

cargo

Carta. Per il Burgo Group SBB Cargo arriva per la prima volta in Italia al binario di raccordo del cliente. 6

Prodotti da forno. Da sempre un'attività notturna che Pistor svolge in tutta la Svizzera. 10

Pacchi. PostLogistics è pronta ad affrontare lo stress natalizio grazie all'affiatata partnership con SBB Cargo. 14

Metallo. Swiss Steel produce l'acciaio, Panlog, l'azienda logistica del gruppo, fornisce rottami. 16





Il vostro salvaschermo.

Scaricatelo ora.

Nello stabilimento di Swiss Steel a Emmenbrücke si trasferiscono rotoli di vergella appena preparati. Poiché i forni non si possono accendere e spegnere a piacimento, l'acciaieria è in funzione giorno e notte. Potete scaricare qui questa e altre immagini da usare come screen saver: www.sbbcargo.com/saisonbild.htm. Buona visione!

Desiderate un abbonamento gratuito?

Trovate il modulo online su: www.sbbcargo.com/it/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 00 69, per e-mail a cargomagazin@sbbcargo.com o per posta a:

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

Impressum.

cargo 4|07. Novembre 2007. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Susanne Perren (direzione), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich.

Grafica/Composizione Favo Agenzia pubblicitaria, Basilea. **Litografia** ExactaPro, Arlesheim.

Stampa Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, Redaktion Logistickmagazin cargo, 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)51 229 00 16, fax +41 (0)51 229 00 69,

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 una copia.

Copertina: Un addetto alla manovra di SBB Cargo durante il turno di notte. Quando le strade sono chiuse per i camion, il trasporto su rotaia non si ferma. La logistica notturna è protagonista di questo numero della rivista.

Indice.

Frammenti 4

Cambio di orario. Quote rosa.
Un carico di dolcezza.

Una tigre di carta 6

SBB Cargo ancora più vicina ai clienti in Italia.

Più flessibilità 9

A colloquio con Leo Ebnetter, logistico di Coop.

L'arte del pane 10

Il lavoro di notte produce freschezza per il giorno.

Ben attrezzati 12

PostLogistics prima della frenesia natalizia.

Battaglia di materiali 14

A Emmenbrücke i rottami diventano acciaio.

Radiofrequenza 16

Prova sul campo della tecnologia RFID
nel traffico merci.

Tre partner 17

Collaborazione ottimizzata per la manutenzione
dei binari.

Un animale notturno 18

Ariane Riedo assiste i clienti che lavorano di notte.

La notte.



Care lettrici, cari lettori,

spesso la notte si associa all'oscurità, al mistero, all'insonnia. Questo però è solo un aspetto. Esistono altri tipi di notte, ad esempio da SBB Cargo: notti attive, operose, produttive e dinamiche. Notti in cui si costruisce per il giorno successivo.

Da noi «trasporto notturno» significa che di notte i collaboratori di SBB Cargo sono all'opera per smistare, trasportare e consegnare le merci più svariate.

La Posta, il commercio al dettaglio, ma anche l'industria nazionale e internazionale contano sul lavoro affidabile che SBB Cargo svolge di notte. In questo numero della rivista vi raccontiamo cosa accade nelle notti Cargo e come i clienti possono iniziare la giornata ben equipaggiati già nelle primissime ore del mattino. Buona lettura!

Adrian Keller
Responsabile Settore aziendale Svizzera

Nuova struttura per i contratti di trasporto.

SBB ha migliorato i contratti di trasporto con i propri clienti in fatto di chiarezza e di design.

Accanto all'accordo quadro il contratto fornisce una descrizione dettagliata delle singole prestazioni sulle relazioni percorse da SBB Cargo. Questa descrizione definisce in modo unitario il tonnello, il tipo di carri utilizzati e altre prestazioni. Per il momento la nuova struttura include i contratti per il traffico a carri completi in Svizzera. Il prossimo anno SBB Cargo presenterà anche tutti gli altri contratti nella nuova veste.

