

# cargo

**Appuntamento sul Gornergrat.** Anche le bevande rinfrescanti arrivano in alta quota. 6

**Viaggiano bene** le automobili con SBB Cargo in Svizzera. 10

**L'alto tasso nutritivo della lava tedesca.** Anche per le piante svizzere. 14

**Ferrovia merci e massima puntualità?** Ci pensa Ruedi Büchi. 18



**Frammenti. 4**

Offerta ampliata. Fiera di Verona. Maggiore vicinanza alla clientela grazie alla riorganizzazione.

**Qualità fino all'ultimo. 6**

La bibita dissetante Rivella esiste quasi solo in Svizzera, ma arriva anche oltre i 3000 metri.

**Una massa di qualità. 9**

Quella della cioccolata Camille Bloch. *cargo* a colloquio con Daniel Bloch, CEO della rinomata fabbrica di cioccolata.

**L'affidabilità che viene da un unico interlocutore. 10**

SBB Cargo trasporta due volte alla settimana 240 automobili per conto di Emil Frey, da Zeebrugge alla Svizzera.

**Maggiore trasparenza per i clienti di ChemOil. 12**

Grazie ai Key Performance Indicators, la società affiliata di SBB Cargo ottimizza il trasporto di sostanze chimiche.

**Gli amici lo chiamano «Jumbo». 13**

SBB Cargo ha acquistato cinquanta carri merci Habbiillns. Materiale rotabile di classe superlativa.

**La lava che fa bene all'erba. 14**

Dopo 13 000 anni, il materiale lavico dell'Eifel nutre il suolo della Svizzera centrale.

**Carri pesati con assoluta precisione. 16**

Mettler Toledo fornisce ogni tipo di strumento di pesa: per gli strumenti da laboratorio come per la ferrovia.

**Incremento delle prestazioni di trasporto. 17**

Le cifre del primo semestre di attività di SBB Cargo rivelano un incremento operativo.

**La puntualità è il suo mestiere. 18**

Ruedi Büchi garantisce che i treni merci arrivino a destinazione in perfetto orario.

**Copertina:** freschezza pura ad alta quota: un carico di Rivella in viaggio verso il Kulmhotel Gornergrat a bordo della Gornergrat-Bahn. Sullo sfondo, a sinistra, il Weisshorn (4505 m s.l.m.)

**Desiderate un abbonamento gratuito?**

Trovate il modulo online su:  
<http://www.sbbcargo.com/it/rivista>. In questo modo riceverete gratuitamente *cargo* quattro volte l'anno, a casa o in ufficio.

**Cambio di indirizzo o abbonamento**

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 00 69 o tramite posta a

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

**Impressum.**

**cargo 3|06.** Settembre 2006. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Martin Radtke (Direzione), Stephan Appenzeller, Marcel Hänggi, Benno Grüter, Christoph Rytz, Tom Schaich. **Grafica/Composizione** Favo Agenzia pubblicitaria, Basilea. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)51 229 06 55, fax +41 (0)51 229 06 66, [cargomagazin@sbb.ch](mailto:cargomagazin@sbb.ch), [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

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



## «Dietro i prodotti svizzeri di qualità c'è sempre una logistica di altissimo livello.»

Care lettrici, cari lettori,

le aziende che distribuiscono prodotti e servizi svizzeri di alta qualità hanno una cosa in comune: si distinguono per la tenacia, l'unicità, la serietà, la precisione e la cura dei dettagli, senza mai perdere di vista l'insieme.

La Chocolats Camille Bloch SA ci fornisce un esempio di tenacia: sin dal 1929 l'azienda a conduzione familiare produce finissimo cioccolato svizzero sulla base di materie prime trasportate da SBB Cargo. Camille Bloch sceglie solo fornitori che garantiscono l'ottima qualità delle materie prime. Nell'intervista a pagina 9 Daniel Bloch, CEO e presidente del consiglio di amministrazione, ci spiega cosa fa inoltre la sua azienda per assicurare la massima qualità dei prodotti.

Rivella è un prodotto assolutamente unico. La Rivella SA è il principale produttore di bibite di marca di origine svizzera: produce e distribuisce fra l'altro la gamma di bevande Rivella, note per il loro carattere speciale. Rivella contiene lattosio, acido lattico e minerali, e risulta per questo ben tollerata dall'organismo. Dall'inizio dell'anno SBB Cargo trasporta prodotti Rivella da Rothrist a Briga. Leggete a pagina 6 qual è la sfida logistica che si cela dietro questo prodotto di qualità.

SBB Cargo ci fornisce infine un esempio di serietà: la società STVA importa ogni settimana automobili che arrivano in Svizzera su rotaia. Per diversi anni questi trasporti si sono svolti con il tradizionale modello di traffico in cooperazione e la qualità risultava sempre meno soddisfacente. La ferrovia merci svizzera si è impegnata ad assicurare una soluzione completa nei panni di fornitore unico. Da sei mesi, ogni settimana transitano ora due treni carichi di auto nuove da Zeebrugge, attraverso la Germania, alla Svizzera

facendo registrare un netto miglioramento della puntualità (da pag. 10).

Un esempio di precisione lo troviamo infine nel settore tecnico della misurazione. Mettler Toledo di Greifensee (cantone di Zurigo) è il principale produttore di bilance in tutto il mondo. Scoprite a pagina 16 gli importanti requisiti a cui deve corrispondere la pesa a ponte.

Vi auguro una piacevole lettura.

Cordialmente

**Eduard D. Loew**  
Responsabile Vendita Svizzera



Rotoli d'acciaio di ThyssenKrupp trasportati da SBB Cargo in gruppi di carri a Orbassano presso Torino.

## I clienti sfruttano l'offerta internazionale più ampia.

**SBB Cargo non fa in tempo ad annunciare l'ampliamento della propria offerta internazionale, che già arrivano le prime richieste dei clienti.**

Per i primi clienti SBB Cargo trasporta gruppi di carri carichi di merci da e per l'Italia. Sono incluse nel servizio le nuove sedi di Brescia e Torino, dove è anche possibile effettuare il trasbordo strada-rotaia (trasporto porta a porta) e viceversa.

Dal 15 giugno 2006 SBB Cargo trasporta i primi carichi di acciaio dal Saarland a Brescia. Il 24 giugno 2006 è partito il primo trasporto di merce per ThyssenKrupp Steel da Rheinhausen a Orbassano presso Torino. Brescia è servita fino a tre volte la settimana, Torino addirittura tutti i giorni.

Anche nelle regioni del lago di Costanza e del Baden i clienti si servono del traffico internazionale a carri completi di SBB Cargo. La cartiera M-Real trasporta con SBB Cargo la carta da Biberist a Karlsruhe-Etzenrot. A Singen SBB Cargo serve tra l'altro i trasportatori di legname per i trasporti in Svizzera e a Torino. I treni viaggiano con frequenza giornaliera per entrambe le sedi.



## SBB Cargo alla fiera dei trasporti e della logistica in Italia.

**La fiera internazionale del settore in Italia avrà per tema «Trasporti e Logistica» e si terrà a Verona dal 24 al 26 ottobre 2006. SBB Cargo sarà presente all'appuntamento.**

La SITL Italia è alla sua prima edizione. Si rivolge a un pubblico di dirigenti e operatori dell'economia e della logistica. SBB Cargo coglie questa occasione per presentarsi come una ferrovia merci competitiva, con un servizio di trasporto merci affidabile ed efficiente sull'asse Italia-Svizzera-Germania. La sua offerta comprende inoltre trasporti porta a porta nelle aree di Milano, Torino e Brescia, nonché il ritiro e la consegna di gruppi di carri nel Norditalia.

