

# cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

2 | 11



**Unico...** 4

... il portafoglio del traffico a carri completi.

**Nuovo...** 7

... il posizionamento di SBB Cargo verso nuove sfide.

**Dinamico...** 10

... l'approccio transfrontaliero dell'alleanza Xrail.

**Internazionale...** 18

... la mentalità di Michail Stahlhut.

# Foto di stagione.



## Screensaver: scaricatelo ora.

Il traffico a carri completi (TCC) è l'attività centrale e la spina dorsale di SBB Cargo; esso genera circa il 50 % del fatturato. Ma non solo: il TCC è anche l'asse portante dell'economia svizzera – e il CEO Nicolas Perrin ci spiega il perché in un'intervista (cfr. pagina 7 a 9). Nella foto: un treno di SBB Cargo davanti al castello di Grandson sul Lago di Neuchâtel.

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





## La nostra offerta è straordinaria.

Cara lettrice, caro lettore,

il trasporto merci ultimamente non ha attraversato tempi molto rosei. Anche SBB Cargo si trova davanti a grosse sfide. Per affrontare questa situazione particolarmente impegnativa, stiamo riposizionando l'azienda, e oggi possiamo dire che, dopo i primi passi, siamo sulla buona strada. In questa rivista vi presentiamo quale sarà in futuro il contributo di SBB Cargo in fatto di soluzioni di trasporto efficienti e durevoli.

Questa edizione esce poco prima della fiera Transport Logistic di Monaco di Baviera. Saremo presenti a Monaco per curare i contatti e lo scambio di informazioni: vi invitiamo pertanto a scoprire le caratteristiche tipiche della nostra azienda svizzera, moderna e orientata alla clientela. SBB Cargo offre un interessante punto di incontro per partner, clienti attuali e potenziali. Quattro anni fa abbiamo trasferito il nostro stand dal padiglione al piazzale esterno. Vogliamo creare così uno spazio aperto in cui sia possibile curare i rapporti in un'atmosfera accogliente, gradevole e tranquilla. Il nostro stand – al numero 804/1 – è un'oasi al riparo dalla frenesia della fiera, ma sempre vicina alla nostra attività centrale: la ferrovia. Un posto dove si va volentieri per incontrare altra gente e parlare di affari.

Siamo convinti di proporre alla clientela un'offerta straordinaria – non solo nel nostro stand alla fiera di Monaco, bensì con tutte le nostre prestazioni. Convincetevi di persona. Vi auguro una piacevole lettura.

Nicolas Perrin  
CEO SBB Cargo

## Indice.

- 4 **Campione europeo.**  
Il traffico a carri completi in Svizzera.
- 6 **Programma alternato.**  
«Ferrovia & trasbordo» per il TI interno.
- 7 **Carte vincenti.**  
Intervista con il CEO Nicolas Perrin.
- 10 **Più puntualità e trasparenza.**  
Parte l'alleanza Xrail internazionale.
- 12 **Vicinanza al cliente ed efficienza.**  
SBB Cargo International ancora migliore.
- 14 **Frammenti.**  
Codice. Olten. ChemOil.
- 16 **Come le formiche.**  
È il futuro della logistica?
- 17 **Opera globale.**  
L'opinione del professor Uwe Clausen.
- 18 **Mentalità a contatto.**  
Michail Stahlhut dirige SBB Cargo International.



# Un Paese, tanti raccordi.

In nessun altro posto in Europa si trasportano in percentuale tante merci su rotaia come in Svizzera, nonostante le brevi distanze che caratterizzano il Paese. Il traffico a carri completi è di centrale importanza per SBB Cargo. Ma cosa rende questa forma di trasporto talmente interessante agli occhi dei clienti?

TESTO: BERNHARD RAOS

Le cifre di SBB Cargo relative al traffico a carri completi (TTC) in Svizzera sono davvero impressionanti: sulla rete ferroviaria svizzera transitano ogni giorno oltre 3000 carri con una media di 55 tonnellate di carico a bordo. Per trasportare lo stesso volume di merci su strada occorrerebbero altri 7000 camion in circolazione: un camion di 40 tonnellate ha un carico utile di 25 tonnellate.

Il traffico a carri completi genera circa il 50% del fatturato aziendale e rappresenta l'attività centrale di SBB Cargo. I clienti del traffico merci in Svizzera hanno bisogno di queste capacità in quanto la loro logistica punta sulla rotaia. Con una quota del 23% del volume di trasporto nazionale, SBB Cargo è nettamente il principale trasportatore in Svizzera e raggiunge un livello record in Europa.

## Una sfida per il futuro.

Rafforzare questa posizione di mercato e giungere all'autofinanziamento rappresentano una sfida ardua per SBB Cargo poiché, nella piccola Svizzera, i tragitti dei trasporti sono molto brevi. Da noi un carico di merci percorre in media su rotaia una distanza di appena 145 chilometri, mentre nell'EU la media è di 250 chilometri.

Il 90% delle merci passa attraverso binari di raccordo privati. La Confederazione e l'azienda investono ogni anno circa 40 milioni di franchi nella costruzione e nel mantenimento di questi binari di raccordo.

3500 clienti TTC circa sono collegati alla rete ferroviaria pubblica tramite binari di raccordo. «Il nostro portafoglio clienti è davvero molto vario e non ha pari a livello europeo. Con il TTC trasportiamo anche ingenti volumi di merci per settori che generalmente non sono considerati

«Il nostro portafoglio clienti è davvero molto vario e non ha pari a livello europeo.»

Adrian Kohler

affini alla ferrovia, come il commercio», spiega Adrian Kohler, responsabile della Pianificazione dell'offerta di SBB Cargo. In questo contesto la ferrovia sfrutta la situazione preferenziale di cui gode grazie al divieto per i camion di circolare durante la notte e nei giorni di festa. Con i trasporti durante la notte la ferrovia offre per i clienti un vantaggio considerevole. Un altro fattore favorevole è l'alta affidabilità dei trasporti. L'anno scorso SBB Cargo è riuscita a incentivare la puntualità d'esercizio all'interno della Svizzera – che era già a un ottimo livello – portandola al 98,2%.

## Verso l'autonomia finanziaria.

Attualmente la strategia nel traffico a carri completi in Svizzera è in fase di rielaborazione e sarà applicata in seguito in modo graduale in diversi anni. L'obiettivo è quello di raggiungere

a medio termine un risultato positivo nel traffico a carri completi in Svizzera, in modo da coprire i reinvestimenti necessari nel materiale rotabile e gli oneri finanziari. In stretta collaborazione con i clienti e con FFS Infrastruttura vengono così creati i presupposti per rendere il traffico merci vincente nel lungo periodo sull'affollatissima rete ferroviaria svizzera. Durante l'anno saranno elaborati anche i provvedimenti necessari per raggiungere l'autofinanziamento (cfr. intervista a pagina 7). Per migliorare il TTC anche a livello transfrontaliero, nel 2010 SBB Cargo ha fondato con altre sei società ferroviarie europee l'alleanza Xrail (cfr. pagina 10). ■

## Come funziona il traffico a carri completi.

TCC è la soluzione di trasporto per carri singoli e gruppi di carri. SBB Cargo ritira i carri sul piazzale di carico o direttamente sul binario di raccordo dei clienti. Dopo di che i carri vengono raggruppati e condotti nella stazione della Produzione Cargo Regionale RCP; da qui raggiungono le stazioni di smistamento, per essere nuovamente raggruppati in base alla destinazione e ripartire per una stazione di smistamento nelle vicinanze del luogo di arrivo. Alla fine i carri vengono trasferiti alla loro destinazione finale. Degli oltre 3000 carri ferroviari in transito ogni giorno, il 40% circa concerne il settore import/export, il resto riguarda esclusivamente il traffico nazionale.