Nuovo team di addetti allo smistamento a Karlsruhe.

A causa della crescita del traffico SBB Cargo sta costituendo a Karlsruhe un proprio team di addetti allo smistamento.

I cinque collaboratori servono i clienti nell'area di Karlsruhe. In questo modo i classici prodotti piattaforma nel traffico a carri singoli e il servizio porta a porta diventano più efficienti e più rapidi.

Nuovo orario.



Il nuovo orario in Svizzera significa per i clienti una migliore offerta nel traffico rapido Est-Ovest.

Questa soluzione è resa possibile dall'impiego degli attuali treni sul Client Net per la Posta svizzera. A questi treni vengono attaccati carri aggiuntivi di altri clienti, p. es. per Pistor o Migros. Il cambio di orario per il traffico verso l'Alto Vallese rappresenta una modifica in termini di produzione. Il nuovo percorso da Basilea e dal Mittelland va direttamente verso sud passando per il Lötschberg.

Ampliamento del traffico internazionale

Per i clienti del settore automobilistico e siderurgico nonché per il trasporto intermodale vengono servite nuove destinazioni in Germania e Italia. Inoltre viene aumentata la frequenza sulle relazioni esistenti.

In Italia viene ampliata la squadra di produzione di Torino, che permette di servire direttamente i binari di raccordo aggiuntivi. Parallelamente nell'area di Brescia si sta realizzando un nuovo programma produttivo che consente collegamenti quotidiani e nuove consegne dei carri nella regione. SBB Cargo sta inoltre già sfruttando in modo intensivo la nuova galleria di base del Lötschberg per i trasporti internazionali.



Un carico di dolcezza.

Cifre impressionanti per il raccolto di barbabietole da zucchero in Svizzera nel 2007.

Quest'anno SBB Cargo nel giro di novanta giorni trasporta 995 000 tonnellate di barbabietole da zucchero e fettucce negli zuccherifici dell'Aarberg bernese e di Frauenfeld (Canton Turgovia), e da questi ultimi di nuovo agli agricoltori che utilizzano le fettucce di barbabietola come mangime concentrato.

SBB Cargo trasporta inoltre lo zucchero semolato sciolto ad aziende famose come Lindt & Sprüngli – un test impegnativo per il programma di igiene di SBB Cargo, premiata nel luglio 2007 dall'Associazione Svizzera per i Sistemi di Qualità e di Management (SQS) con la certificazione per la buona condotta commerciale (GHP).

Quote rosa nella produzione.



Stipulazione del contratto nel trasporto intermodale.

Hupac si affida a SBB Cargo per altri tre anni.

Il contratto quadro con Hupac è stato sottoscritto quest'autunno. L'operatore è noto come leader del trasporto intermodale transalpino.



Per la prima volta SBB Cargo è in grado di effettuare trasporti in Italia con una squadra di sole donne.

La ferrovia impone nuovi standard anche nello sviluppo del personale. Dal 2005 in Italia SBB Cargo nella sua scuola per macchinisti propone la formazione per macchinisti/macchiniste e per tutte le professioni nel settore della sicurezza. Il nuovo profilo professionale prevede che ogni macchinista, uomo o donna, riceva anche una seconda formazione, il che consente procedure di trasporto ancora più efficienti.



Manutenzione: ancora meglio con kaizen.

Passo dopo passo SBB Cargo Manutenzione mette in pratica la modernizzazione della manutenzione.

Infatti all'inizio dell'anno in tutte le sedi è stato introdotto il metodo di gestione kaizen per realizzare un costante miglioramento. I collaboratori sono stati formati in maniera completa e i posti di lavoro modificati. Inoltre sono stati

effettuati massicci investimenti negli impianti di produzione. Esempio Chiasso (vedi immagine): qui nell'impianto di manutenzione sono state modernizzate e meglio equipaggiate due fosse di lavoro per carri merci, aumentando così la sicurezza.