- ▶ [www.sitl.it](http://www.sitl.it)
- ▶ SBB Cargo si trova allo stand F40

## Nuovi dirigenti da SBB Cargo.



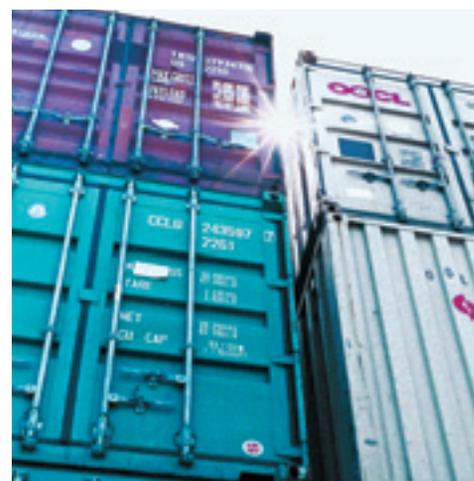
### **Richard Seebacher è nuovo direttore di ChemOil Logistics; Claudia Beutter dirige il Centro Servizio Clienti.**

Seebacher (46 anni) è arrivato alle FFS nel 1977 dove ha svolto diverse funzioni. Nel 1999 è passato a SBB Cargo, dove ha contribuito alla creazione del settore Produzione, diventando più tardi responsabile della regione di produzione di Bienne. Dal 2002 Seebacher è a capo del Centro Servizio Clienti (KSC) di Friburgo. A partire da ottobre assumerà la direzione di ChemOil succedendo a Franz Steiner, che va in pensione.



La nuova responsabile del Centro Servizio Clienti si chiama Claudia Beutter (40 anni) e ha contribuito in modo determinante all'insediamento di SBB Cargo Italia a Gallarate. Laureata in psicologia, è arrivata a SBB Cargo all'inizio del 2003 dopo aver lavorato nel Settore centrale Personale FFS.

## Per Hannibal attraverso le Alpi.



## Più vicina ai clienti.

**SBB Cargo vuole essere più vicina ai suoi clienti e a tal fine orienta l'organizzazione a tre settori operativi. Nelle attività legate ai trasporti saranno creati due nuovi settori aziendali «International» e «Svizzera». Il terzo settore si chiamerà «Manutenzione» (l'attuale Servizio materiale rotabile). Con la nuova organizzazione SBB Cargo intende rispondere alle diverse esigenze dei clienti. La nuova struttura entrerà in vigore il 1° gennaio 2007.**

Con la nuova struttura organizzativa SBB Cargo rafforza la propria posizione di mercato nei settori in cui opera, aumenta l'efficienza dei costi e crea le premesse per migliorare ulteriormente la qualità e crescere in futuro.

I settori aziendali saranno diretti da Nicolas Perrin (International), Adrian Keller (Svizzera) e Christoph Rütimann (Manutenzione).

### **Paul Wittenbrink diventa professore.**

A Paul Wittenbrink, responsabile Marketing & Sales e membro della Direzione di SBB Cargo, è stata offerta la cattedra di professore per spedizione, trasporto e logistica presso l'accademia professionale di Lörrach. Wittenbrink ha deciso di accettare l'incarico. Samuel Ruggli dirige ad interim il settore Marketing & Sales.

**Da giugno SBB Cargo fa transitare treni container tra Germania e Italia per conto dell'operatore italiano Hannibal SpA. Un altro operatore del traffico combinato ha quindi scelto di puntare sulla ferrovia merci svizzera.**

La scelta a favore di SBB Cargo è dovuta soprattutto al suo modello aziendale di responsabilità unica e alle società affiliate in Germania e in Italia.

I trasporti Hannibal viaggiano tra Mannheim e Melzo, vicino a Milano. SBB Cargo conduce sei treni blocco alla settimana (tre corse circolari). Un treno container impiega quattordici ore per coprire gli oltre 600 chilometri della tratta. Questo grazie a trasporti organizzati da un unico interlocutore e gestiti oltre confine dalle società affiliate in Germania e Italia. Hannibal SpA, una joint-venture di Trenitalia e Contship Italia SpA, offre servizi di trasporto intermodale tra l'Italia e l'Europa centrale.

► [www.hannibalweb.com](http://www.hannibalweb.com)



## Viaggio al termine della sete.

**Rivella è la bevanda svizzera da tavola per eccellenza, disponibile ovunque, anche nei luoghi più remoti. SBB Cargo è il partner affidabile di un lungo viaggio.**

Sopra Zermatt, circondato da 29 cime da quattromila, troneggia il Kulmhotel Gornergrat, il più alto della Svizzera, a 3100 metri sul livello del mare. I suoi ospiti vi trovano non solo un panorama mozzafiato, ma anche un'offerta gastronomica paragonabile a quella di un centro

città e non di una località di alta montagna. Il fatto che tale offerta comprenda anche Rivella, la bevanda a base di siero di latte, non stupisce. Perché Rivella è ovunque.

Qui le consegne non devono avvenire in elicottero, come altrove. Il Gornergrat, infatti, è

perfettamente accessibile grazie all'omonima ferrovia che in tre quarti d'ora trasporta persone e merci da Zermatt fin sulla cresta. Tuttavia, devono funzionare non solo gli ingranaggi della cremagliera, ma anche quelli della logistica perché le bottiglie dalle etichette rossa, verde e blu,



**Le grandi distanze con la ferrovia.**

Alla fine del 2004, però, Rivella ha avviato un progetto non solo per rivedere la propria logistica di distribuzione e individuare possibilità di ottimizzazione, ma anche per cercare alternative al trasporto su strada. «Siamo arrivati alla conclusione che, su distanze superiori ai 200 chilometri, ferrovia e strada si equivalgono dal punto di vista del costo e della qualità», spiega Marcel Fischer, responsabile Customer Service & Distribution. Come primo passo verso «più ferrovia» è stato realizzato, in collaborazione con SBB Cargo, un servizio navetta tra Rothrist e Briga nel Vallese. Tutti i lunedì, a mezzogiorno, due carri a pareti scorrevoli lasciano l'impianto di Rothrist, ciascuno con a bordo 28 tonnellate di bevande. Il martedì mattina, alle nove, devono trovarsi alla stazione di Briga, pronti per essere scaricati. E proprio qui SBB Cargo può giocare la propria carta vincente: la puntualità.

Ad attendere il treno alla stazione di Briga ci sono infatti da tre a cinque autisti della Borter Transport AG con i loro autocarri già semicarichi. Trasportano generi alimentari di ogni tipo, che distribuiscono come collettame ai vari clienti nella valle principale tra Visp e Monthey e nelle valli laterali. Come ultima cosa, prima di cominciare il giro, caricano le bevande per i 25 clienti

«**Grazie al sistema dei carri navetta non dobbiamo preoccuparci della gestione.**»

Marcel Fischer

vallesi di Rivella. Tutta la merce deve essere consegnata entro mezzogiorno. «Se i carri Rivella arrivassero in ritardo, saremmo nei guai coi tempi di consegna», dice Reinhard Borter. I suoi autocarri dovrebbero partire senza la bevanda e l'intera organizzazione sarebbe stravolta.

Durante il giro gli autisti degli autocarri raccolgono i vuoti e poi li caricano sui due carri Rivella, evitando così che il giovedì sera tornino a Rothrist vuoti. «Il sistema dei carri navetta ci facilita notevolmente l'organizzazione del traffico ferroviario», dice Fischer, «perché non dobbiamo preoccuparci della gestione dei carri.»

