrebbe tuttavia che l'orario di partenza a

Il maggiore importatore di auto.

AMAG è il maggiore importatore generale indipendente di auto dei marchi Volkswagen, Škoda, Audi, Seat e veicoli commerciali VW. L'azienda impiega circa 4800 collaboratori, e nel 2009 ha fatturato 3,7 miliardi di franchi. Nonostante la generale crisi delle vendite e la leggera flessione del fatturato, il gruppo ha portato la quota di mercato al 24,6%, consolidando così la sua posizione leader in Svizzera.

Gran parte delle auto nuove arriva dai vari centri di produzione al magazzino centrale di Birrfeld (AG) su rotaia. Anche la maggior parte dei ricambi viene consegnata su rotaia e da Buchs (ZH) poi distribuita in tutta la Svizzera.

Buchs venisse posticipato: «Per gli ordini che arrivano tardi dobbiamo sempre utilizzare un camion aggiuntivo.»

«Sappiamo quali prestazioni richiede il nostro cliente AMAG», afferma Daniel Hiltbrand, consulente alla clientela presso SBB Cargo. «Tuttavia non è stato ancora possibile collegare per bene le linee interessate in modo da avere potenziali aggiuntivi. Lavoriamo costantemente all'ottimizzazione dell'offerta e a breve termine dovrebbero essere attuabili le ottimizzazioni auspiccate per la rotaia.» ■

Audi, VW o Seat, parabrezza, volante o vite: nel magazzino ricambi AMAG a Buchs (ZH) su una superficie di 40000 metri quadrati sono disponibili in qualsiasi momento oltre 120000 pezzi di ricambio. Qui si lavora sempre a pieno ritmo. Guasti e difetti non vanno in ferie, automobilisti e garagisti non hanno pazienza.

L'anno scorso 3,4 milioni di pezzi hanno lasciato il magazzino centrale di Buchs, 14000 ogni

Da uno a due carri Hbbillns transitano ogni notte da Buchs a Crissier.

giorno lavorativo. Perché arrivino rapidamente a destinazione, la procedura deve funzionare senza intoppi. A ciò provvede un'ampia flotta di

CHIARO & PRECISO

PARTENZA

Buchs/Regensdorf ZH

DESTINAZIONE

Crissier VD

DISTANZA

211 km

MERCE

Ricambi per auto

CARRI

Carri merci Hbbillns

DESTINATARIO

Magazzino regionale AMAG



Trasporto di alimenti in **tutta la Svizzera.**

Di notte l'asse Est-Ovest della ferrovia merci svizzera diventa il «nastro trasportatore» di generi alimentari del grande distributore Migros: il giorno dopo i prodotti sono già negli scaffali delle filiali in Romandia, pronti per la vendita.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTOS: BERNHARD LOCHMATTER

Su tutta la linea da Est a Ovest.

Le esigenze di MVS sono le stesse di un'altra azienda Migros, attiva lungo l'asse Est-Ovest: la Bischofszell Nahrungsmittel AG, che produce bevande, piatti pronti, prodotti a base di patate e confetture per il mercato interno e internazionale. Ogni anno l'azienda della Svizzera orientale spedisce con SBB Cargo 7000 carri di alimenti non deperibili verso ovest, di cui 3000 a Suhr; il resto giunge nelle centrali operative Migros della Svizzera romanda senza tappe intermedie.

Oltre ai benefici del trasporto notturno, il responsabile Logistica Hugo Thaler spiega come i trasporti su rotaia rientrino perfettamente nella strategia ambientale di Bischofszell Nahrungsmittel AG. Anche la sua azienda però, come MVS, si serve di entrambi i vettori di trasporto.

L'asse Est-Ovest è il punto nevralgico della logistica di approvvigionamento svizzera. Lungo questa linea ci sono varie centrali di distribuzione, dove si decide se al mattino il prodotto richiesto è disponibile presso la filiale di un grande distributore, se il consumatore resta fedele a quel grande distributore grazie alla buona disponibilità di merce oppure se, infastidito, si rivolgerà alla concorrenza.