## «Ferrovia & trasbordo», l'offerta per il traffico intermodale interno.

Nel transito internazionale il traffico intermodale – trasporto di merci con nave, treno e camion – è divenuto ormai insostituibile. Allo scopo di diffondere questa soluzione con successo anche in Svizzera, nonostante le brevi distanze, nel 2010 SBB Cargo ha lanciato l'offerta «Ferrovia & trasbordo».

TESTO: BERNHARD RAOS

Da oltre vent'anni la Dreier AG di Suhr, nel cantone Argovia, opera nel traffico intermodale. «Se il rapporto prezzo/prestazioni è equo, i nostri clienti sono ben disposti a passare alla rotaia, anche perché questa scelta comporta un'immagine positiva sotto il profilo dell'ecologia», spiega il CEO Hans-Peter Dreier. L'offerta «Ferrovia & trasbordo» di SBB Cargo corrisponde proprio a questi criteri. Dreier si occupa, fra l'altro, di un mandato di trasporto del grande distributore Lidl: tramite il trasporto intermodale assicura la consegna di merce fresca a temperatura stabile controllata alle filiali Lidl, sei giorni alla settimana. Il fatto che un discount alimentare tedesco faccia trasportare i prodotti freschi su rotaia, dimostra che l'offerta «Ferrovia & trasbordo» è davvero competitiva.

Il cliente usufruisce del trasporto durante la notte e della rete espresso di SBB Cargo. «Il trasporto su rotaia è vantaggioso soprattutto quando, per rispettare gli orari di lavoro e di riposo, un turno su strada non è sufficiente», spiega Dreier. Una soluzione combinata strada-rotaia su brevi distanze risulta vantaggiosa, infatti, nel caso in cui il posto di carico e quello di scarico delle merci vengono a trovarsi nel raggio di 30 chilometri da un terminale. Ovviamente, il tratto su strada e quello su rotaia devono essere percorribili nella stessa direzione.

La Dreier AG è uno dei clienti pilota di «Ferrovia & trasbordo». Marc Falconnier, responsabile dei progetti per i clienti di SBB Cargo, parla di un progetto chiave per il traffico intermodale: «Standardizziamo la nostra offerta con un orario fisso e relazioni fisse e la rendiamo accessibile a tutti i trasportatori. Se vi è la richiesta, è prevista anche la possibilità di un orario cadenzato.» SBB Cargo si assume la responsabilità per il tragitto su rotaia da terminale a terminale e per il trasbordo nel terminale stesso. Oltre alla soluzione standard sarà comunque possibile offrire, anche in futuro, soluzioni personalizzate dietro richiesta del cliente.

### Come si svolge concretamente «Ferrovia & trasbordo»?

I clienti di SBB Cargo – spedizionieri e aziende con camion propri – portano i container nel terminale. Qui la merce viene trasbordata su rotaia e condotta fino al terminale di destinazione, dove il trasportatore la preleverà per distribuirla ai clienti finali. Nel quadro di questa soluzione standard SBB Cargo occupa una posizione neutrale; i contatti con il cliente finale e la gestione del mandato restano di competenza del trasportatore. ■



## Giocare ancora meglio le carte.

Da tre anni e mezzo Nicolas Perrin è il CEO di SBB Cargo. In questo periodo la crisi economica è stata una delle grandi sfide, ma non l'unica. Oggi l'impresa si muove nella direzione giusta: per quanto riguarda il ramo internazionale la nuova società affiliata è partita bene, mentre il posizionamento nel traffico interno sarà definito nel corso dell'anno.

TESTO: HEINI LÜTHY

*Nicolas Perrin, nel 2009 SBB Cargo ha registrato una perdita di 62,5 milioni di franchi, mentre nel 2008 erano poco meno di 30 milioni. Come si prospetta la situazione per il 2010?*

Nella nostra pianificazione abbiamo previsto grandi difficoltà per il 2010 e il 2011. Da un lato a causa dei costi derivati dalla ristrutturazione di SBB Cargo, dall'altro a causa di perdite strutturali negli anni della crisi. Ora il franco

forte ci procura notevoli problemi. Con 64 milioni di franchi registriamo nel 2010 una perdita di entità analoga al 2009.

*Il cambio franco-euro è quindi il vostro principale problema al momento?*

In effetti, nelle attività operative il corso di cambio è di gran lunga il problema maggiore. Proprio con il traffico di transito, ma anche con i trasporti >

import/export, come impresa svizzera forniamo un servizio ai clienti dell'Eurozona. In questo senso abbiamo gli stessi problemi dell'industria svizzera delle esportazioni o del turismo. In termini di volumi abbiamo registrato una netta crescita; grazie alla congiuntura favorevole, nel settore aziendale International le prestazioni di trasporto sono aumentate del 15,4%, un valore leggermente superiore alla media del settore. Ma nel 2010 la svalutazione dell'euro sul franco è stata superiore al 20%, compensando negativamente questa crescita. L'economia svizzera, poi, meno colpita dalla crisi rispetto ad altre, in seguito ha anche registrato una ripresa minore. Alcuni settori sono persino in fase di ristagno.

*Quali saranno le conseguenze per i clienti?*

Con l'attuale corso dell'euro non potremo purtroppo evitare di aumentare i prezzi nel corso dell'anno per i trasporti internazionali, ad esempio nell'import/export.

*Avete reagito per tempo ai cambiamenti di mercato nel recente passato e riorganizzato chiaramente l'azienda. Parliamo di SBB Cargo International. Qual è il suo primo bilancio?*

Ritengo molto positiva la fondazione di questa società. Abbiamo preso il via a gennaio 2011 come previsto, e la transizione operativa si è conclusa senza problemi. Anche qui il corso dei cambi incide pesantemente, ma grazie a questo passo oggi siamo più competitivi sul mercato di quanto lo saremmo stati altrimenti.

*Non ci sono correzioni da apportare?*

Abbiamo studiato molto bene questo passo con una concezione a lungo termine. Siamo soddisfatti di aver realizzato il progetto con Hupac, un partner che integra ottimamente la nostra attività di impresa ferroviaria.

*Come reagisce il mercato alla nuova impresa?*

Già nel primo mese siamo riusciti ad acquisire nuovi clienti. Ciò dimostra che sul mercato l'offerta funziona e che i clienti comprendono che la società opera in modo neutrale come traziionista e offre le migliori soluzioni possibili.