**Senz'auto fino a Zermatt.**

Nel caso delle bevande destinate a Zermatt, e quindi anche al Kulmhotel Gornergrat, le cose sono un po' più complicate; Zermatt, infatti, è chiusa alle auto e raggiungibile solo in ferrovia. Il carico viaggia quindi a valle su autocarri fino a Visp e lì, in un deposito della Matterhorn Gotthard Bahn, viene caricato su un carro merci. La salita fino a Zermatt dura un'ora buona. ►

il cui nome deriva dall'italiano *rivelazione*, giungano a destinazione.

**90 milioni di litri all'anno.**

La catena di trasporto ha inizio a Rothrist, nel Mittelland argoviese, dove dal 1954 si trovano gli impianti di produzione Rivella. Qui vengono imbottigliati ogni anno ben 80 milioni di litri della bevanda ambrata, cui si aggiungono ben 10 milioni di litri di succhi di frutta Michel. La Rivella

AG rifornisce sia dettaglianti sia grossisti di bevande, che si occupano poi della distribuzione ai ristoranti. La consegna delle bevande a entrambi i segmenti di clientela avviene su strada, più precisamente tramite un'impresa di trasporti indipendente scelta da Rivella AG. Il trasporto su autocarri è inevitabile poiché solo in rarissimi casi i grossisti dispongono di un collegamento ferroviario e talvolta devono essere riforniti in tempi rapidi.



## Rivella.

Nel 1952 Robert Barth lancia sul mercato una bevanda ottenuta dal siero del latte, dando così inizio alle aziende Rivella. Per ragioni misteriose la bevanda, allora prodotta dal Milkin-Institut, viene boicottata dall'associazione svizzera dei produttori di acque minerali; i membri che la vendono vengono minacciati di espulsione. Ciò nonostante, in brevissimo tempo Rivella riscuote un grande successo e si impone malgrado il boicottaggio. Nel 1954 l'impresa familiare, che nel frattempo è diventata Rivella AG, si sposta da Stäfa, sul lago di Zurigo, a Rothrist, nel Canton Argovia; già allora il problema dei trasporti è stato decisivo nella scelta dell'ubicazione. L'impresa continua a crescere, a intervalli regolari gli impianti vengono ampliati. Nel 1957 la prima licenziataria inizia la propria attività nei Paesi Bassi. Nel 1983 Rivella acquista i diritti di mercato per i succhi di frutta Michel e trasferisce la loro produzione dalla Svizzera occidentale a Rothrist. Dal 1996 Rivella produce per Migros la bevanda a base di siero di latte Mivella.

Oggi le aziende Rivella producono complessivamente circa 110 milioni di litri di bevande dolci e succhi di frutta, di cui ben 16 milioni per i mercati esteri, primo fra tutti quello olandese. Dal 2001 Rivella concentra le proprie attività di marketing all'estero, nei paesi confinanti.

Dopodiché le bottiglie, su veicoli elettrici, finiscono nel magazzino di Viktor Graven, commerciante di bevande e trasportatore, che, in base alle ordinazioni dell'hotel, le inoltra per l'ultimo tratto, quello fino alla cima del Gornergrat.

Dopo un viaggio di 250 chilometri su cinque diversi mezzi di trasporto, finalmente la bottiglia viene stappata. Un sorso, l'aria fresca... rivelazione! Con l'intera catena di trasporto in mente e il Cervino proprio di fronte.

Testo: Ursula Homberger.

Foto: Benno Lochmatter, Rivella.

## chiaro & preciso

<b>Partenza</b>	Rothrist, Canton Argovia
<b>Destinazione</b>	Canton Vallese, tra l'altro Kulmhotel Gornergrat
<b>Merce trasportata</b>	Rivella, bevanda svizzera da tavola
<b>Carri</b>	Con pareti scorrevoli
<b>Fornitore</b>	Rivella AG
<b>Catena logistica</b>	SBB Cargo (Rothrist-Briga), ferrovia; Borter Transport AG (Briga-Visp), autocarro; Matterhorn Gotthard Bahn (Visp-Zermatt), ferrovia/auto elettrica; Gornergrat-Bahn (Zermatt-Kulmhotel Gornergrat)

# Camille Bloch: qualità anziché quantità.



## Daniel Bloch

è CEO e presidente CA della Chocolats Camille Bloch SA. Il 43enne, avvocato ed economista di formazione, è subentrato al padre Rolf nel 1997. L'azienda, fondata a Berna nel 1929 dal nonno di Daniel Bloch, Camille, è stata trasferita a Courtelary sei anni dopo. Nel 2005 ha registrato un fatturato di 57,5 milioni di franchi (36,4 milioni di euro), quasi il 10% in più rispetto al 2004. La produzione del 2005, destinata per il 30% all'esportazione, è stata di 3300 tonnellate, di cui 1000 di «Ragusa», 1000 di «Torino», 600 di cioccolato al liquore e 700 di altre specialità. Per questo Camille Bloch ha lavorato 1250 tonnellate di zucchero, 470 di semi di cacao, 460 di burro di cacao, 422 di nocciole, 350 di latte e latte in polvere, 50 di mandorle e 45 di alcolici, cui si sono aggiunte 253 tonnellate di ingredienti speciali vari.

## Daniel Bloch, la sua azienda è specializzata nel cioccolato ripieno. Perché?

**Daniel Bloch:** Nel 1929, anno della fondazione, esistevano già marche rinomate come Nestlé, Suchard, Lindt & Sprüngli, Cailler e Tobler; la parola d'ordine era quindi differenziazione. Con i nostri prodotti vogliamo conquistare i consumatori e creare nuove leccornie per il mercato, alle quali restiamo poi fedeli per molto tempo, come dimostra «Ragusa», in produzione dal 1942. Il segreto del nostro successo sta nel giusto mix di tradizione e innovazione, sostenuto da costanza qualitativa, gerarchie piatte, processi poco burocratici, audacia e una cauta politica del personale.

## Cosa significa per la sua azienda «qualità svizzera»?

Altissima qualità su tutta la linea, dalle materie prime al prodotto finito, passando per la lavorazione. Sottoponiamo le materie prime ad accurati esami già all'origine: il cacao in Ghana ed Ecuador, le nocciole in Turchia e Italia, le mandorle nell'ovest degli USA, il burro di cacao in Olanda.

« L'annuncio che SBB Cargo voleva interrompere il nostro collegamento è arrivato come un fulmine a ciel sereno. »

Daniel Bloch

## Da dove arriva lo zucchero?

Da vicino. Per ridurre al minimo l'inquinamento e la perdita di qualità dovuti al trasporto, lo acquistiamo dagli zuccherifici di Aarberg e Frauenfeld, anche se un po' più cari.

## Chi provvede al rifornimento delle materie prime più importanti?

In Svizzera quasi esclusivamente SBB Cargo, che dal porto renano di Basilea trasporta la merce fin qui e ci rifornisce di burro di cacao in container cisterna.

## E le nocciole?

Per prima cosa, la merce viene trasportata su autocarri dal paese d'origine a Basilea per la pulitura. Poi tocca a SBB Cargo. Nel caso delle mandorle è diverso: vengono trasferite su autocarri nei porti del Nord e trasportate direttamente fin qui.

## La collaborazione con SBB Cargo procede senza intoppi?

L'annuncio che SBB Cargo doveva interrompere il nostro collegamento per scarso utilizzo è arrivato come un fulmine a ciel sereno. Daniel Nordmann, direttore di SBB Cargo, ha sistemato tutto e da allora la cooperazione funziona. Mi ha infastidito l'iniziale mancanza di dialogo tra partner; in fondo anche questo contribuisce alla qualità svizzera.