Una di queste è la centrale di distribuzione Migros a Suhr (MVS), in cui confluiscono tutti gli alimenti non deperibili di Migros, ossia tutto ciò

che non rientra nella categoria prodotti freschi né dei congelati, come ad es. pasta, conserve o zucchero. La centrale MVS, con i suoi 68 000 posti per palette, è uno degli impianti di logistica ad alte prestazioni più grandi d'Europa. Ogni giorno arrivano a Suhr circa 4000 palette e la stessa quantità viene spedita direttamente alle filiali o alle dieci centrali operative delle cooperative Migros. Di tutta questa merce, metà arriva su rotaia e un terzo parte su rotaia: i percorsi brevi per le centrali operative o le filiali vicine si svolgono su strada, quelli lunghi, come in Romandia, su rotaia.

Per garantire l'approvvigionamento, i due sistemi di trasporto nevralgici devono funzionare perfettamente, così come le stesse centrali. «La nostra infrastruttura è orientata a entrambi i vettori di trasporto», afferma Daniele Vidal, responsabile di processo Trasporti da MVS. «Senza l'uno o l'altro ci troveremmo in grosse difficoltà. Naturalmente, il trasporto notturno di SBB Cargo è estremamente prezioso poiché, nonostante il divieto di circolazione notturna per autocarri, riusciamo a fornire in primissima mattinata alle centrali operative regionali i prodotti, che vanno poi distribuiti alle filiali.»

4000 vagoni nel 2009.

Grazie ai vantaggi offerti dal trasporto notturno, MVS rifornisce la cooperativa di Ginevra al 100 % e le altre cooperative della Romandia al 50 a 80 % tramite ferrovia. L'anno scorso MVS ha inviato in tutto 4200 vagoni ferroviari

nella Svizzera romanda. «Laddove possibile, SBB Cargo mantiene già oggi un ritmo veloce»,

Naturalmente,
il trasporto notturno
di SBB Cargo è
estremamente **prezioso.**

Daniele Vidal

afferma Daniele Vidal. «Ciò è assolutamente necessario, se vogliamo che le vendite nelle filiali non conoscano impedimenti.» ■



Daniele Vidal è responsabile dei trasporti da e verso Suhr.

CHIARO & PRECISO

PARTENZA

Centrale di distribuzione Migros Suhr

DISTANZA

ca. 200 km (in base alla destinazione)

MERCE

Alimenti non deperibili

DESTINATARIO

Centrali operative delle cooperative Migros nella Svizzera romanda

Le feste arrivano in treno.

Oltre alle merci non deperibili, anche la distribuzione dei prodotti stagionali per tutta la Svizzera viene convogliata nella centrale di distribuzione Migros di Suhr (MVS). La distribuzione comprende l'assortimento di cioccolata natalizio, le frittelle di carnevale o i coniglietti pasquali di cioccolato.

Questi trasporti rappresentano una notevole sfida per MSV e SBB Cargo, poiché per poche settimane all'anno al normale carico di lavoro si aggiungono 500 carri in più da smaltire. Occorre pertanto una pianificazione minuziosa, da concordare in modo armonico tra MVS, SBB Cargo e le centrali operative coinvolte.



SBB Cargo International decolla nel **mercato aperto.**

Entro l'inizio del 2011 SBB Cargo e l'operatore nel traffico intermodale Hupac fonderanno l'azienda autonoma SBB Cargo International. In vista dell'apertura della nuova ferrovia transalpina (NFTA) sul Gottardo, questa società è destinata a diventare leader nella gestione dei costi per il trasporto merci alpino sull'asse Nord-Sud.

TESTO: ALEXANDER SAHEB - FOTO: SBB CARGO

Alla fine del 2017 dovrebbe entrare in funzione la galleria di base del Gottardo. La nuova ferrovia di pianura renderà superflua la trazione multipla, facilitando così alle aziende estere il transito dei treni. Di certo la concorrenza si farà più dura.