*Un'altra novità è l'alleanza Xrail. Anche qui il primo bilancio è altrettanto positivo?*

Per ogni ferrovia che gestisce il traffico a carri completi, i trasporti import/export sono un elemento importante. Xrail è partita bene e l'idea di collegare meglio le singole reti nazionali è valida. In questo settore si è tuttavia evidenziato ancora un certo ritardo. Occorre recuperare un po' di

terreno prima di poter raccogliere i frutti. Sul mercato si percepiscono i primi impulsi positivi.

*Altro tema importante: la strategia dei terminali in Svizzera. Cosa può dirci a riguardo?*

In questo campo SBB Cargo sta lavorando a due progetti concreti: in primis, il gateway Limmattal, per la distribuzione del traffico di container a lunga percorrenza nei piccoli terminali svizzeri e nei binari di raccordo. Il secondo progetto lo abbiamo avviato ex novo con i Porti renani di Basilea. Lo scopo è di vagliare la possibilità di un collegamento nettamente migliore tra nave e rotaia. Questi sono per noi due progetti centrali, con cui vogliamo migliorare a lungo termine la struttura dei terminali oggi insufficiente.

*Quali sono i piani per il traffico intermodale interno?*

Questo è un mercato limitato, a causa delle brevi distanze che caratterizzano la Svizzera. Si tratta di sviluppare un sistema che garantisca la competitività anche su distanze brevi e aumenti così la commerciabilità del prodotto. Anche in questo campo ci sono di sicuro nuove

«Il mantenimento e il potenziamento del traffico merci su rotaia non servono solo all'ambiente ma rappresentano un grande beneficio per l'economia.»

Nicolas Perrin

potenzialità se pensiamo al crescente intasamento delle strade e all'aumento a lungo termine dei prezzi del petrolio.

*Come pensate di sviluppare ulteriormente il traffico a carri completi?*

Il traffico a carri completi è l'attività centrale e la spina dorsale di SBB Cargo; esso genera circa il 50% del nostro fatturato. Ma è anche la spina dorsale dell'economia svizzera, poiché i principali caricatori in Svizzera affidano gran parte della loro logistica a SBB Cargo con il traffico a carri completi. Il dato è anche confermato dal fatto che con una quota di prestazioni di trasporto del 23% nel traffico interno siamo di gran lunga il principale trasportatore della Svizzera. Nel corso dell'anno definiremo con quali misure vogliamo raggiungere gli obiettivi che assicurino la capacità di autofinanziamento del TCC.

*L'autofinanziamento del TCC è proprio una direttiva della Confederazione...*

Esatto, questa è anche un'aspettativa della Confederazione. Il nostro obiettivo è di appron-

tare un buon sistema di logistica per l'economia svizzera. Cominciamo con il chiederci come strutturare l'intero sistema in modo stabile, affinché sia in grado di soddisfare le esigenze del mercato. Ma di certo dobbiamo anche adottare misure volte a raggiungere gli obiettivi finanziari. Studiamo il problema in modo globale, ovvero non consideriamo solo l'aspetto dei costi come i sistemi di produzione e le strutture, ma anche i sistemi tariffari e il posizionamento sul mercato.

*Da tempo si sa che SBB Cargo, così come tutte le altre ferrovie, intende standardizzare i propri prodotti. Cosa significa in concreto?*

Fino ad oggi le ferrovie non hanno raggiunto ancora alcuna standardizzazione, né per le specifiche di prodotto, né per gli aspetti tecnici o lo svolgimento dei processi. Oggi ragioniamo con una logica commerciale offrendo soluzioni individuali sia nella vendita che nella produzione. Il passaggio a una logica industriale è per noi indispensabile. Da una parte definiremo le componenti fisse delle prestazioni, dall'altra dovremo ridurre drasticamente la varietà della

flotta di carri o degli strumenti IT. L'introduzione di prestazioni standardizzate innescherà grandi processi di cambiamento sia internamente che per i clienti e i partner.

*Cosa percepiranno i clienti?*

Un primo passo concreto consisterà nella standardizzazione continua delle catene di processo, dall'offerta alla fatturazione. Il prodotto sarà formato da componenti delle prestazioni chiaramente definite e sarà fatturato in quanto tale. Il vantaggio per i clienti: molta più trasparenza. Perché potranno influire sui propri costi meglio di adesso, acquistando esattamente ciò che forniamo loro e soprattutto ciò di cui hanno bisogno. A tale scopo alcune soluzioni individuali dovranno essere adeguate.

*Lei è CEO da tre anni e mezzo. Quali sono per lei i cambiamenti principali?*

Il più evidente è il processo nel settore International, dove ci siamo completamente riorganizzati nella partnership con Hupac. Abbiamo imparato la lezione della liberalizzazione delle fer-



rovie e fatto un grande passo in avanti. In secondo luogo, abbiamo sviluppato la capacità di gestire la nostra azienda con maggior agilità. Siamo così riusciti a evitare un crollo massiccio durante la crisi. Terzo: nel traffico interno è in corso un riorientamento; non vi sono ancora risultati tangibili ma i lavori procedono in modo molto positivo. Come quarto punto, vorrei sottolineare che con Ferrovia 2030 siamo più fortemente integrati nella pianificazione a lungo termine dell'infrastruttura. Le esigenze di Cargo hanno un ruolo rilevante per le FFS.

*Come si svilupperanno in generale SBB Cargo e il mercato dei trasporti?*

Sono convinto che lo sfruttamento ottimale dell'infrastruttura di rotaia e strada diventerà sempre più essenziale. La disponibilità dell'infrastruttura dei trasporti tenderà a scarseggiare, per cui l'assegnazione dovrà avvenire secondo criteri pragmatici e non dogmatici. La rotaia sfrutta in modo molto efficiente l'infrastruttura, e noi possiamo far valere questo vantaggio. Per questo credo nel futuro del traffico merci ferroviario. In quest'ottica trovo importante constatare che il mantenimento e il potenziamento del traffico merci su rotaia non sono solo necessari a fini ambientali, ma comportano per i nostri clienti un grande beneficio economico. Dal dibattito sulla CO<sub>2</sub> si capisce ad esempio come la sostenibilità si stia ritagliando uno spazio sempre maggiore nella

mentalità imprenditoriale. Insieme a un'efficienza e una qualità elevate, il vantaggio è anche in termini finanziari. Ed è qui che la ferrovia ha in mano buone carte, che in alcuni casi possiamo giocarci ancora meglio.

*A che punto è il posizionamento di SBB Cargo nella primavera 2011?*

Nel settore International siamo in fase di attuazione. Nel traffico interno completeremo la fase del posizionamento nel corso dell'anno, mentre l'attuazione è prevista nel 2012. Tuttavia, una rete di traffico come quella che gestiamo oggi in Svizzera non è un soggetto statico. La logistica si muove e si trasforma, e noi dobbiamo seguire l'andamento del mercato.