## Il cioccolato è un prodotto delicato. Come mantenerlo fresco fino alla vendita?

In Svizzera ci pensa la Galliker Transport AG. I loro veicoli speciali trasportano la merce da Courtelary al terminal del freddo di Altishofen, da dove, dopo il crossdocking, parte per la distribuzione in tutto il paese: dalla A alla Z senza interruzioni nella catena del freddo. Riforniamo anche i mercati di Francia, Germania, Danimarca e Italia. Per questo ci affidiamo ad autotrasportatori specializzati.

## Esportate anche negli Stati Uniti e in Giappone?

Sì, ma in Giappone solo glassa di cioccolato, con cui le aziende che tengono alla qualità svizzera ricoprono torte, biscotti e altre prelibatezze. La glassa viene spedita su palette in container marittimi da 20 piedi a temperatura controllata.

Intervista e foto: Wilf Seifert.



## Soli verso il successo.

**SBB Cargo effettua settimanalmente dal Belgio alla Svizzera, per l'importatore d'auto elvetico Emil Frey AG, il trasporto di due treni, gestendolo in completa autonomia e stabilendo così nuovi parametri nel trasporto auto.**

Sono migliaia le auto in fila al bacino sud del porto di Zeebrugge. Sono giunte in navi enormi attraverso gli oceani da tutti i paesi, ma soprattutto dal Giappone. In Belgio attendono di continuare il viaggio per la Svizzera, verso il centro operativo del secondo importatore del paese, Emil Frey, a Safenwil nel Cantone Argovia.

L'area destinata alle auto nuove dell'azienda Emil Frey Betriebs AG sembra a prima vista piuttosto modesta: al massimo vi possono essere depositate 1500 vetture. Il dato non ci deve, però, trarre in inganno sull'effettiva movimentazione: ben 40 000 auto arrivano qui ogni anno, vengono ispezionate, dotate di sofisticata tecnologia, tirate a lucido e consegnate alle concessionarie di tutta la Svizzera.

Safenwil è principalmente una sede di transito: nel momento in cui si ordina una vettura, questa si trova ancora nel porto belga di Zeebrugge, a 850 chilometri ferroviari da Safenwil.

### Ecologia e affidabilità.

Il 90% delle nuove vetture raggiunge Safenwil per ferrovia. «Questo per motivi soprattutto

ecologici, ma anche tecnici», dice Hans-Peter Anderes, direttore commerciale. «Sennò quasi ogni giorno quaranta autocarri viaggerebbero dai porti del Mare del Nord verso la Svizzera e creerebbero confusione e inconvenienti nella nostra area di deposito.» Invece SBB Cargo manovra quattro sere la settimana un treno lungo fino a 650 metri su entrambi i binari di scarico. Due di questi treni giungono da Rotterdam e due da Zeebrugge. Il giorno seguente vengono scaricati da otto collaboratori. Ci vogliono dalle sei alle sette ore per portar giù dai carri a due piani le circa 240 auto e parcheggiarle ben in ordine – un lavoro tranquillo e scorrevole. «Non solo sulle operazioni di scarico, ma anche sullo stesso trasporto non c'è proprio nulla da ridire. Le spedizioni da Zeebrugge giungono con una puntualità superiore al 90% e soddisfano perciò le nostre esigenze di qualità», dice Anderes.

### SBB Cargo è il vettore principale.

Non è sempre stato così. In precedenza il traffico in cooperazione verso la Svizzera, con l'attraversamento di quattro paesi, implicava

troppe compagnie ferroviarie e il rischio di ritardi ai punti di interfaccia era elevato. Oggi il viaggio dura 24 ore e SBB Cargo è la sola responsabile per l'intero trasporto. Anche se per la tratta che va da Zeebrugge (Belgio) ad Aquisgrana (Germania) ha ingaggiato B-Cargo come subtra-

### chiaro & preciso

<b>Stazione di partenza</b>	Zeebrugge, Belgio
<b>Destinazione</b>	Safenwil (Cantone Argovia), Svizzera
<b>Distanza</b>	850 chilometri ferroviari
<b>Carico</b>	Nuove vetture Toyota
<b>Committente</b>	STVA, Parigi
<b>Destinatario</b>	Emil Frey Betriebs AG, Svizzera
<b>Vettore principale</b>	SBB Cargo
<b>Subtrasportatore</b>	B-Cargo (Zeebrugge-Aquisgrana)



## Il diavolo sta nei dettagli.

Per Emil Frey ciò che conta è che sui carri dei treni in arrivo le auto siano disposte in modo tale da poter essere scaricate in avanti. Se il treno è composto, oltre che dai soliti carri a due piani, anche da quelli a uno, questi ultimi devono stare alla fine del treno. Se così non fosse, risulterebbe impossibile scaricare le auto situate al secondo piano dei carri a due piani retrostanti. Dato che questo treno, per ragioni tecniche, durante il percorso cambia più volte direzione di marcia, bisogna fare attenzione alla direzione e all'ordine dei carri già al momento delle operazioni di carico e nel tratto finale non sono ammessi errori.

sportatore, SBB Cargo è per il cliente l'unico interlocutore.

Il cliente in questo caso non è però Emil Frey, ma il gruppo STVA con sede a Parigi. In Europa i trasporti di auto non sono eseguiti dalle compagnie ferroviarie, bensì da operatori specializzati che fungono da intermediari e partner tra le ferrovie e i destinatari. Per la prima volta

« Le spedizioni giungono con una puntualità superiore al 90%. »

Hans-Peter Andres

nella sua storia, STVA ha affidato a un'unica ferrovia la responsabilità di vettore principale per un trasporto attraverso diversi paesi. «Abbiamo optato per il trazionista che per questa specifica tratta assicura i migliori servizi al prezzo più conveniente», dice Jean-Marc Dutisseuil, Key Account Manager di STVA. «Non ci siamo sbagliati: siamo molto soddisfatti della collaborazione con SBB Cargo sia sul piano operativo

sia su quello umano. Anche il secondo aspetto riveste per noi una grande importanza.»

### Qualità concordata.

Entrambi i partner, oltre al contratto di trasporto vero e proprio, hanno concluso anche un patto di qualità. «Con la concorrenza in atto sulla rete ferroviaria europea, il concetto di «qualità» ha acquisito un significato nuovo che è servito da incentivo alla conclusione di patti di qualità», dichiara Dutisseuil. Il patto prevede tra l'altro un monitoraggio settimanale di tutti i dati relativi ai treni allo scopo di una rilevazione obiettiva della puntualità e di tracking & tracing in tempo reale. Il flusso di informazioni tra centrale operativa di Cargo, STVA e Emil Frey è stato potenziato a tal punto che la squadra di scarico, nel caso di un eventuale ritardo del treno, riceve un SMS sul cellulare. Così gli otto uomini non devono recarsi inutilmente al lavoro alle sei del mattino, ma possono starsene a letto un po' più a lungo.

Testo: Ursula Homberger. Foto: Hansjörg Egger.

## Da semplice officina a grande impresa.

La modesta officina per moto e auto di Emil Frey, fondata nel 1924, è diventata un gruppo di aziende. Attualmente ne fanno parte sette ditte che importano in Svizzera le auto di dieci importanti marche, 33 garage Emil-Frey, società di finanziamento e altre imprese di servizi. Negli anni sessanta Emil Frey cominciò a importare in Svizzera auto della casa giapponese Toyota. L'iniziativa, derisa allora dagli esperti del settore, si rivelò una decisione lungimirante: l'anno scorso Emil Frey ha venduto 17 000 Toyota, che corrispondono ad una quota di mercato del 6,5%. Emil Frey è al secondo posto tra gli importatori d'auto con 40 000 vetture nuove vendute all'anno.