SBB Cargo International dovrà pertanto garantire e consolidare la posizione dei suoi due partner fondatori su questa tratta. «Solo così possiamo contrastare attivamente la pressione

delle ferrovie estere», afferma Hans-Jörg Bertschi, Presidente del Consiglio di amministrazione di Hupac. Le prospettive sono buone: la crisi ha investito il mercato della trazione, e molti offerenti privati sono stati assorbiti dalle ferrovie statali. Secondo Bertschi, molti clienti dei treni blocco cercano oggi dei partner affidabili e competitivi, e lui vorrebbe convincerli offrendo loro qualità ed efficienza. «Qualitativamente, SBB Cargo è in fondo la migliore ferrovia d'Europa. Inoltre già adesso abbiamo >

SBB Cargo e il traffico merci interno.

Per SBB Cargo questo passo rientra nel riorientamento strategico in atto già da tempo. Nel futuro ci si concentrerà sul traffico nazionale e su trasporti congiunti con altre ferrovie merci in import/export. Saranno conservate le attuali dimensioni della rete di traffico a carri completi, ma si pensa già a un maggiore orientamento verso singoli grandi clienti e settori. Inoltre, l'offerta di trasporto verrà ulteriormente standardizzata. Per di più, nella seconda metà del 2010 la struttura organizzativa di SBB Cargo subirà un adeguamento.

dalla nostra parte clienti molto importanti, e questo alla fine farà la differenza.»

A partire dal 2011 SBB Cargo International opererà soprattutto tra Germania e Italia, e l'offerta sarà orientata per lo più verso gli operatori del trasporto intermodale. SBB Cargo detiene il 75 % delle azioni e nella nuova azienda porterà risorse in termini di trazione (109 locomotive di linea) nonché competenze tecniche. «Il ruolo su cui ci concentriamo è quello di trazionista: mettiamo una locomotiva davanti a un treno blocco, viaggiamo sull'asse Nord-Sud dalla Germania all'Italia e ritorno, il tutto nel modo più efficiente e semplice possibile», dice il capo di SBB Cargo, Nicolas Perrin.

Hupac è anche il maggiore cliente.

Con il 25 %, Hupac non è solo socio di minoranza, ma soprattutto il maggiore cliente. Secondo Bertschi, il contributo di Hupac è dato in primis da un volume d'affari stabile e duraturo, un importante know-how sullo sviluppo del mercato e una presenza sui mercati di tutta Europa. L'intento è non solo quello di sviluppare il trasporto intermodale, ma di proporre anche a tutti gli altri clienti europei per treni blocco delle offerte interessanti sull'asse Nord-Sud. «Il nostro obiettivo è ampliare il mercato del trasporto intermodale nel suo complesso», afferma Bertschi. A tale scopo la nuova azienda deve essere non solo competitiva ma diventare, entro il 2013, anche redditizia.

Questo modello aziendale introduce una novità nel settore del traffico merci su rotaia: contrariamente alla tendenza europea, non è una società ferroviaria a rilevare un operatore del

traffico intermodale, bensì è quest'ultimo a essere coinvolto nella responsabilità per la strategia e lo sviluppo dell'azienda.

SBB Cargo International offre circa 480 posti di lavoro, di cui 237 per macchinisti, 76 per operatori e 170 per addetti alla pianificazione, amministrazione e disposizione. In Svizzera, Basilea è il fulcro dell'intero programma di produzione e del cambio di macchinista sull'asse del Gottardo e quello del Lötschberg.

Numero di macchinisti invariato.

Sono cominciate le trattative per un contratto collettivo di lavoro per i dipendenti svizzeri; per il momento i macchinisti vengono assunti da SBB Cargo. Con lo scorporo del traffico internazionale saranno tuttavia soppressi 157 posti di lavoro. Il capo di SBB Cargo Perrin assicura che saranno adottate tutte le misure atte a offrire sostegno alle persone colpite da questo provvedimento. Il numero dei macchinisti presso le sedi di SBB Cargo in Ticino e nella Svizzera centrale resterà invariato.