*Ciò significa che lei guarda al futuro con ottimismo?*

Ci attendono grandi sfide per le quali abbiamo elaborato delle soluzioni che stanno per essere attuate. Affrontiamo queste sfide passo dopo passo e abbiamo già i primi punti su cui basarci per procedere oltre. ■

## Più prestazioni di trasporto, eppure in perdita.

Nel 2010 SBB Cargo ha aumentato le prestazioni di trasporto del 12,3%, arrivando a 13.111 milioni di tonnellate-chilometro nette. Grazie alla ripresa congiunturale SBB Cargo ha registrato un netto aumento nel traffico intermodale e nei trasporti siderurgici. Anche i trasporti internazionali sono cresciuti, mentre nel traffico interno lo sviluppo è stato di molto inferiore. Nonostante l'aumento delle prestazioni di trasporto, SBB Cargo ha chiuso il 2010 con una perdita di 64 milioni di franchi (2009: -62,5 milioni). In particolare l'indebolimento dell'euro ha influito negativamente sul risultato.

Con la congiuntura favorevole il settore aziendale International ha aumentato le tonnellate-chilometro nette (+15,4%). L'euro debole ha però vanificato gli sviluppi positivi e i ricavi da trasporto sono rimasti quasi invariati rispetto al 2009. In Svizzera SBB Cargo ha risentito dello stentato andamento congiunturale dei rami economici in cui opera. Certi settori erano perfino in stallo e quindi nel 2010 il traffico interno è cresciuto solo di poco. Nel traffico intermodale e nei trasporti per la siderurgia e la chimica SBB Cargo ha ottenuto un netto incremento. I trasporti per l'edilizia hanno invece subito un ristagno e le prestazioni di trasporto per invii postali e commercio hanno registrato un lieve calo.

Nel traffico internazionale SBB Cargo attua la nuova strategia dal 2011. Il riposizionamento nel traffico interno è in fase di elaborazione, con l'obiettivo di offrire un buon sistema di logistica all'economia svizzera.



Laminati di alluminio su rotaia – grazie a Xrail la società Novelis ha meno intoppi.



## Un carro dopo l'altro per riconquistare terreno in Europa.

Un anno fa SBB Cargo ha fondato l'alleanza Xrail in collaborazione con altre sei società ferroviarie europee. Lo scopo è quello di rilanciare insieme il traffico a carri completi a livello internazionale. I clienti hanno già potuto constatare i primi miglioramenti.

TESTO: STEPHAN DIETRICH – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

«L'assegnazione del titolo Swiss Logistics Award a Xrail è stato un vero successo e dimostra che con questo modello di cooperazione ci stiamo muovendo nella giusta direzione», spiega Sassan Rabet, rappresentante di SBB Cargo e vice CEO di Xrail a Bruxelles (cfr. riquadro). Grazie a questa alleanza il traffico a carri completi transfrontaliero (TCC) è destinato a guadagnare rapidità, puntualità, trasparenza e linearità grazie a una prassi amministrativa più semplice.

È necessario intervenire in tutti questi punti. Negli ultimi anni il TCC internazionale, con i suoi binari di raccordo privati, ha perso terreno non solo rispetto al trasporto su strada, bensì anche rispetto ai treni blocco. I motivi sono molteplici: da una burocrazia complessa nel contatto fra le diverse società ferroviarie alla mancanza di puntualità nei trasporti.

Ma la situazione ora è destinata a cambiare. «Il nostro obiettivo è quello di garantire la puntualità almeno al 90%», promette Chantal Schilter, Service Manager di Xrail. Miglioreranno anche i tempi delle offerte: in passato, dalla domanda all'offerta concreta passavano spesso diverse settimane; con Xrail l'attesa è di massimo tre giorni.

### Meno burocrazia.

I primi risultati positivi si sono già manifestati: «Con Xrail abbiamo potuto constatare un netto miglioramento sul piano burocratico», spiega Bertrand Carrupt, Manager Business Services di Novelis, il principale gruppo mondiale per la produzione di laminati in alluminio di cui, dopo numerose fusioni, fa parte anche l'ex Alusuisse. I laminati di alluminio in partenza o destinati agli stabilimenti di Sierre, nel Vallese, viaggiano attraverso tutta l'Europa. «I nostri principali clienti in Europa sono raggiungibili quasi tutti con la ferrovia, e la sicurezza dei trasporti rappresenta per noi un fattore vincente sempre più importante», sottolinea Carrupt.

«Con Xrail nascerà gradualmente un piano di trasporto europeo fra un binario di raccordo e l'altro», spiega Chantal Schilter. Il committente ha inoltre la possibilità di accedere in qualsiasi momento, via Internet, alle informazioni sullo stato dei suoi trasporti. Eventuali ritardi e il nuovo orario di arrivo previsto vengono comunicati al cliente. Migros, il maggiore cliente di SBB Cargo, è un'altra azienda che punta sistematicamente sulla ferrovia e su SBB Cargo.



Sette società ferroviarie attive in undici paesi: cartina con le regioni europee servite da Xrail.

Questo grande distributore trasporta per esempio su rotaia fino in Svizzera banane dai porti tedeschi, cereali dall'Olanda, nonché articoli per il campeggio e bevande dall'Austria.

Markus Helg, responsabile dei trasporti internazionali di Migros, è soddisfatto dei miglioramenti nella collaborazione fra le ferrovie euro-

Piano di trasporto europeo da un binario di raccordo all'altro.

pee e intravede i primi risultati positivi: «Il sistema di controllo online Track & Trace crea maggiore trasparenza sullo stato del trasporto mentre l'impegno di Xrail a garantire l'orario di arrivo al 90% ci aiuta nella pianificazione», spiega. Per quanto riguarda i trasporti in Germania, si augura condizioni più vantaggiose rispetto al trasporto su strada. Migros vedrebbe di buon occhio un'estensione della rete Xrail in Italia e in Francia, al fine di trasferire anche qui, dalla strada alla rotaia, il trasporto di merci particolarmente adatte al treno (p. es. l'acqua minerale).

In primo luogo Sassan Rabet intende concentrarsi tuttavia sulla creazione della rete in quei paesi che sono serviti dall'alleanza e constata: «Mentre i partner di Xrail puntano fortemente sul futuro del traffico a carri completi a livello internazionale, altrove si verifica la tendenza inversa.» Tuttavia non abbandona la speranza che in futuro Xrail possa estendere la propria rete anche altrove. ■

### SBB Cargo è ben rappresentata a Bruxelles.

Xrail è stata fondata nel febbraio 2010 a Zurigo, su iniziativa dell'Unione Internazionale delle Ferrovie (UIC), e ha sede a Bruxelles. Oltre a SBB Cargo le imprese ferroviarie fondatrici di Xrail sono DB Schenker Rail (Germania, con trasporti anche nei Paesi Bassi e Danimarca), Rail Cargo Austria (Austria, anche Ungheria), CD Cargo (Repubblica Ceca), Green Cargo (Svezia, anche Norvegia), SNCB Logistics (Belgio) e CFL Cargo (Lussemburgo). Ogni azienda delega un proprio rappresentante nell'organo direttivo. SBB Cargo è rappresentata da Sassan Rabet che ricopre anche la carica di vice CEO di Xrail.

Treno di SBB Cargo in transito per IFB a Wynigen, vicino a Burgdorf (canton Berna).