Fino **alla porta** del cliente.



Con Burgo, produttore italiano di carte, SBB Cargo ha acquisito un importante cliente. Un nuovo team di produzione Cargo gli recapita i carri fino al binario di raccordo: una novità assoluta in Italia.

Quello che un tempo era un tronco d'albero lungo 3 metri ora è solo un mucchio di scaglie di legno. Tutt'altro che inutili, questi frammenti rappresentano una delle materie prime più importanti per la produzione della carta. Il produttore di carta italiano Burgo lavora quasi mezzo milione di tonnellate di legno all'anno solo nello stabilimento di Verzuolo, una delle quattordici fabbriche del Burgo Group, situata a sud di Torino.

Il 90% del legno utilizzato viene trasportato a Verzuolo tramite la rete ferroviaria. Molto simile è la percentuale di trasporto su rotaia della pasta di carta, una poltiglia fibrosa ugualmente utilizzata come materia prima, e del cao-

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Varie destinazioni in Svizzera e Francia
Luogo di destinazione	Verzuolo/Italia
Distanza	In media 428 km
Merce trasportata	Legname in tronchi
Carri	Carri pianali con stanti, Roos
Destinatario	Burgo Group

lino, una roccia bianca a grana fine, usata come materiale di carica. Questa percentuale insolitamente elevata di traffico su rotaia è giustificata dall'impegno apertamente dichiarato dal gruppo a favore di un utilizzo sostenibile delle risorse naturali, che si ripercuote non solo sulla produzione ma anche sui trasporti. Burgo ha riorganizzato le consegne delle materie prime orientandosi verso il trasporto su rotaia. A Verzuolo tale decisione è stata semplificata dal fatto che lo stabilimento già possedeva un impianto di raccordo.

Un proprio team di produzione.

Quando SBB Cargo decise di trasportare legname in tronchi dalla Svizzera a Verzuolo per Burgo Group, capì che gli si stava ►

Orbassano: un nuovo centro di produzione.



Con la creazione di un proprio team di produzione regionale nell'ambito della piattaforma Torino-Orbassano la scorsa primavera, SBB Cargo è riuscito per la prima volta nell'Italia del Nord a servire un cliente fino al binario di raccordo o ad un piazzale di carico con un proprio team di addetti allo smistamento. Questo attualmente è composto da sei collaboratori e dispone di una propria locomotiva di smistamento. Thomas Senekowitsch, direttore Produzione SBB Cargo in Italia, sostiene che nell'area torinese vi sia un ottimo potenziale di crescita che lo induce a prevedere un imminente allargamento del team. Grazie a questo ampliamento dell'offerta, SBB Cargo ha potuto acquisire con il produttore di carta Burgo un nuovo importante cliente che serve giornalmente. Una volta a settimana SBB Cargo rifornisce un'azienda del settore dell'acciaio facendo partire un treno da Orbassano fino al binario di raccordo. Inoltre, un treno piattaforma proveniente dalla Svizzera o dalla Germania giunge ogni giorno a Orbassano con carri per diversi clienti.

presentando l'occasione per ampliare le proprie attività nell'Italia del Nord. SBB Cargo ha così abbandonato per la prima volta il sistema a piattaforme finora utilizzato con trasbordo della merce rotaia-strada e ha creato un proprio team di produzione a Orbassano, vicino a Torino. Questo dispone di una locomotiva di smistamento che permette di consegnare le merci al cliente direttamente fino al binario di raccordo. Tale sistema non presuppone l'impiego di servizi di terzi, rendendo più fluide e dirette le operazioni di trasporto. SBB Cargo ha quindi potenziato il suo vantaggio di mercato, ovvero la responsabilità unica del trasporto in diversi paesi, aggiungendo un nuovo importante punto di servizio sulla propria rete. Il progetto ha convinto Burgo.