Hans-Jörg Bertschi guarda al futuro con fiducia e sottolinea le opportunità offerte dalla nuova azienda: «Tutti insieme abbiamo la possibilità di creare sul mercato europeo la prima ferrovia internazionale di successo per

Tutti insieme abbiamo l'occasione di creare sul mercato europeo la prima ferrovia internazionale di successo per treni blocco.

Hans-Jörg Bertschi

treni blocco. E questo è davvero fantastico!» Anche Nicolas Perrin si dice ottimista: «Con SBB Cargo International creeremo un protagonista sull'asse del Gottardo, favoriremo il trasferimento dei traffici e contribuiremo alla crescita della piazza economica svizzera.» ■

NOTIZIE DAL MERCATO

270 nuovi treni shuttle Germania - Italia.

La società olandese Ewals Cargo Care coopera ora con SBB Cargo nel traffico intermodale attraverso le Alpi: la ferrovia merci svizzera fa transitare per questa azienda logistica internazionale 270 treni shuttle all'anno con container e semirimorchi dalla Germania all'Italia. SBB Cargo mette inoltre a disposizione tre cosiddetti carri a tasca su ogni treno per consentire anche il trasporto di semirimorchi di grande profilo del tipo P 400. Per regolamentare la loro cooperazione le due aziende hanno stipulato un contratto di tre anni.



Cos'è la CLZ?



La centrale operativa Cargo (CLZ) è il perno principale delle attività operative di SBB Cargo. I controllori del traffico lavorano in turni per garantire un monitoraggio del traffico merci a ciclo continuo e la gestione dei tracciati assegnati e delle 400 locomotive di linea 24 ore su 24.

Essi sono responsabili per la qualità operativa e, in caso di fluttuazioni nel traffico, adottano le misure più appropriate. Se si verificano irregolarità come ritardi e interruzioni di linea, la CLZ lavora in stretta collaborazione con il servizio interno d'informazione ai clienti di SBB Cargo e le direzioni operative dei diversi gestori dell'infrastruttura.



Nuove locomotive di manovra **ecologiche**.

SBB Cargo investe nella flotta per il servizio leggero di consegna e manovra e acquista nuove locomotive ibride da Stadler Winterthur.

Grazie al connubio trazione elettrica e motore diesel, le nuove locomotive da manovra di tipo Eem 923 Hybrid sono particolarmente ecologiche. Inoltre, rispetto alle locomotive alimentate solo a diesel, i costi dell'intero ciclo di vita sono relativamente più bassi. Nel contempo la flessibilità di queste locomotive è perfetta per soddisfare le esigenze di SBB Cargo per il servizio leggero di consegna e di manovra sui binari di linea e di raccordo.

Le nuove locomotive sostituiscono quelle obsolete del tipo Bm 4/4, più altri tipi a tre assi. Con il nuovo acquisto SBB Cargo potrà ridurre la diversificazione della flotta nel servizio di manovra e consegna, e di conseguenza i costi.

La presa in consegna delle prime locomotive è prevista per l'inizio del 2012, mentre le ultime dovrebbero essere consegnate nell'autunno del 2013.

L'euro debole incide sul risultato.

Nel primo semestre SBB Cargo ha nettamente aumentato le prestazioni. Il fatturato però è rimasto indietro rispetto all'anno precedente e il risultato è tuttora negativo.

Rispetto alle difficoltà dello scorso anno, nel primo semestre 2010 la domanda nel traffico merci è nuovamente aumentata. SBB Cargo ha registrato i valori migliori soprattutto nel ramo dell'acciaio e del traffico intermodale. Rispetto al primo semestre 2009 il numero di tonnellate chilometro nette è aumentato del 17,5% (6590 milioni).

Ottimi sviluppi ha registrato il traffico di transito, con una crescita del 21,6%. La domanda interna è aumentata del 4,5%. Nonostante il netto aumento delle prestazioni, il fatturato di SBB Cargo è rimasto sotto il livello dell'anno precedente. La perdita di 49,5 milioni va soprattutto attribuita all'euro debole e ai costi supplementari per la sicurezza e la manutenzione del materiale rotabile. Il risultato resta quindi insoddisfacente.