## Nuove soluzioni per l'asse Nord-Sud.

SBB Cargo International trasporta già ora notevoli volumi per clienti importanti. Al fine di un successo durevole, la giovane azienda deve incentivare ulteriormente la vicinanza alla clientela e risolvere i problemi di capacità nonché le lacune tecniche.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: GIAN VAITL

All'inizio di quest'anno SBB Cargo International è approdata sul mercato sotto forma di nuova azienda impegnata sull'asse Nord-Sud attraverso la Svizzera. Le aspettative dei clienti nei confronti di SBB Cargo International sono alte e altrettanto chiare, come spiega Renzo Capanni, che da febbraio 2011 ricopre la carica di Business Unit Manager South presso l'operatore belga Inter Ferry Boats IFB: «Per il traffico intermodale desideriamo un fornitore di trazione neutrale, che assicuri la massima produttività con prestazioni di qualità e costi ade-

guati.» IFB trasporta ogni giorno 70 treni shuttle sulla sua rete europea.

SBB Cargo International conduce attualmente per IFB ben 60 treni alla settimana dalla Francia e dal Belgio verso l'Italia. La rete e i collegamenti vengono continuamente ampliati: l'autunno scorso è stato istituito un nuovo collegamento dalla Francia del Nord a Milano a cui, a febbraio di quest'anno, ha fatto seguito il prodotto Zeebrugge – Milano. Il 50 % del volume dei trasporti transita sotto l'egida di SBB Cargo International

da Aquisgrana, sulla frontiera belga-tedesca, attraverso la Germania fino a Basilea. Le rimanenti prestazioni provengono dalla Francia e sono fornite dalla Sibelit, una cooperazione di cui fanno parte SNCB Logistics, SNCF Fret, CFL e SBB Cargo. A Basilea i trasporti passano in mano a SBB Cargo International.

Insieme per essere più efficienti.

Nella seconda metà dell'anno, IFB intende incentivare di circa il 10 % il volume trasportato >

## Inter Ferry Boats – in tutte le direzioni.

L'azienda belga Inter Ferry Boats IFB offre trasporti intermodali in una rete europea che si estende in Europa da est a ovest e collega le principali piattaforme logistiche fra l'Europa del Nord e l'Europa del Sud. Nei punti chiave della catena dei trasporti, IFB gestisce inoltre dei terminali propri. IFB fa parte della società anonima SNCB Logistics SA, fondata il 1° febbraio, e registra un fatturato di 250 milioni di euro all'anno.

da SBB Cargo International. A tale scopo, i rappresentanti dei partner hanno creato un gruppo di lavoro chiamato «Product Redesign», che persegue lo scopo di accrescere sensibilmente l'efficienza del traffico ferroviario. «Finora siamo soddisfatti delle prestazioni di SBB Cargo International», riassume Capanni e aggiunge: «Gli sviluppi di questo gruppo di lavoro e i risultati in termini di neutralità e qualità saranno decisivi per l'ulteriore ampliamento della nostra cooperazione.»

Anche Michail Stahlhut, direttore di SBB Cargo International, è soddisfatto dell'attuale andamento degli affari. Accanto all'incremento dei trasporti con IFB, a gennaio la sua azienda ha firmato un contratto quadro con l'operatore olandese ERS Railways per una collaborazione durevole sull'asse Nord-Sud. «L'ingranaggio funziona e tutto fila liscio. Ma dobbiamo far sì che non manchi il carburante», sentenzia Michail Stahlhut. Fuor di metafora intende dire che l'azienda necessita di altri clienti. Per questo Stahlhut cerca il dialogo, come è già avvenuto con IFB: «Vogliamo andare incontro alle attese dei clienti, sentire dove possiamo migliorare la nostra attività e diversificare i nostri prodotti.» Nel primo semestre farà un «Roadshow» per diffondere nell'agguerrito mercato ferroviario il marchio «SBB» che, secondo lui, gode di una buona fama.

### A proposito di capacità.

Il successo non dipende soltanto dall'aumento della clientela, bensì anche dalla capacità disponibile. «Se pensiamo a crescita ed effi-

cienza, dobbiamo riflettere anche sui problemi di capacità», dice Michail Stahlhut. E si riferisce in primo luogo all'infrastruttura ferroviaria, facendo appello agli Stati come investitori, e in secondo luogo alla capacità in termini di locomotive disponibili. «Se vogliamo lavorare bene a livello transfrontaliero, abbiamo bisogno di nuove soluzioni, come la compatibilità con più sistemi e l'interoperabilità, in particolare nel campo della sicurezza. Dobbiamo essere più agili. Non è possibile, per esempio, che due locomotive dello stesso produttore non siano compatibili e non si possano utilizzare per la trazione doppia solo perché non provengono dalla stessa serie.» In vista di questi miglioramenti cerca il dialogo con i costruttori.

Il successo di una ferrovia merci internazionale dipende da due altri fattori: il primo riguarda i processi e l'interoperabilità del traffico ferroviario nel suo insieme. «Le soste alle frontiere na-

## Collegamenti intelligenti per le sedi di produzione delle industrie europee.

zionali vanno ridotte così come i limiti tecnici della capacità del sistema ferroviario, dovuti ad esempio ai diversi sistemi di alimentazione e sicurezza o a diverse lunghezze massime dei treni», spiega Michail Stahlhut. Il secondo riguarda invece il fattore umano: «Macchinisti validi, in grado di parlare più lingue e dotati di una preparazione in più sistemi sono la nostra grande risorsa.»

Guardando a un futuro lontano, Michail Stahlhut pensa che il know-how di SBB Cargo International si potrebbe sfruttare anche su un'altra linea, aggiungendo all'attuale asse Nord-Sud un ulteriore passaggio attraverso il Brennero in collaborazione con partner adeguati. «Se vogliamo conservare la posizione dell'Europa come importante hub commerciale mondiale, noi società ferroviarie dobbiamo collegare in maniera intelligente gli stabilimenti industriali in Europa.» ■

## SBB Cargo International: l'offerta.

SBB Cargo International è stato fondato nel 2010 da SBB Cargo e dall'operatore del traffico intermodale Hupac sotto forma di società autonoma e neutrale per il traffico di transito transalpino fra la Germania e l'Italia. L'offerta di trasporti intermodali e treni blocco si orienta ai flussi globali di merci e tiene conto dell'importanza dei porti del Mare del Nord per l'approvvigionamento dell'Europa. SBB Cargo International mira a offrire soluzioni a prezzi vantaggiosi sull'asse Nord-Sud tramite strutture agili e sistemi produttivi cadenzati.

## NOTIZIE DAL MERCATO

### Trasporto da record attraverso il Gottardo.

11,2 per 3,7 per 4,4 metri e 180 tonnellate: queste sono le misure di un trasformatore destinato alla sottostazione elettrica di Alpiq a Lavorgo (TI). In quattro fine settimana SBB Cargo ha trasportato attraverso il Gottardo quattro di questi colossi costruiti da Siemens, utilizzando un carro speciale della società Felbermayr: si tratta in assoluto dell'oggetto più grande mai trasportato su questa linea. Per preparare il trasporto ci sono voluti due anni poiché in alcuni punti della galleria restavano solo pochi centimetri fra il carico e la parete.