I trasporti hanno avuto inizio lo scorso aprile. In diverse stazioni della Svizzera romanda e del confinante territorio francese, ciascun carro pianale viene caricato con cin-

ci carri, garantendo un afflusso continuo di merci. «Per questo traffico SBB Cargo ha affittato cento carri pianali del tipo Roos che fanno avanti e indietro tra le stazioni di carico e Verzuolo», dichiara Francesco Meroni, assistente alla clientela SBB Cargo per Burgo, a proposito del materiale rotabile impiegato.

Una partenza a tutto gas.

Burgo Group è uno dei primi clienti italiani ad essere servito da SBB Cargo fino al binario di raccordo. Ezio Cordara, responsabile Logistica, esprime un giudizio positivo su questa collaborazione: «Abbiamo tutte le ragioni per ritenerci soddisfatti. In brevissimo tempo SBB Cargo ci ha proposto una soluzione che rispondeva a tutte le nostre esigenze. I problemi insorti nella fase progettuale sono stati prontamente risolti. Eravamo certi che l'azienda sarebbe stata in grado di mantenere fede alle sue promesse.» A darci questa sicurezza è stato, da una parte, il fatto che SBB Cargo detiene la responsabilità unica dei trasporti e, dall'altra, che ci sono stati messi a disposizione dei carri fissi, ovviando così sin dal principio al problema della disponibilità. «Sulla base delle prime esperienze positive saremmo lieti di potenziare la collaborazione con SBB Cargo», afferma Ezio Cordara.

Esportazioni su rotaia.

Burgo Group intende portare su rotaia anche altri traffici che riguardano non solo l'approvvigionamento di materie prime ma anche la consegna di prodotti finiti. In questo settore l'attuale percentuale dei trasporti su rotaia dovrebbe aumentare gradualmente nei prossimi anni dall'attuale 6% a più del doppio. Per raggiungere questo obiettivo Burgo intende creare in tutti i suoi paesi d'esportazione euro-

pei, incluso l'Europa orientale, dei magazzini tampone che possano venire riforniti tramite ferrovia. Il gruppo ha dimostrato di fare sul serio con il trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia nello stabilimento di Duino, presso Trieste, dove nel 2005 ha creato un nuovo binario di raccordo e dove riceve su rotaia già la metà delle forniture di legno.

«Negli ultimi tre anni ci siamo molto impegnati, nel limite delle nostre possibilità, a favore della tutela ambientale e anche a vantaggio dei trasporti su rotaia», continua Ezio Cordara. «SBB Cargo rappresenta un partner importante poiché contribuisce a garantire un flusso di merci continuo e ben organizzato.»

Testo: Ursula Hombberger.

Foto: Guy Perrenoud, SBB Cargo.

« La soluzione di SBB Cargo rispondeva a tutte le nostre esigenze. »

Ezio Cordara

que/sei fasci di legname in tronchi lunghi 3 metri. I carri vengono raccolti nella stazione di smistamento Losanna-Triage e trasferiti tre volte a settimana verso Torino-Orbassano via Domodossola tramite treni completi da diciassette carri ciascuno. Da Orbassano il team di produzione di SBB Cargo rifornisce giornalmente la cartiera di Verzuolo, che dista 70 chilometri, con gruppi da otto a quattordi-

Burgo: azienda leader nel settore della carta.

Burgo Group, con Sede principale ad Altavilla Vicentina (VI) e Sede secondaria a San Mauro Torinese presso Torino, è uno dei principali produttori di carte grafiche e per la stampa del Sud Europa. Il gruppo è nato nel gennaio 2007 dalla fusione delle Cartiere Burgo SpA e delle Cartiere Marchi SpA. L'azienda conta quattordici stabilimenti, di cui dieci dislocati nell'Italia del Nord e tre nel Italia Centrale, ai quali si aggiunge un'altra cartiera nel sud del Belgio. Burgo Group registra un fatturato annuo di 2,3 miliardi di euro (di cui la metà in Italia), produce 2,8 milioni di tonnellate di merci e conta 5500 collaboratori. Si posiziona al quarto posto tra i produttori di carta europei.