L'Arco giurassiano invita a far festa.

A fine settembre le FFS festeggiano i 150 anni della tratta Bienne – Neuchâtel. Numerose le manifestazioni per i visitatori.

Nel weekend del 25 al 26 settembre, le FFS offrono a curiosi e interessati un programma diversificato: mostre, giornate delle porte aperte e tante altre manifestazioni per garantire il buon umore ai piedi del Giura meridionale. Il deposito di Bienne apre le porte al pubblico e invita i visitatori a scoprire locomotive e carri storici e ultramoderni. Nell'officina di Bienne si potranno osservare i collaboratori mentre ad

esempio convertono le locomotive di manovra di tipo TmIV in Tm 232 per renderle di nuovo funzionanti. SBB Cargo sarà presente con uno stand.

I momenti clou saranno l'inaugurazione della nuova stazione di Bienne e il concerto esclusivo del rapper Stress sulla piazza antistante il vecchio deposito merci di La Chaux-de-Fonds.



SBB Cargo fa modificare i carri aperti.

Grazie alla cassa e al fondo rinforzati, i carri Eaos potranno in futuro sostenere meglio il trasporto di materiali pesanti e generare meno costi di riparazione.

SBB Cargo fa ristrutturare 440 carri merci aperti a quattro assi del tipo Eaos per renderli compatibili con il trasporto di acciaio e rottami. Saranno dotati infatti di una nuova cassa rinforzata e di un fondo in acciaio. Anche il volume di carico aumenta. SBB fornirà così ai clienti di questo importante segmento un materiale rotabile ancora più efficiente.

La ditta slovacca ŽOS di Trnava si è aggiudicata l'appalto e si occuperà delle modifiche fino a fine settembre 2011; dalla Svizzera non è pervenuta alcuna offerta. Dopo la trasformazione, la nuova denominazione dei carri sarà Fas. L'investimento di circa 19 milioni di franchi è compensato a medio termine già dai massicci risparmi sui costi di riparazione.



Stahlhut dirige SBB Cargo International.

Michail Stahlhut è il direttore di SBB Cargo International, la nuova società fondata da SBB Cargo e Hupac per l'asse Nord-Sud. L'esperto 44enne organizzerà l'azienda per il traffico di transito transalpino.

Stahlhut vanta una pluriennale esperienza nel campo del traffico merci su rotaia. Dal 2006 è membro del consiglio di amministrazione di Osthannoverschen Eisenbahnen AG. Con l'acquisizione di quote da parte di Arriva, nel 2008 è diventato Direttore tecnico di Arriva Deutschland GmbH occupandosi così dell'ampliamento dell'attività cargo, le officine e l'infrastruttura. In precedenza aveva sviluppato un'impresa ferroviaria per una ditta privata e da Railion AG ha diretto la stazione cargo di Mannheim.

Congresso clienti CH 2010: feedback positivo.

«SBB Cargo mette in rete l'economia svizzera»: il 21 giugno 2010 si è tenuto il congresso per i clienti del settore aziendale Svizzera.

Nel quadro del congresso per i clienti, i numerosi esponenti del top management sono stati informati sulla situazione momentanea di SBB Cargo e sulle prospettive per il futuro. Sono stati allestiti inoltre diversi workshop per consentire

agli interessati di farsi un'idea su vari argomenti, come ad esempio l'ecologia, Xrail e il TI interno. E, per concludere: atmosfera più rilassata e meno formale con salsicce, birra e partita di calcio per tutti.





Sulle tracce di un passato movimentato.

Sul Giura si svolgeva un tempo un traffico molto particolare che rivestiva grande importanza: il contrabbando attraverso i valichi incustoditi tra Francia e Svizzera. Oggi tutto questo fa parte della leggenda e i vecchi sentieri pericolosi sono divenuti percorsi escursionistici.