Sul sito [www.sbbcargo.com/trafo](http://www.sbbcargo.com/trafo) si può vedere un filmato del trasporto.

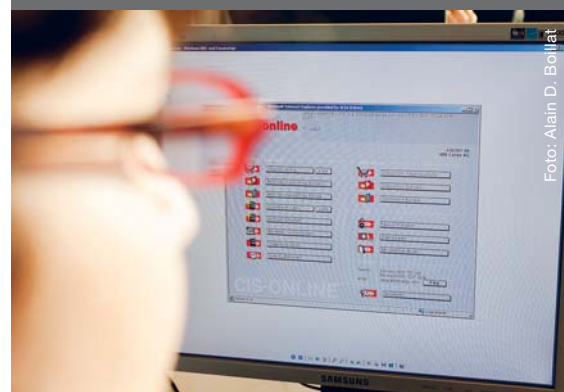


Foto: Alain D. Bollat

### Che cos'è il CIS?



Track & Trace – vale a dire la possibilità di essere informati in qualsiasi momento sullo stato e la posizione di un trasporto – costituisce oggi un fattore importantissimo nella logistica. Per i clienti di SBB Cargo e SBB Cargo International questo è reso possibile dal «Sistema d'informazione Cargo» CIS. I dati d'invio vengono elaborati sempre durante la notte. I clienti hanno inoltre via CIS la possibilità di impartire gli ordini di trasporto e di disporre dei carri merci direttamente online. Il CIS è accessibile tramite il sito [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com); con il link Cargo online > CIS-online si può scaricare il manuale utenti in formato PDF.



## Codice comportamentale per tutti i collaboratori delle FFS.

«Il codice comportamentale stabilisce le regole di comportamento che determinano tutte le nostre azioni nel lavoro quotidiano in materia di sicurezza, qualità e sostenibilità.» Queste parole costituiscono il prologo di un regolamento che è entrato in vigore il 1° gennaio di quest'anno nell'azienda FFS ed è valido anche per SBB Cargo. Esso rappresenta uno strumento di sostegno per i collaboratori nell'applicazione della strategia aziendale ai fini di un successo duraturo.

Il codice comportamentale contempla i diversi settori e norme relative al lavoro e tocca diversi argomenti, come protezione della personalità, discriminazione, molestie, salute e diritto del lavoro, sicurezza, comunicazione e informazione della clientela. Tratta inoltre vari aspetti legati ad ambiente e sostenibilità, anticorruzione e conflitto d'interessi, prescrizioni di legge e disposizioni interne, in particolare in materia di protezione dei dati, legge sulla concorrenza e resoconto finanziario.

Il codice comportamentale vale per tutti i collaboratori delle FFS. Grazie a questo strumento i clienti hanno ancora di più la certezza che le FFS si impegnano a favore di sicurezza, qualità e sostenibilità.

## La nuova sede di SBB Cargo International è ricca di storia.

SBB Cargo International, l'azienda specializzata in traffico intermodale e treni blocco a livello internazionale, ha la sede operativa a Olten.

La posizione è ideale e simbolica: la nuova sede di SBB Cargo International si trova dove l'asse nazionale del traffico ferroviario Est-Ovest si incrocia con l'asse internazionale Nord-Sud. E anche l'indirizzo – Riggenbachstrasse 8 – ha un suo significato simbolico: l'alsaziano Niklaus Riggenbach, a cui è intitolata la strada, fu direttore e capomacchinista presso le officine della Ferrovia Centrale svizzera a Olten nel 1856. Egli diede un sostanziale contributo allo sviluppo della ferrovia a cremagliera che fu impiegata per la prima volta nel 1871 nella ferrovia Vitznau-Rigi, dove è tuttora in servizio.

In questa sede storica si trova a operare la nuova azienda diretta da Michail Stahlhut (cfr. pagine 12 e 18). Oltre 600 collaboratori super qualificati in Germania, Svizzera e Italia garantiscono con il loro impegno qualità e sicurezza all'attività di SBB Cargo International per 365 giorni all'anno.

### Indirizzo di contatto:

SBB Cargo International, Servizio clienti, Riggenbachstrasse 8, 4600 Olten.  
Telefono per la Svizzera: 0800 707 100, telefono per l'Europa: 00800 7227 2224. E-mail: [info@sbbcargo-international.com](mailto:info@sbbcargo-international.com)

[www.sbbcargo-international.com](http://www.sbbcargo-international.com)



## Soddisfazione della clientela 2010: miglioramenti in singoli settori.

Dopo diversi anni di risultati positivi, nel 2010 la soddisfazione dei clienti di SBB Cargo è leggermente scesa. Ma con alcuni provvedimenti mirati in singoli settori, è stato possibile rialzare notevolmente il livello.

Da un punto di vista complessivo la clientela svizzera ha dato a SBB Cargo un giudizio alquanto positivo, pari a 7,46 su 10 punti (2009: 7,61). In alcuni settori il voto di quest'anno ha addirittura superato quello dell'anno scorso. I risultati migliori sono stati riportati dalle categorie partner commerciali, qualità della gestione dei trasporti, comunicazione e servizio clienti. È incoraggiante, inoltre, che grazie a miglioramenti effettuati nel 2010, la fatturazione e la gestione dei reclami abbiano ottenuto un voto nettamente superiore rispetto al passato.

Nel 2010 è aumentato ulteriormente il grado di soddisfazione per la gestione dei trasporti. Lo stesso vale per le informazioni sulle irregolarità. In futuro SBB Cargo intende potenziare ulteriormente la qualità e i servizi. Quest'anno, ad esempio, intendiamo migliorare il processo di offerta, il servizio clienti e il management dei reclami.



## ChemOil: risparmiare nella logistica senza perdere in qualità.

ChemOil, la società affiliata di SBB Cargo, offre prodotti individuali per il trasporto di merci pericolose. Grazie al suo know-how, i clienti possono risparmiare sulle spese di logistica senza mettere a rischio la qualità.

Refined Benzene Heartcut (RBHC) è una miscela a base di benzolo, classificata come merce pericolosa, che esce come prodotto di scarto dalla raffineria di Trecate nell'Italia settentrionale. Per essere trattata, la miscela RBHC deve essere trasferita a Rotterdam, ma vi può arrivare esclusivamente tramite la navigazione interna. Per questo, ferrovia e nave devono essere abbinate in un'unica soluzione intermodale.

In passato i treni blocco viaggiavano da Trecate a Mannheim. Dall'aprile 2007 ChemOil ha ottimizzato questo trasporto con un nuovo concept: invece di andare a Mannheim, la merce arriva a Basilea-Birsfelden, dove viene depositata in due cisterne per una capacità totale di 3600 metri cubi. Qui il prodotto di raffineria RBHC riprende il viaggio in nave; grazie al deposito intermedio, la modalità di trasporto fluviale si può sfruttare anche quando il livello del Reno è molto basso. Con questa ottimizzazione si riesce a risparmiare un'intera composizione di carri, ottenendo così anche una netta riduzione dei costi.