## La ferrovia al servizio dell'auto.

Il gruppo STVA è specializzato nella logistica delle auto nuove e offre oltre al trasporto anche servizi di consegna, a cominciare dalla messa a disposizione di nuove auto fino alla distribuzione capillare ai rivenditori. Ogni anno in Europa transporta con propri mezzi 2,6 milioni di vetture e in collaborazione con i suoi partner ben 6 milioni, vale a dire un terzo di tutte le auto nuove. Per i trasporti ferroviari dispone di 4200 carri di proprietà; attraverso i partner ne ha a disposizione altri 4000.



Hans-Peter Andres, direttore commerciale di Emil Frey Betriebs AG.



In attesa di continuare il viaggio: auto nuove a Zeebrugge.

# Trasparenza per Lonza.



## Con i Key Performance Indicators ChemOil Logistics aiuta i propri clienti a ottimizzare l'impiego del parco carri e le spese di trasporto.

I dipendenti della ChemOil Logistics, società affiliata di SBB Cargo, sono ogni giorno in contatto con diverse ferrovie di tutta Europa e, grazie al loro sistema elettronico di sorveglianza, dispongono di un quadro degli spostamenti del parco veicoli costantemente aggiornato. Per i clienti, invece, non è proprio possibile essere sempre informati sull'impiego delle loro flotte. Perciò ChemOil offre anche a loro questo servizio: è sufficiente che si colleghino al sito di

ChemOil per seguire su Internet ogni percorso effettuato dai loro carri.

### Ridurre i costi grazie a cifre chiave.

Ma c'è di più: i servizi di ChemOil Logistics consentono inoltre ai clienti di ridurre i costi. I servizi di ChemOil appositamente concepiti per l'industria chimica comprendono anche l'elaborazione di importanti cifre chiave, i cosiddetti Key Performance Indicators (KPI). «Sulla base delle

direttive dei clienti e delle nostre esperienze, analizziamo i dati del Tracking & Tracing e della gestione del parco veicoli negli ultimi tre mesi ed elaboriamo questi dati in Key Performance Indicators per i nostri clienti», dichiara Klaus Kölbl, responsabile logistica di Chemoil.

È analizzata anche la durata dei viaggi di andata e ritorno dei carri cisterna, i tempi di sosta presso il destinatario, la frequenza degli spostamenti e per quanto tempo e dove i carri resta-

no fermi. La valutazione di queste liste di trasporto esaurienti fornisce risultati significativi, utili a ottimizzare le flotte dei clienti, a utilizzarle meglio e a individuarne eventuali punti deboli.

«In base alle nostre esperienze, riteniamo che i KPI riservino ai clienti fino al 20% di potenziale di ottimizzazione nei costi relativi ai carri», dice Klaus Kölbl. Grazie ai KPI ChemOil può attirare l'attenzione dei clienti su importanti prospettive di ottimizzazione. Per esempio sulla

« Riteniamo che il potenziale di ottimizzazione per i nostri clienti possa arrivare fino al 20%. »

Klaus Kölbl

possibilità di utilizzare al meglio i carri per peso e volume, di eliminare carri superflui, di razionalizzare i cicli e di associare in modo mirato i costi della logistica ad un centro di costo. In caso di tempi di sosta troppo lunghi, i costi relativi possono essere addebitati al destinatario.

Dal 1° gennaio 2006 la ditta Lonza fruisce di questo servizio. Treno dopo treno ChemOil sta ora elaborando e analizzando le cifre dei mesi passati per ricavare lo specifico potenziale di ottimizzazione del parco veicoli della ditta. Lonza è già molto soddisfatta del sistema di sorveglianza via Internet di ChemOil, grazie al quale è in grado, per esempio, di sorvegliare, nel percorso da Visp al destinatario, gli orari di arrivo e i tempi di sosta. In collaborazione con ChemOil Logistics, i risultati delle analisi vanno ora applicati, per dare così il tocco finale al perfezionamento della rete europea di trasporti della ditta.

Testo: Susanne Wagner. Foto: Benno Lochmatter.

## Habbiilns – i carri di classe superlativa sono arrivati.



Foto: Dominik Plüss

**Per il futuro SBB Cargo prevede un incremento della domanda di grandi carri coperti a pareti scorrevoli ed ha acquistato cinquanta carri del tipo Habbiilns. Gli ultimi della serie sono appena arrivati.**

I dati salienti del nuovo carro sono davvero impressionanti: è lungo 22 metri, può contenere 63 europalette ed ha una capacità massima di carico di 62,5 tonnellate. Il «Jumbo», questo in gergo il nome del carro, è particolarmente adatto al trasporto di merci su palette, di carta, cellulosa ed elettrodomestici. Le pareti scorrevoli sono rinforzate in modo speciale, il che spiega le due «i» nella sigla del tipo. È davvero facile far scorrere la parete ed ottenere un'ampia apertura di carico: larga 10,8 metri e alta più di 2,80.

Il pianale del carro è costituito da pannelli di fibre duri (e non di legno!), perfettamente percorribili con carrelli elevatori. I clienti possono fissare il loro carico con quattro pareti divisorie regolabili o legarlo saldamente con funi ai punti di fissaggio lungo i lati lunghi e alle pareti frontali.

### Collaborazione con Transwaggon.

SBB Cargo partecipa anche all'acquisto di altri 150 carri del tipo Habbiilns (senza pareti divisorie), integrandoli nel pool di carri a pareti scorrevoli di Transportwaggon (TWA). Inoltre 60 carri sono stabilmente agganciati e impiegati presso Transwaggon come grandi unità di carri a pareti scorrevoli. Grazie alla collaborazione con TWA, SBB Cargo può accedere all'intero parco carri di questo partner. Al momento TWA possiede 10 000 carri merci, di cui circa 5000 sono a pareti scorrevoli con diverse specifiche tecniche. Previo accordo con TWA, SBB Cargo può

utilizzare i carri merci come se fossero di proprietà delle ferrovie e noleggiarli per la durata di un trasporto o per un più lungo periodo di tempo. SBB Cargo conteggia al cliente un prezzo di trasporto comprensivo dell'uso dei carri.

Con il sistema del pool SBB Cargo ha accesso a un assortimento di carri nettamente più esteso ed è pertanto in grado di offrire ai propri clienti l'equipaggiamento appropriato. Il raggruppamento dei flussi di trasporto di TWA e SBB Cargo consentirà complessivamente di impiegare i carri con maggior efficienza e di ridurre le corse a vuoto.

### SBB Cargo ha aumentato la capacità dei carri.

Dalla primavera 2006 SBB Cargo trasporta, a seguito di una situazione congiunturale favorevole, più rottami e legno. La domanda di carri merci cresce e, per aumentare la capacità, SBB Cargo ha noleggiato carri supplementari.

La crescita è nettamente maggiore rispetto alle normali oscillazioni stagionali e congiunturali. Con le riserve di carri SBB Cargo è riuscita a far fronte solo in parte al forte aumento della domanda. Perciò ha noleggiato carri supplementari: 780 carri standard aperti per il trasporto di rottami e legname, 100 carri speciali per il trasporto di legname e 70 carri speciali per i rotoli di lamiera (coils).

# Lava tedesca per erba svizzera.



**Il treno raccogliatore Colonia-Basilea di SBB Cargo diventa sempre più lungo. Una volta la settimana gli vengono agganciati venti carri carichi di pietrisco vulcanico delle montagne dell'Eifel. Destinazione finale della spedizione: Rotkreuz nella Svizzera centrale.**

13 000 anni fa nell'Eifel era tutto un ribollire e un gorgogliare: lava a 1200 gradi si riversava sulla regione e le fauci dei vulcani vomitavano nuvole di cenere nel cielo. Allora un'opera distruttrice della natura – oggi fonte di fertilità e prosperità. Non solo su quelle montagne, ma anche dove non crescerebbe nulla: sui tetti piani nel centro di una grande città. La lava necessaria e la pomice vengono estratte nell'Eifel con scavo a giorno. Queste materie prime naturali vengono impiegate ben oltre le frontiere tedesche come substrati (terreni di coltura) nel giardinaggio e come materiali filtranti nella depurazione delle acque. Presentano eccellenti caratteristiche dal punto di vista del bilancio ecologico, poiché la loro porosità non è frutto di processi artificiali con dispendio di energia, bensì è prodotta dalla natura a costo zero.