TESTO: ROLAND FISCHER – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

Valichi incustoditi: in nessun altro luogo il concetto si adatta così bene come nel Giura. Le colline si alternano a colline, pascoli elevati, aree boschive, valli poco abitate: e da qualche parte, attraverso questa regione caratteristica, si snoda un confine quasi invisibile, una linea nel paesaggio dal significato puramente politico. Se si viaggia a piedi in questa terra di confine, lungo sentieri battuti ed erbosi, è possibile non accorgersi di aver oltrepassato il confine.

Ambiente agricolo, quasi nessuna guardia di frontiera, molte zone forestali... in una parola: un paradiso per i contrabbandieri. Poi c'è il rapporto non del tutto sereno fra la popolazione locale e le autorità: e già le storie crescono a dismisura. Un esempio è rappresentato dalle Echelles de la Mort (in italiano: scale della morte) nelle gole del Doubs, 10 a 15 chilometri a nord di La Chaux-de-Fonds. Le scale permettono di superare una ripida parete rocciosa di 50 metri fino a raggiungere

la parte piana in cui il Doubs originariamente si è scavato il letto.

Una vecchia via dei contrabbandieri, e non priva di pericoli, si dice. All'inizio i contrabbandieri si arrampicavano ricorrendo ad abeti con i rami tagliati, poi si è passati a fragili scale di legno. Nel 1898 le autorità dei comuni di confine francesi di Charquemont e Boulois, che si giovavano del vivace commercio, fecero montare addirittura delle scale in ferro. >

Oggi le Echelles sono un'amata meta escursionistica, anche per via della loro terribile fama. Fama che non deriva dal fatto che contrabbandieri troppo carichi siano caduti andando incontro alla morte, ma è dovuta piuttosto a una particolarità del luogo: quando il vento soffia forte tra le strette pareti di pietra, produce

Di rado, oggi, la dogana cattura ancora qualche pesce grosso.

una sorta di fischio sinistro, e un profondo suono infernale invade la gola: l'«Orgue de la mort» (l'organo della morte) risuona terrificante.

Il contrabbando ha interessato varie merci, in base al periodo. All'inizio del XIX secolo le bande portavano oltre confine ogni genere di coloniali: tessuti in seta e in cashmere, cacao, zucchero, spezie. Più tardi, pezzi di orologi, pietre preziose, oro, ma anche alcool varcavano il confine nascosti alle autorità. Presto, su piccola scala, vi ha preso parte anche la popolazione locale, che si procurava in Svizzera prodotti d'uso quotidiano come tabacco, sale o fiammiferi, che all'epoca costavano molto di più in Francia.

In tempi di repressione, anche i libri erano tra i beni che dovevano passare il confine senza subire controlli. Prima della Rivoluzione francese, i libri di autori insurrezionalisti venivano stampati all'estero, spesso in Svizzera. Una piazza importante per i liberi pensatori d'ogni epoca era Neuchâtel, dove, tra l'altro, fu ristampata l'*Encyclopédie*, un'opera basilare dell'Illuminismo. Gli editori gestivano una propria rete di contrabbandieri per portare i libri proibiti in Francia oltre confine: un affare sostenibile non solo a livello economico ma anche politico.

Oggi le vie del contrabbando del Giura sono soprattutto leggenda. Di rado la dogana cattura ancora qualche pesce grosso. E, rispetto alle storie di banditi del passato, oggi non vi è nulla di spettacolare. Qualche mese fa, per esempio, in Val de Ruz è stato fermato dai funzionari un camion che aveva attraversato il confine clandestinamente. Il carico contrabbandato non poteva essere più banale: una tonnellata di patatine fritte surgelate. ■



Sorpresa su sorpresa?

Nella logistica meglio di no.

Cari responsabili di logistica,

nell'ambito di uno sviluppo del traffico orientato alla sostenibilità, i cui costi oggi non possono essere ancora esattamente quantificati, l'ampliamento del trasporto su rotaia rappresenta un asso nella manica. Tuttavia, negli anni a venire questo aspetto non rappresenterà solo un sicuro vantaggio competitivo, ma soprattutto un vincolo di cui devono tener conto le aziende nella loro pianificazione logistica.