L'elaborazione di questi programmi per il trasporto di merci pericolose fa parte dell'attività centrale di ChemOil. «Siamo uno dei principali fornitori svizzeri di soluzioni globali mirate per il trasporto di merci pericolose», spiega il direttore Richard

Seebacher. «ChemOil dispone di un profondo know-how e di esperienza pratica nel settore.»

In stretta cooperazione con SBB Cargo e altre ferrovie merci, l'azienda ha sviluppato prodotti configurabili per treni blocco, gruppi di carri e carri singoli. «Ci consideriamo specialisti di logistica ferroviaria e ci distinguiamo dalle aziende ferroviarie generiche», spiega Seebacher. Con il prodotto «ChemLink», per esempio, diversi insediamenti chimici selezionati in Germania e nel Benelux vengono collegati con la Svizzera e l'Italia del Nord con treni di linea diretti per gruppi di carri.

ChemOil si assume per i clienti anche l'intero management delle flotte, compresa la pianificazione e la gestione dei carri. Su richiesta, lo svolgimento degli ordini e il sistema di fatturazione vengono automatizzati. I clienti usufruiscono inoltre del sistema di localizzazione e tracciamento che permette di rintracciare i carri in viaggio in qualsiasi momento. Sempre su richiesta del cliente, ChemOil offre anche altri servizi accessori.





## Formiche a servizio dei disponenti.

Possiamo imparare molto dalla natura. Il velcro nasce dall'osservazione delle piante con frutti uncinati, o si tenta di riprodurre l'effetto loto, cioè la capacità di mantenere autonomamente pulite le superfici. La natura ha addirittura una soluzione per complessi problemi logistici: l'algoritmo delle formiche.

TESTO: ROLAND FISCHER – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

Le formiche costruiscono strade, trasportano merci in massa, eppure non conoscono la logistica. I loro tragitti non sono coordinati, non c'è una centrale che dà le disposizioni. Manca una supervisione, eppure tutto funziona perfettamente – un fenomeno che la scienza ha studiato più approfonditamente solo di recente e che ha chiamato «intelligenza collettiva»: gli insetti sono come le cellule di un singolo grande cervello; la colonia non è guidata dall'alto ma si guida da sé.

Non c'è niente di segreto o paranormale, il tutto si basa su semplici meccanismi che, ripetuti

migliaia di volte, possono produrre soluzioni «intelligenti». Gli sviluppatori di software si sono ispirati a questo principio, e quindi di recente anche i disponenti della centrale camion di Migros a Zurigo sono supportati da un sistema di formiche artificiali nell'elaborazione dei piani itinerari.

Quando le formiche sciamano – in natura come nel computer – si muovono dapprima senza una meta precisa. Esplorano i dintorni secondo il principio di casualità, fanno tragitti a volte brevi a volte più lunghi, cercano cibo e lo riportano al nido. Ovunque vadano, lasciano dietro

di sé una scia di odore, il feromone, che però evapora rapidamente. Attratte da questa effimera scia, le formiche tendono a seguire i percorsi già «marcati» dalle altre formiche uscite alla ricerca di cibo, mentre i percorsi poco frequentati vengono progressivamente abbandonati. Si crea così in modo automatico l'itinerario ideale tra cibo e nido.

La pratica è il modo migliore.

Questo metodo «trial and error» ha ispirato oltre vent'anni fa gli informatici a sviluppare un processo di ottimizzazione, il cosiddetto algoritmo >



delle formiche. Sorprendentemente richiede molti meno calcoli ricercare empiricamente una soluzione piuttosto che svolgere correttamente un problema con il metodo matematico. Calcolare con esattezza un piano itinerari ottimale con numerose mete e ancora più percorsi possibili comporta un'enorme mole di lavoro che terrebbe a lungo impegnati anche i supercomputer. Liberare uno sciame di formiche facendo loro marciare di volta in volta il tragitto migliore, è invece un compito che un normale computer può svolgere in pochi minuti.

Migros si è già fatta convincere dall'idea. Dall'inizio dell'anno il computer propone ogni mattina un piano itinerari – ma il ruolo del disponente non è diventato superfluo. «Il si-

**Gli itinerari possono cambiare completamente di giorno in giorno, serve flessibilità.**

stema funziona solo in simbiosi con l'individuo che ne fa uso», spiega Ruedi Hug, ingegnere del software da Cantaluppi & Hug e responsabile del software di ottimizzazione impiegato da Migros. Il disponente deve costantemente regolare il programma. Nonostante l'effetto simbiotico, tuttavia, le soluzioni sono del tutto autonome e spesso anche sorprendenti. Le formiche artificiali non tengono in considerazione la routine, il che può limitare l'applicazione pratica. Gli itinerari escogitati possono cambiare completamente di giorno in giorno e questo richiede grande flessibilità non solo al disponente, ma all'intera catena che va dal magazzino all'autista. Per questa ragione la Posta ha già interrotto una fase pilota con lo stesso programma.

Hug è però convinto che programmi simili troveranno in futuro ampio uso nella logistica: «Il prossimo passo sarebbe l'ottimizzazione in tempo reale, per reagire dinamicamente alle situazioni quotidiane come le variazioni del traffico e gli ordini modificati con breve preavviso.» Per lui la grande sfida è rappresentata dal flusso di dati – tutte le informazioni importanti devono arrivare alla cabina dell'autista pronte per l'uso. E questo nemmeno le formiche sono in grado di farlo. ■



Foto: ZVG

## Opportunità per il traffico merci su rotaia.

*Cari responsabili di logistica,*

*la divisione del lavoro è il trend del momento a livello mondiale, sopravvive anche agli alti e bassi della congiuntura e rappresenta per la logistica un'opportunità ma al contempo un impegno. La ferrovia ne trae vantaggio quando si tratta di trasportare grandi quantità tra i centri industriali o tra i porti marittimi e l'hinterland. Opposta eppure coesistente si osserva una tendenza a favore del vettore di trasporto camion, determinata dalla struttura delle merci.*

*In Europa, in particolare sull'asse Nord-Sud, c'è un'infrastruttura in linea di massima efficiente, da migliorare in alcuni punti, che costituisce una buona base. In questo campo la Svizzera, nel proprio interesse e in quello europeo, è un modello esemplare con i suoi investimenti a lungo termine. Lungo gli assi europei Ovest-Est, però, la rivalizzazione e liberalizzazione concordate a livello europeo non hanno ancora dato ovunque i frutti sperati, o non sono ancora state attuate in modo sufficiente.*

*La trasformazione di numerose ferrovie di stato in imprese di trasporto in concorrenza tra loro e l'arrivo di nuovi offerenti comportano nuove opportunità anche e soprattutto per programmi innovativi di raggruppamento dei volumi di trasporto di vari clienti di settori diversi. In quest'ottica la logistica non si limita allo spostamento delle merci da A a B ma dà vita a un'opera globale di gestione dei flussi di materiali e informazioni, in grado di garantire benefici completi ai clienti e configurare in modo ottimale l'impiego di risorse quali le locomotive e i carri, il personale e i tracciati. Anche se agli occhi dei caricatori la ferrovia appare a volte complicata, questa è in realtà un sistema di movimentazione dall'elevata efficienza energetica. È di primaria importanza impiegare sistematicamente questi punti di forza nello svolgimento di incarichi in seno ai sistemi logistici globali.*