«La ferrovia deve diventare ancora più flessibile e **sviluppare nuovi programmi.**»



Leo Ebnetter, 52 anni, dal 1° luglio 2007 è a capo della Direzione Logistica di Coop ed è uno dei sette membri della direzione. Nel contempo è responsabile della Regione logistica Svizzera orientale/Ticino, un ruolo che riveste già da sei anni. Ebnetter ha imparato il suo mestiere a Coop, partendo dalla gavetta: da 29 anni lavora per il secondo maggiore gruppo di commercio al dettaglio della Svizzera.

Coop gestisce oltre 1500 punti vendita e ha oltre 45000 dipendenti. Una particolarità della collaborazione tra Coop e SBB Cargo: per il nuovo centro di distribuzione regionale Coop a Aclens (Canton Vaud) l'anno scorso SBB Cargo ha appositamente inaugurato la stazione di Vufflens-la-Ville.

Signor Ebnetter, quando le filiali Coop chiudono la sera che cosa succede dietro le quinte?

Si lavora giorno e notte. La nostra logistica lavora dalla domenica pomeriggio al sabato sera. Ci sono i turni di notte nelle panetterie e nei reparti logistici Frutta & Verdura e Spedizioni. Di sera i prodotti freschi – frutta e verdura, fiori e prodotti convenience – vengono consegnati dai nostri fornitori ai centri di distribuzione regionali, da dove raggiungono le filiali in primissima mattinata assieme al pane. Nei centri di distribuzione nazionali di Wangen e Pratteln arrivano gli ordini fino alle ore 20 circa; a mezzanotte gli ultimi carri lasciano la piattaforma per raggiungere i centri di distribuzione regionali.

Quindi si può dire che Coop di giorno vende e di notte viaggia?

Non proprio. I prodotti non deperibili vengono consegnati anche di giorno.

Coop è leader di mercato nei settori dei prodotti biologici e del commercio equo e solidale. I principi ecologici trovano applicazione anche nel trasporto?

Certamente. Nonostante la concorrenza agguerrita per noi non conta solo il fattore economico, ma anche quello ecologico. Ma tra questi due fattori ovviamente c'è un rapporto conflittuale. Se possibile, soprattutto per i prodotti non deperibili, per i trasporti nazionali utilizziamo la ferrovia.

Quali sono i vantaggi della rotaia, oltre all'ecologia, e quali gli svantaggi?

Il vantaggio essenziale è la pianificabilità, l'assenza di code o di scarse condizioni stradali. Soprattutto per il traffico transalpino questo è un punto a favore della ferrovia. Il grande vantaggio economico della ferrovia è la possibilità di spostare di notte grandi volumi

« Il vantaggio della ferrovia è la pianificabilità »»

Leo Ebnetter

dai centri di distribuzione nazionali a quelli regionali. Viceversa la strada è più flessibile. Per i prodotti freschi servono tempi di ordinazione e consegna molto brevi e reazioni molto rapide; questo è impensabile per la ferrovia.

Se la commissione della concorrenza darà il consenso, Coop acquisirà dodici grandi filiali Carrefour. Queste saranno integrate nella logistica Coop?

Sì, le filiali Carrefour diventeranno dei megastore Coop, serviti in base allo stesso programma.

Lei lavora a stretto contatto con SBB Cargo. Ci dica la sua opinione!

La flessibilità di SBB Cargo è cresciuta, i prezzi sono migliorati rispetto a qualche anno fa. Anche

lo scambio di informazioni è più fluido. Un problema è la disponibilità di carri e carri frigo con una capienza di 38 palette. L'altro problema è che SBB Cargo dal prossimo anno vuole aumentare i prezzi, il che per me ha poco senso. L'aumento della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) il prossimo anno sarebbe un'occasione per trasferire ancora più trasporti dalla strada alla rotaia.