Di queste proprietà sa servirsi anche uno dei maggiori fornitori di substrati della Svizzera,

« Per la prima volta forniamo dei servizi di trasporto ferroviario a un cliente – finora con piena soddisfazione di tutti. »

Manfred Scherer

la ditta della Svizzera centrale Waller Begrü-  
nungssysteme AG di Eschenbach (Cantone  
Zugo) che utilizza ogni anno grandi quantità di

minerali vulcanici come materiale sostitutivo della terra per tetti verdi, piantumazioni intensive, piante da interni o come substrati per alberi. Il materiale proviene dalla località tedesca di Andernach am Rhein, dove il fornitore, la Vulkatec Riebensahm GmbH, gestisce un impianto di miscelazione. La roccia estratta nella vicina Eifel viene qui ridotta alle giuste dimensioni, classificata e mescolata secondo le esigenze dei clienti.

Vulkatec non solo distribuisce un prodotto ecologico, ma agisce nel rispetto dell'ambiente anche nella logistica. Sceglie infatti di trasportare grandi volumi di merci con il mezzo più vicino: il battello fluviale. Grazie a impianti di transbordo strategicamente ben posizionati, riesce a sfruttare al meglio le vie fluviali europee.



### Migliori condizioni con la ferrovia.

Pure la Waller AG fino a poco tempo fa si faceva consegnare i substrati di lava per battello fino a Basilea e da qui con camion ai cantieri in tutta la Svizzera. Il trasporto però era sempre problematico, ad esempio quando le scadenze non potevano essere rispettate a causa delle magre del Reno o nei depositi di Basilea mancava posto. Il titolare Franz Waller considerò la possibilità di effettuare il trasporto per ferrovia. Fu facile per lui prendere questa decisione, perché nella vicina Rotkreuz vi sono impianti di trasbordo adeguati. Su un binario secondario il substrato può così essere direttamente scaricato in canali.

Il trasporto funziona dalla fine di giugno. Da Andernach ogni settimana arrivano a Rotkreuz venti carri con 500 tonnellate di substrato. «Tra il primo contatto con il cliente e il primo trasporto sono passati meno di due mesi», dice soddisfatto il consulente clienti di ChemOil in Germania, Manfred Straehle. «Il trasporto ha funzionato benissimo fin dall'inizio.» Ad avviarlo hanno

## chiaro & preciso

<b>Stazione di partenza</b>	Andernach, Germania
<b>Destinazione</b>	Rotkreuz (Cantone Zugo), Svizzera
<b>Carico</b>	Pietrisco lavico
<b>Carri</b>	Carri da ghiaia (20 per viaggio)
<b>Fornitore</b>	Vulkatec Riebensahm GmbH
<b>Destinatario</b>	Waller AG, Svizzera
<b>Ferrovia merci</b>	Broltal-Eisenbahn (Andernach-Colonia), SBB Cargo (Colonia-Rotkreuz, Svizzera)

provveduto le imprese di logistica ferroviaria Log-o-Rail e Baumann K3-Logistik, con cui Vulkatec collabora. «Waller AG è il primo cliente cui Vulkatec fornisce servizi di trasporto ferroviario, con piena soddisfazione di tutti», riassume le prime esperienze Manfred Scherer, responsabile Vendita e gestione organizzativa di Vulkatec.

### La ferrovia privata assicura le consegne.

Le modalità delle operazioni di carico in Germania si presentano un po' più complesse che nel luogo d'arrivo. I substrati vengono trasportati con camion dallo stabilimento Vulkatec al deposito del porto di Andernach a circa 8 chilometri. Qui ogni venerdì mattina l'azienda Stadtwerke Andernach, che gestisce anche il porto, carica con una ruspa i venti carri. Al più tardi la domenica sera la Broltal-Eisenbahn – una ferrovia locale specializzata in soluzioni personalizzate per il trasporto merci regionale – conduce i carri per conto di SBB Cargo alla piattaforma di produzione di Colonia che dista ben 80 chilometri.



Vulkatec porta la lava al porto di Andernach.

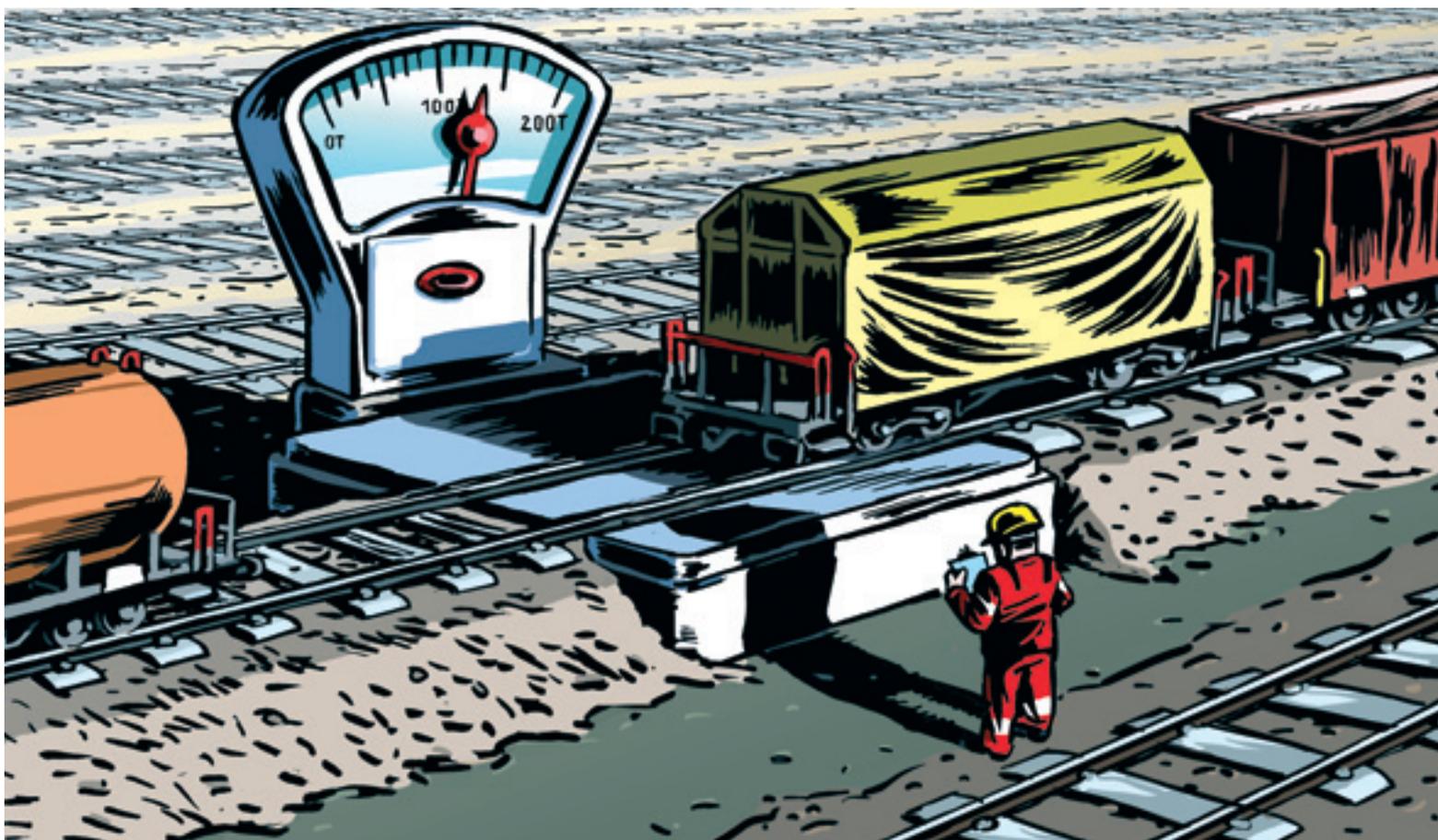
### Andata e ritorno in una settimana.