Il trasporto su rotaia presuppone costose infrastrutture (rete ferroviaria, piattaforma logistica con collegamenti alla rete ferroviaria, ecc.) e non permette una distribuzione logistica capillare. La ferrovia deve dunque essere fortemente integrata in un'offerta di trasporto globale. A livello nazionale e mondiale è necessaria una tariffa multimodale unitaria che garantisca il trasporto completo dal luogo di partenza alla destinazione (i metodi di trasporto, per lo più strada e rotaia, devono integrarsi tra loro e non scontrarsi). L'offerta nazionale va migliorata in modo che le prestazioni vengano ripartite al meglio (i collegamenti tra i centri industriali e quelli cittadini della Svizzera), in particolare per la rete e i servizi.

L'ampliamento dell'offerta di trasporto mediante una rete ferroviaria più estesa, materiali migliori e più infrastrutture globali e locali è un presupposto necessario ma non sufficiente.

Di fatto, le aziende oggi tendono ad accorciare le scadenze, ma soprattutto vogliono un flusso di merci di alta qualità, affidabile e flessibile. La sorpresa e la mancanza di conoscenza sono (insieme) i due peggiori nemici di un'ottimale catena di creazione del valore per prodotti e servizi. Nel traffico su rotaia occorre quindi migliorare la tracciabilità dei prodotti in tempo reale e sviluppare ulteriormente i sistemi informatici, che mettono a disposizione i dati a tutti i partner della catena di fornitura globale. In questo modo il flusso di merci e i processi logistici reali si possono sincronizzare, aumentando costantemente la qualità e il livello di assistenza.

Gli ingorghi sulla rete stradale, la valutazione dei costi di trasporto reali e le disposizioni future: tutto converge verso la necessità di ampliare il traffico su rotaia, affiancandolo ad altri mezzi di trasporto, allo scopo di garantire un'offerta di trasporto interconnessa a livello globale.

Prof. dott. Philippe Wieser
Politecnico federale di Losanna
College of Management of Technology



Tra cielo e terra.

Chi gestisce una regione di produzione Cargo necessita di una visione d'insieme, deve poter anticipare il passo successivo e vivere comunque nel presente. Michel Suter cerca di trovare ogni giorno questo equilibrio.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD

Michel Suter non ama volare. Eppure, per svolgere le sue mansioni di responsabile della regione di produzione Ovest deve saper osservare la sua «Svizzera in miniatura», come ama definirla, dall'alto: questa regione si estende dal confine francese fino a Interlaken e dalla cima di Porrentruy fino a Domodossola, vi si parlano tre lingue e la topografia è così variegata da sembrare un vero concentrato della Svizzera. La prospettiva dall'alto è necessaria per gestire nel dettaglio gli ingranaggi di questa organizzazione.

Le sue mansioni si possono riassumere in una frase, dice Michel Suter: organizzare le risorse in maniera ottimale al fine di ottenere la migliore qualità possibile, dunque un'elevata puntualità a costi il più possibile ridotti. Le risorse: 600 collaboratori e il materiale rotabile, ossia 138 locomotive per lo smistamento e 100 locomotive di linea.

Volendo dare un'idea più concreta della sua attività e osservando come si svolge una giornata tipo, il compito si fa ancora più arduo,

A Michel Suter piace cercare **soluzioni** e creare **novità**.

poiché nessuna giornata è uguale all'altra: si viaggia molto, ci si consulta con altre aziende ferroviarie, con organizzazioni del personale, con direttori del traffico cantonale. Suter sostiene di tentare di ascoltare tutti con attenzione.

Fare oggi una stima per il futuro.

Suter deve valutare l'evoluzione dei mercati nel futuro. Per l'Arco giurassiano il futuro è roseo, poiché la regione ha un grande potenziale innovativo e lo ha dimostrato più volte a livello pionieristico nell'industria orologiera svizzera. Secondo la sua stima, per i volumi da trasportare non si noterà un grande cambiamento, poiché il potenziale non sta nelle merci adatte al trasporto su rotaia.