Le sue richieste a SBB Cargo?

Ci piacerebbe servire i nostri megastore con la ferrovia direttamente dalla piattaforma del centro di distribuzione nazionale di Wangen, senza passare dai centri regionali. Per far questo SBB Cargo dovrebbe adottare il programma della Ferrovia Retica: a Coira le casse mobili raggiungono la nostra rampa direttamente con il carro; non servono camion che portino le casse dalla rampa alla ferrovia. Già da tempo abbiamo chiesto a SBB Cargo di spostare se possibile i carri dalla centrale di distribuzione nazionale ai centri regionali durante il giorno. Una simile operazione consentirebbe di trasferire un maggiore numero di trasporti dalla strada alla rotaia. A questo riguardo le ferrovie devono diventare più flessibili e sviluppare nuovi programmi.

I commercianti al dettaglio devono costantemente rinnovare l'assortimento. Questo comporta delle conseguenze anche per la logistica?

Il nostro assortimento sta diventando più vario soprattutto nel settore convenience. Dato che questi prodotti hanno scadenze brevi, le esigenze logistiche crescono; i tempi di consegna diventano più stretti ed è richiesta una maggiore flessibilità.

In quali settori in futuro si aspetta dei cambiamenti?

La riduzione dei margini nel commercio al dettaglio comporta una maggiore pressione sui costi. Quindi insieme ai nostri partner logistici dobbiamo trovare un modo per accrescere l'efficienza.

Intervista: Marcel Hänggi.

Foto: Coop.



Il lievito **viaggiante**.

Il pane di Pistor la mattina è caldo e fragrante. Non si direbbe che abbia viaggiato tutta la notte.

Grazie ad un nuovo trasporto con carri refrigerati la ditta Pistor è in grado di servire entro 24 ore i clienti nella Svizzera romanda.

Dai salatini allo yogurt fino al lievito: il fornitore di prodotti gastronomici e da forno Pistor con sede a Rothenburg presso Lucerna propone i suoi circa 7500 articoli a panifici, pastic-

cerie ed esercizi gastronomici dell'intera Svizzera. Da poco il trasporto verso la Svizzera romanda avviene in modo più ecologico: su rotaia.

Da inizio agosto i prodotti finiti, i semilavorati e le materie prime grazie a SBB Cargo viaggiano su rotaia tra la sede principale di Pistor e la nuova centrale di distribuzione a

Chavornay. Dal lunedì al sabato una volta al giorno un convoglio di sei carri fa la spola tra Rothenburg e Chavornay e ritorna con i vuoti.

Per Richard Betschart, responsabile Logistica e membro della direzione di Pistor, il tempo risparmiato è un grande vantaggio: «Il beneficio sostanziale per noi è che grazie al trasporto



Pistor: un successo da novant'anni.

Pistor è l'azienda commerciale leader in Svizzera del settore panetteria, pasticceria e confetteria ed è anche un importante grossista della gastronomia. L'assortimento comprende materie prime, semilavorati e prodotti finiti importanti nonché detergenti e materiali per l'imballaggio.

Fondata nel 1916 dai panettieri come organizzazione di autosostegno per l'acquisto di generi alimentari, Pistor ha costantemente ampliato il suo assortimento: oggi dalla sede di Rothenburg partono oltre 7500 prodotti diversi per tutta la Svizzera.

Nel primo semestre del 2007 Pistor ha realizzato un fatturato complessivo di 306,8 milioni di franchi svizzeri, il che corrisponde ad un incremento del 2,6% rispetto all'anno precedente. Oltre a Pistor fanno parte della Pistor Holding anche le affiliate Proback AG (consulenza) e Fairtrade SA (commercio di materie prime). Il gruppo dà lavoro a circa 370 dipendenti.



La mattina ha l'oro in bocca a Rothenburg.

notturno breve guadagniamo più tempo per preparare le merci e riusciamo comunque a consegnare puntualmente.» I 200 chilometri scarsi di distanza tra Rothenburg e Chavornay rappresentano un circuito che di notte si può sfruttare in modo ottimale con la ferrovia.