Nella notte tra lunedì e martedì la spedizione è integrata nel treno raccogliatore di SBB Cargo in servizio giornaliero tra Colonia e Basilea, che viene perciò sfruttato molto meglio. Il martedì mattina i carri giungono a Basilea e mercoledì mattina a Rotkreuz dal cliente. Il mercoledì pomeriggio sono già di nuovo vuoti e giovedì mattina sono pronti per il ritorno ad Andernach. Particolare interessante della storia: sulla via del ritorno i carri vuoti sono sganciati ad Andernach senza dover deviare per Colonia. Nella direzione Sud-Nord i treni viaggiano, a differenza della direzione Nord-Sud, a sinistra del Reno e possono così arrivare direttamente a destinazione. Il percorso di andata e ritorno può già riprendere il venerdì.

### Eifel esplosiva.

Le montagne dell'Eifel si trovano a nord di Coblenza, tra il Reno e il confine tedesco-lussemburghese. 13 000 anni fa ci fu una gigantesca esplosione del cratere del lago Laach. Colonne di fumo e di cenere salirono per chilometri nell'atmosfera, colate incandescenti scesero fino al Reno. L'intera Europa centrale fu coperta di cenere. L'anidride solforosa sparsa nell'atmosfera peggiorò il clima di tutto l'emisfero nord. I vulcani dell'Eifel non sono spenti, bensì solo in stato di quiete. La zona viene quindi tenuta sotto osservazione.

Testo: Ursula Homberger. Foto: Ralf Levic.



## Sempre il giusto peso.

**Chi compera un chilo di pomodori al mercato si fida del peso standardizzato da un chilo.  
Chi si occupa dei carichi dei treni si fida della pesa a ponte.**

«Costruire una pesa a ponte è abbastanza semplice», dice Jeff Holcomb; «è un po' come costruire un ponte. Solo che tutto va fatto con grandissima precisione.»

Di precisione si occupa Mettler Toledo, datore di lavoro di Jeff Holcomb. La sua ditta, con sede a Greifensee (Cantone Zurigo) e impianti di produzione sui cinque continenti, è il maggior costruttore mondiale di sistemi di pesatura. Mentre le bilance da laboratorio pesano con una precisione alla frazione di grammo, le loro grandi cugine, le bilance per veicoli, possono ricevere pesi fino a 200 tonnellate; la precisione di pesatura qui si aggira sui 50 chili.

Dal punto di vista tecnico le bilance di laboratorio e quelle per veicoli hanno poco in comu-

ne, spiega Jeff Holcomb, ma precisa che l'elettronica per la comunicazione tra la bilancia e l'utente è analoga.

### **Precisione grazie a un basamento stabile.**

Holcomb è Market Manager di bilance per veicoli presso Mettler Toledo. Il suo lavoro lo affascina perché le bilance sono presenti un po' ovunque. È arrivato a questo lavoro per puro caso. Durante il periodo della formazione lavorava per una ditta che usava bilance della marca Toledo e, grazie a questa esperienza, fu poi assunto da Toledo per cui lavora dal 1981. A seguito della fusione di Toledo con Mettler nel 1989, Holcomb, americano di nascita, giunse nel 1996 in Svizzera.

L'installazione di una pesa a ponte è determinante per la precisione della pesatura, dice Holcomb. Si deve costruire sotto il binario una fossa che va rivestita di calcestruzzo perché serva da stabile basamento. L'installazione è più cara della stessa bilancia. Ci sono concorrenti di Mettler Toledo che costruiscono una pesa a ponte senza un costoso basamento in soli due giorni. Holcomb commenta: «Noi non lo facciamo. Quando la bilancia non è installata in profondità, dopo poco tempo comincia a muoversi e diviene imprecisa.»

La sede principale delle bilance per veicoli di Mettler Toledo è negli Stati Uniti. Nel reparto ricerca e sviluppo lavorano circa venti ingegneri con formazione universitaria. Le bilance devono

essere adeguate sia al luogo di produzione sia a quello di impiego, dato che non solo le norme sui componenti sono diverse, ma anche lo scaricamento non è lo stesso ovunque. Per ottenere la massima precisione possibile, le travi a I con le cellule di misura si trovano proprio sotto i binari. Una pesa a ponte capace di modificare lo scaricamento sarebbe meno precisa.

Una pesa a ponte si avvale solitamente di una rete di 24 celle di carico in acciaio inox rivestito, ognuna provvista di un microprocessore.

« Una pesa si costruisce quasi come un ponte. Ma con maggior precisione. »

Jeff Holcomb

Un carro, per essere pesato, non deve stare necessariamente sulla bilancia: Mettler Toledo costruisce anche bilance che pesano un treno mentre questo viaggia a una velocità costante (da 6 a 8 chilometri orari). Le celle di carico devono poter rilevare il peso in meno di mezzo secondo. Con carri che trasportano liquidi bisogna poi tener conto che il contenuto sciaborda qua e là quando il treno è in movimento.

Pesare un treno in movimento sembra complicato, eppure paradossalmente è meno costoso che pesare un singolo carro fermo, spiega Jeff Holcomb: nel primo caso le bilance sono più corte – non devono portare un carro nel senso della lunghezza.



**Jeff Holcomb**, 47 anni, è Market Manager per l'Europa di bilance per veicoli presso Mettler Toledo. Ha la doppia cittadinanza americana e svizzera, un diploma del Digital Instrumentation United Electronics Institute e un Bachelor of Science Business and Marketing della Franklin University. La ditta Mettler fu fondata nel 1945 a Küsnacht presso Zurigo e nel 1989 acquistò Toledo, azienda produttrice di bilance industriali. L'impresa produce, oltre alle bilance, strumenti e tecnologie di misurazione per la ricerca, l'industria e il commercio di generi alimentari ed è leader nei settori della detezione dei metalli, l'analisi di processi e la ricerca di farmaci.

Testo: Marcel Hänggi.

Illustrazione: Michael Meister.

## La ristrutturazione funziona.



Foto: Joachim Bertsch

**Nel primo semestre SBB Cargo è riuscita a ridurre i costi e – a fronte di un fatturato stabile – ha incrementato di 22,3 milioni di franchi (14,6 milioni di euro) il risultato operativo semestrale rispetto allo stesso periodo del 2005.**

Per quanto riguarda il risultato netto di esercizio, SBB Cargo fa registrare un miglioramento di soli 9,3 milioni di franchi (6 milioni di euro). Già soltanto per finanziare e compensare l'abbattimento delle sovvenzioni federali per il traffico a carri completi, SBB Cargo ha dovuto attingere a 13 milioni di franchi (8,5 milioni di euro) dalla somma globale risparmiata.

Nel primo semestre SBB Cargo è riuscita ad aumentare il volume dei trasporti del 3,8% pari a 6026 milioni di tonnellate-chilometro nette. I due settori operativi Nord-Sud e Svizzera di SBB Cargo hanno registrato un'evoluzione differenziata.