*I clienti che si rivolgono agli specialisti della ferrovia hanno tutto da guadagnare, così come le imprese ferroviarie, dimostratesi capaci di orchestrare abilmente le loro attività in questi tempi caratterizzati dall'aumento del prezzo del petrolio e delle quantità di trasporto.*

*Il prof. dott. Uwe Clausen è titolare della cattedra per Sistemi di trasporto e logistica presso la Technische Universität di Dortmund, è direttore del Fraunhofer-Institut für Materialfluss und Logistik (IML) e presidente della Fraunhofer-Allianz Verkehr.*



## In campo ferroviario gli svizzeri sono **bravi**.

Nella sua vita professionale Michail Stahlhut, direttore di SBB Cargo International, si è sempre occupato di ferrovia. Nel suo nuovo incarico la novità sta nella dimensione internazionale; ma non sarà difficile per lui, che è tedesco, andare «oltre le frontiere».

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD

Michail Stahlhut è un uomo invidiabile. Ha fatto ciò che sognano tanti ragazzi, uomini e forse anche alcune donne: ha impiantato in Germania un'azienda ferroviaria privata «compreso l'acquisto di locomotive e tutto il resto», come racconta senza nascondere la sua soddisfazione e il suo orgoglio. Ma l'esperienza che l'ingegnere edile e ambientale ha portato in seno a SBB Cargo International non si limita, naturalmente, a questo. Ha diretto un centro Cargo della DB Schenker Rail (cfr. riquadro) e in veste di presidente ha accompagnato la Osthannoversche Eisenbahn (ferrovia Hannover est) alla privatizzazione e in seguito alla ristatalizzazione. «Proseguire la carriera da SBB Cargo International è stato per me un passo naturale: ho una certa esperienza nella ferrovia, a gestione sia privata sia statale.»

### Imparare dagli altri.

Michail Stahlhut ha portato in Svizzera anche qualcos'altro: la curiosità per il Paese. «In Germania in genere si dice che gli svizzeri sono bravi e che hanno molto da insegnare in materia di ferrovia. Quando sono arrivato qui ho constatato che gli svizzeri non solo sono più bravi, ma hanno addirittura molto da insegnare.» Ha scoperto però anche delle differenze fra un paese e l'altro: «In Svizzera si discute più a lungo in fase decisionale. Le decisioni, però, una volta prese, vengono subito attuate. In Germania le discussioni sono brevi, ma in fase di realizzazione si tende qua e là a fare delle modifiche.»

Lui sarebbe per la via di mezzo. La Germania, la Svizzera e l'Italia dovrebbero imparare l'una dall'altra. «Le differenze ci forniscono la possibilità di migliorare e assumere un'ottica internazionale – proprio ciò che vogliono i nostri clienti.» È in questa ottica che promuove degli incontri sovragionali per favorire il contatto fra mentalità diverse.

**Michail Stahlhut** ha 45 anni; è entrato nel mondo della ferrovia subito dopo gli studi, assumendo la carica di direttore di un centro Cargo di Railion (oggi: DB Schenker Rail). In seguito ha messo in piedi un'azienda ferroviaria privata per Eichholz Eivel GmbH. Più tardi è passato alla presidenza della Osthannoversche Eisenbahn OHE, che in Germania rappresenta per importanza la seconda ferrovia passeggeri e la quinta ferrovia merci. Dopo la vendita della OHE alla società inglese Arriva plc, nel 2007 è diventato direttore e responsabile della Tecnica della Arriva Deutschland GmbH. Dall'autunno 2010 Michail Stahlhut è direttore di SBB Cargo International.

Ma c'è qualcosa che Michail Stahlhut non ha ancora portato in Svizzera: la sua famiglia. Ha voluto risparmiarsi ai suoi due figli – ancora in età di scuola elementare – i continui spostamenti dettati dalla sua carriera. Il suo «hub familiare» si trova a Dortmund, dove vivono appunto i suoi cari. Negli ultimi mesi ha fatto la spola fra la Germania e la Svizzera.

E questo resterà invariato anche dopo il trasferimento a Olten; il «ricongiungimento familiare» avverrà forse più tardi. Finora, durante la settimana, la sua vita è stata interamente dedicata al lavoro. Nei primi cento giorni del suo nuovo lavoro non ha toccato il sassofono neanche con un dito, anche se suonare significa molto per lui. Anche le sue scarpe da jogging sono rimaste a riposo. Ma da vero sportivo Michail Stahlhut la prende con filosofia: «In due anni vogliamo fare di SBB Cargo International un'azienda di successo. Non si tratta di un compito facile e comporta delle rinunce, altrimenti non vale nemmeno la pena abbordare il progetto.» ■

### 3 domande.

#### Qual è stata la sua prima prestazione logistica?

«Quando avevo undici anni i miei genitori hanno acquistato una vecchia abitazione. Il pavimento della cucina era interamente da rifare. Il mio compito era quello di non far fermare la betoniera.»

#### Cosa le fa venire in mente la parola caos?

La mia cantina a Dortmund: spesso i miei figli adolescenti la trasformano in officina per il tempo libero insieme ai loro amici.»

#### Quale altro talento le piacerebbe avere?

«Sono un vero tifoso e mi piacerebbe saper giocare a calcio come un campione. Mi consola il fatto che almeno mio figlio è bravo: a dodici anni gioca già molto meglio di me.»



#### Impressum.

cargo 2|11. Maggio 2011. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Heini Lüthy (direzione), Martin Radtke, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafica/composizione** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)43 233 88 84, fax +41 (0)51 229 00 69, [www.sbbcargo.com/cargomagazin](http://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](http://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](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com) o per posta a: SBB Cargo, cargo magazin, G-VB-REG-MKO, Centralbahnstrasse 4, 4065 Basilea, Svizzera

#### Servizio clienti:

**SBB Cargo AG**  
Servizio clienti  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. Svizzera 0800 707 100  
Fax Svizzera 0800 707 010  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
Fax Europa 00800 7222 4329  
[cargo@sbbcargo.com](mailto:cargo@sbbcargo.com)  
[www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

**SBB Cargo International**  
Riggenbachstrasse 8  
4600 Olten  
Svizzera  
Tel. Svizzera 0800 707 100  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
[info@sbbcargo-international.com](mailto:info@sbbcargo-international.com)

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





SBB CFF FFS Cargo

Viviamo in un mondo globalizzato in cui per avere successo bisogna agire in rete. Anche a livello nazionale. FFS Cargo crea un ponte di collegamento tra efficienza e sostenibilità. Ogni giorno forniamo ai nostri clienti prestazioni di trasporto affidabili e indichiamo così all'economia svizzera la strada verso un futuro sostenibile dei trasporti. Venite a trovarci alla fiera *transport logistic* 2011 a Monaco, nell'area espositiva esterna (stand FGL 804/1).



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