La piattaforma di Chavornay.

Il giorno A i clienti ordinano le merci tra le 6 e mezzogiorno. Il pomeriggio le merci vengono preparate, caricate e portate nella Svizzera romanda con la ferrovia. Tra mezzanotte e le 4 del mattino a Chavornay avviene la distribuzione capillare con i camion già pronti. A partire dalle 5 del giorno B la merce è per strada per raggiungere il cliente.

«Ora siamo in grado di servire la Svizzera romanda entro 24 ore dall'ordine anche su rotaia», dice Betschart. Per Pistor è stato anche decisivo il fatto di potersi avvalere di un programma di trasporto più ecologico: «Questo è importante anche per i nostri clienti.»

Ogni giorno si eliminano i trasporti di andata e ritorno di sei camion con rimorchio.

Controllo della temperatura online.

Dato che i generi alimentari sono merci sensibili alla temperatura, devono raggiungere il cliente in condizioni ineccepibili. Questo è possibile grazie a sei carri refrigerati a temperature

« Grazie al trasporto notturno guadagniamo tempo per preparare le merci. »

Richard Betschart

di 18 e 3 gradi rispettivamente, oltre a due container frigo a -20 gradi. Per la prima volta SBB Cargo impiega sui carri dei misuratori di temperatura della ditta Nuwec. Diventa così possibile trasportare merci fresche in contenitori costantemente refrigerati e controllati. Richard Betschart fa un confronto con gli strumenti già in funzione sui camion: «I misuratori di temperatura nei contenitori refrigerati dei carri ferroviari sono ancora più efficienti: tramite Europe Tracer, un



Controllo della temperatura: ora anche online.

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Rothenburg
Luogo di destinazione	Chavornay
Distanza	182 km
Merce trasportata	Prodotti finiti, semilavorati, materie prime per panifici ed esercizi gastronomici
Carri	Carri a pareti scorrevoli con controllo termico
Destinatario	Nuovo centro di distribuzione della ditta Pistor

sistema per accedere via Internet alla rete GPS dei dati telematici, si possono cercare e localizzare i carri.» In questo modo è possibile controllare la temperatura online in qualsiasi momento.

Testo: Susanne Wagner.

Foto: Bernhard Lochmatter.



PostLogistics in **corsa** contro il tempo.

La distribuzione di pacchi di PostLogistics è organizzata come un sistema di mozzi e raggi. Lo smistamento avviene in tre efficienti centri pacchi, il trasporto a seconda della distanza su strada o su rotaia.

Tre ruote. Sulla carta questo è l'aspetto della distribuzione PostLogistics. I mozzi delle ruote sono i tre centri pacchi sull'asse Est-Ovest a Frauenfeld in Turgovia, a Härkingen nel Canton Soletta e a Daillens nel Canton Vaud. Da questi centri partono raggi in tutte le direzioni. I loro capi sono 51 basi di distribuzione regionali a partire dalle quali i pacchi

vengono consegnati ai destinatari ovvero dove vengono raccolti e inseriti nella rete di distribuzione.

Collegando i tre mozzi, ovvero i tre centri pacchi, SBB Cargo forma per così dire lo scheletro di questa struttura. Ogni giorno e ogni notte percorre questi tragitti con tredici treni. Si tratta di un sistema di tipo treni shuttle che

viaggiano solo su questa linea. Oltre a questa, SBB Cargo percorre anche numerose altre tratte tra i centri e le loro basi di distribuzione. Ad esempio da Daillens vengono servite Berna, Bienne, Ginevra e il Vallese, da Härkingen Basilea, Thun, Lucerna e il Ticino, e da Frauenfeld Urdorf, Buchs SG, San Gallo e i Grigioni. Complessivamente SBB Cargo percorre la rete

costituita in esclusiva per PostLogistics con 41 treni al giorno, raggiungendo 11,8 milioni di chilometri di carri ogni anno.