Michel Suter, quarant'anni, è cresciuto a Montreux e oggi vive con moglie e due figli a Corcelles-sur-Chavornay, tra Losanna e Yverdon. Ingegnere elettrotecnico con un Executive MBA come formazione aggiuntiva, ha lavorato nell'economia privata, per poi approdare, cinque anni fa, alle FFS come responsabile di produzione dello stabilimento industriale di Yverdon. Da un anno è responsabile della regione di produzione Ovest di SBB Cargo.

3 domande.

Qual è stato il suo primo servizio logistico?

A otto anni partecipai a un campo scout, che raggiunsi con tutto il necessario caricato sulle spalle. Mi ha forse fatto male, ma è stata un'esperienza unica.

Alla parola caos cosa risponde?

Il caos è necessario per rinnovare le cose. Dal caos nascono ordine, nuove idee e progresso.

Quale talento vorrebbe avere?

Vorrei poter leggere nel pensiero degli altri per comprenderne meglio le esigenze.

Michel Suter ritiene particolarmente importante che il personale sia sempre soddisfatto e motivato anche nei periodi di cambiamento. Non appena la motivazione viene meno, aumenta il rischio di incidenti: la minima disattenzione può avere conseguenze fatali. Perciò, la sicurezza innanzitutto. Egli parla di una vera e propria cultura della sicurezza che desidera sperimentare concretamente e per la quale si aspetta lo stesso impegno da ciascun responsabile.

A Michel Suter piace cercare soluzioni e creare novità: in questo, il suo lavoro gli lascia ampi spazi di manovra. Quando soffia il vento contrario, come accade in qualsiasi azienda, lui non si scompone, anzi: forte delle precedenti esperienze in altri settori, sembra muoversi nel suo elemento naturale.

Michel Suter punta in alto. Il suo hobby giovanile, oggi un po' trascurato per via degli impegni familiari, era decisamente adatto a lui: l'arrampicata. Tanto cielo, un po' di terra, una corda di sicurezza e uno sguardo indisturbato verso l'immenso. ■



Impressum.

cargo 3|10. Settembre 2010. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano.
Tiratura 20 000 copie. **Redazione** Heini Lüthy (direzione), Sandra Lüscher, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafica/composizione** Scholz & Friends Basel.
Litho ExactaPro, Ariesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)41 210 33 49, fax +41 (0)51 229 00 69, www.sbbcargo.com/cargomagazin

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/magazin. In questo modo riceverete gratuitamente cargo quattro volte l'anno, a casa o in ufficio.

Cambio di indirizzo o abbonamento

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

Servizio clienti:

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

Marketing & Sales:

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

Distribuzione Italia
 SBB Cargo Srl
 Via Vittor Pisani, 7
 20124 Milano
 Italia
 Tel. +39 0331 24 86 74
 Fax +39 0331 24 86 89
sbbmilano@sbbcargo.com

Agenzia di vendita Germania/Benelux
 SBB Cargo GmbH
 Schifferstrasse 166
 47059 Duisburg
 Germania
 Tel. +49 (0)203 607 84 07
 Fax +49 (0)203 607 84 09
deutschland@sbbcargo.com

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





Una relazione di interscambio.

FFS Cargo presenta: la soluzione neutrale per il trasporto ferroviario e il trasbordo nel traffico combinato in Svizzera.

Per superare di notte con il treno le lunghe tratte di trasporto in modo rispettoso dell'ambiente e senza ingorghi nonché sfruttare gli ultimi orari di ritiro e i primi orari di con-

segna per il trasporto iniziale e finale del vostro autocarro. Puntate su FFS Cargo, come trasportatore ferroviario, e sull'offerta rapida e puntuale treno e trasbordo, come complemento ideale all'attuale catena di trasporto, con casse mobili standard oppure casse mobili. Per i dettagli: www.sbbcargo.com/it/combi