### **Nord-Sud: compensate le perdite rispetto alla concorrenza**

I 25,4 milioni di franchi (16,6 milioni di euro) derivanti dai nuovi traffici acquisiti sull'asse Nord-Sud sono andati quasi interamente a coprire le perdite causate dalla concorrenza. Ciò nonostante, questo settore operativo ha registrato una crescita del volume di trasporti del 2,3%, pari a 3997 mi-

lioni di tonnellate-chilometro nette. Le società in Germania e in Italia hanno fatto la parte del leone, con una crescita pari rispettivamente al 18,4% e al 5,8%.

### **Svizzera: sfruttato l'andamento congiunturale**

Nonostante i preparativi per la riduzione dei punti di consegna, nel settore aziendale Svizzera SBB Cargo è riuscita a sfruttare la buona situazione congiunturale e ad incrementare il volume di trasporti del 7,1%, pari a 2029 milioni di tonnellate-chilometro nette. Il reddito da traffico è rimasto ai livelli dello scorso anno a causa dell'attuale dinamica competitiva e l'alta pressione sui prezzi (476,6 milioni di franchi, 2005: 477,8 milioni di franchi [311,8 milioni di euro, 2005: 312,6 milioni di euro]).

# Acrobazie sul filo del tempo.



## Ruedi Büchi, responsabile Assi e Gestione Operativa, controlla la produzione di SBB Cargo per il traffico Nord-Sud. Conta i minuti anche nella vita privata.

Dopo il decollo, un aereo può volare indisturbato. Per SBB Cargo è esattamente il contrario, dice Ruedi Büchi: «Le sfide cominciano quando il treno lascia la stazione.»

Büchi è responsabile Assi e Gestione Operativa (AO). Con l'aiuto dei suoi cento collaboratori opera affinché i treni del traffico internazionale viaggino puntuali. Può bastare un temporale per far arrivare le merci in ritardo. All'inizio di luglio, per esempio, un fulmine ha paralizzato la cabina di apparati centrali di Luino, ritardando diciassette treni. «Non potremo mai ottenere il cento per cento di puntualità. Temporalità, problemi agli scambi, incidenti: la lista degli imprevisti è lunga», dice Büchi. Questo rende stimolante il suo lavoro.

È abituato a puntare in alto. Nonostante una rapida carriera professionale e militare, non ha trascurato la vita privata. Padre di quattro

figli, nel tempo libero coltiva la sua passione per la mountain bike e cura due ettari e mezzo di bosco.

### Obiettivo finale puntualità.

Come supervisore alla puntualità, Büchi fa buon uso del suo realismo: non sono i sistemi teorici da soli a migliorare la qualità. Oltre ad analisi precise, il suo lavoro richiede molto senso pratico, diplomazia e ingegnosità costante. Un esempio: il treno 43075 Duisburg-Gallarate non giungeva mai a destinazione all'orario prestabilito. Da un'analisi è emerso che, anche in condizioni ottimali, era impossibile rispettare i tempi di percorrenza indicativi, che sono stati quindi allungati in accordo con il cliente e in collaborazione con gli specialisti di vendita di SBB Cargo. «In questo modo viaggiamo puntuali nel vero senso del termine: trasportiamo la merce del cliente alla

sua destinazione secondo l'orario concordato», spiega Ruedi Büchi. Il limite di tolleranza di SBB Cargo è di un'ora; talvolta, con alcuni clienti, viene fissato addirittura a 15 minuti.

### Gestire ogni minuto con creatività.

Nel primo semestre del 2006 l'81% dei treni merci è giunto puntuale a destinazione. «Il 5% in più rispetto all'anno scorso», dice soddisfatto Ruedi Büchi. «Abbiamo più esperienza e sappiamo trovare la via giusta.» Büchi mira a una puntualità del 90%. Per questo motivo, fino a 380 treni a settimana sono sottoposti ad un processo di rilevamento dati appositamente sviluppato e ottimizzato. I collaboratori controllano il percorso dei treni e inseriscono l'orario di arrivo nel sistema di gestione.

Ruedi Büchi vuole una soluzione online. «I dipendenti devono poter gestire il tempo con

creatività e non limitarsi al trasferimento manuale dei dati.» Büchi si consulta spesso e volentieri con i collaboratori, segue una politica della porta aperta. Vuole che la loro competenza personale e professionale migliori e afferma: «Esigo molto dagli altri, ma esigo altrettanto da me stesso.»

In caso di intoppi, Büchi si reca con i suoi collaboratori sul posto, dai clienti o ai valichi di frontiera. Discute la dinamica dei fatti e fa controllare le misure adottate. Un lavoro dalle mille eventualità e dai mille dettagli. Nel suo ufficio, all'Elsässertor di Basilea, le carte non sostano mai troppo o troppo poco sulla scrivania. «Sono un tipo ben organizzato», ammette Büchi.

Il sogno della sua vita, però, non sono le ferrovie, ma la bicicletta: Ruedi Büchi vorrebbe

« La puntualità al cento per cento è impossibile. Temporalmente, problemi agli scambi, incidenti: la lista degli imprevisti è lunga. »

Ruedi Büchi

pedalare dal Pakistan alla Cina, attraverso l'Hindukush. «Oltre 5500 metri d'altitudine», dice entusiasta. E si alza. Puntuale dopo 45 minuti. È tempo per l'appuntamento seguente.

**Ruedi Büchi**, 45 anni, ha alle spalle una classica carriera nelle ferrovie. Dopo una formazione di dirigente di esercizio FFS, continua a perfezionarsi frequentando seminari di gestione delle FFS ed esterni. Dopo i primi impieghi polivalenti a Walenstadt, Hedigen e Birmensdorf, nel 1987 Büchi, originario dell'Oberland zurighese, passa alla pianificazione degli orari e nel frattempo porta a termine uno stage come capomovimento a Rapperswil. Nel 1993 comincia ad occuparsi del traffico merci nella direzione del progetto Ferrovia 2000, prima fase. Nel settembre 2005 assume la carica di responsabile Assi e Gestione Operativa a Basilea. Ruedi Büchi è sposato e ha quattro figli, tre femmine e un maschio. Vive con la famiglia a Pfäffikon (Canton Zurigo).

Testo: Susanne Perren. Foto: Dorothea Müller.



**Centro Servizi Clienti:**

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

**Vendita Ticino**  
Tel. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361

**Distribuzione Italia**  
SBB Cargo Srl  
Via Vittor Pisani 7  
20124 Milano  
Italia  
Tel. +39 0331 24 86 74  
Fax +39 0331 24 86 89  
sbbcargomilano@sbb.ch

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

**Traffico intermodale**

Casella postale  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. Svizzera 0800 707 100  
Fax Svizzera 0800 707 010  
Tel. Europa 00800 7227 2224  
Fax Europa 00800 7222 4329  
cargo.verkauf@sbb.ch

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

**Manutenzione del materiale rotabile:**

**Servizio Materiale rotabile**  
Elsässertor  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. +41 (0)51 229 04 50  
Fax +41 (0)51 229 04 59  
vertrieb.servicerollmaterial@sbb.ch

**Marketing & Sales:**

**Vendita Svizzera (senza Ticino)**  
Casella postale  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. 0800 707 100  
Fax 0800 707 010  
cargo@sbb.ch

Contate su di noi.

 SBB CFF FFS Cargo

Anche grazie a SBB Cargo gli scaffali di tutta la Svizzera non sono mai vuoti. E sempre grazie a SBB Cargo ogni giorno viaggiano più di 20.000 camion in meno. Contate anche in futuro sulla realizzazione puntuale di tutti i vostri desideri. [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)



Per la spesa di tutti i giorni: SBB Cargo.