Più prestazioni grazie alla circolazione cadenzata.

PostLogistics è uno dei maggiori clienti di SBB Cargo in Svizzera. Si tratta di una partnership comprovata e tradizionale che però cambia e si evolve costantemente. La costante princi-

Inoltre Thomas Ernst sogna un'altra soluzione, oggi ancora visionaria: collegamenti quotidiani con i rapidi Cargo Sprinter. In fatto di velocità questi possono competere con i treni passeggeri e quindi non bloccherebbero i tracciati. Inoltre non richiedono manovre complesse, un fatto che farebbe risparmiare tempo prezioso nei terminal di PostLogistics. Una cosa è certa: le tre ruote dovranno girare sempre più rapidamente se vorranno tenere il passo con il mercato.

Testo: Ursula Homberger.

Foto: Gian Vaitl.



Fervide attività notturne a Härkingen.

pale in questi cambiamenti è anche la sfida principale per entrambi i partner: il tempo. PostLogistics da un lato deve competere con la concorrenza straniera, che può operare in modo molto flessibile senza essere vincolata al servizio pubblico. Dall'altro lato deve consegnare sempre più invii prioritari con recapito

« La nostra visione: collegamenti quotidiani con i Cargo Sprinter. »

Thomas Ernst

entro il giorno successivo, i cui trasporti richiedono un'elevata flessibilità in termini di tempo. Dall'altra parte c'è la ferrovia, che non offre la mobilità di un camion. Thomas Ernst, responsabile dei trasporti nazionali presso PostLogistics, la definisce «una discrepanza nel servizio», perchè «in effetti PostLogistics sarebbe servita meglio con un flusso continuo di merci, mentre le ferrovie sono orientate a concentrare i trasporti.»

Per questo motivo i due partner stanno realizzando un nuovo programma ferroviario: con l'orario 2008 si farà un primo passo sulla strada verso un orario cadenzato sull'asse Est-Ovest. In questo modo il numero di collegamenti viene gradualmente ampliato. A questo scopo l'attuale ClientNet di PostLogistics in alcuni punti viene collegato alla rete Cargo Express di SBB Cargo.

PostLogistics nello stress natalizio.

Nel periodo prenatalizio PostLogistics nei suoi tre centri pacchi deve smistare fino ad un milione di pacchi al giorno, circa il doppio del solito. Mentre questi picchi non sono un problema per gli impianti automatici, il personale addetto al carico e allo scarico delle casse mobili e l'alimentazione dei nastri trasportatori viene aumentato di solito da 800 fino a 1100 unità. Un turno al mattino e uno alla sera assicurano un lavoro continuo. Dal canto suo SBB Cargo può giocare il suo asso nella manica: per affrontare l'aumento dei trasporti non usa un numero maggiore di treni, ma semplicemente treni più lunghi.

Sulle tracce di un pacco natalizio



- Ore 10.10 Spedizione di un pacco da Ascona (TI)
- Ore 12.10 Presa in consegna da parte del furgone postale durante il giro di raccolta
- Ore 13.00 Arrivo nella base di distribuzione di Cadenazzo, trasbordo in una cassa mobile
- Ore 14.00 Partenza del treno da Cadenazzo
- Ore 18.17 Arrivo del treno al centro pacchi di Härkingen
- Fino alle ore 00.45 Processo di smistamento a Härkingen
- Ore 3.12 Partenza del treno per Basilea
- Ore 3.51 Arrivo al centro di distribuzione di Basilea
- Ore 6.00 Trasbordo su un veicolo adibito alla consegna alimentato a gas
- Ore 9.45 Consegna tramite portapacchi al destinatario a Pratteln



I signori dei rottami.

Ad Emmenbrücke ogni anno vengono fuse 600 000 tonnellate di rottami. Per trasformare il rottame al momento giusto e nel tipo giusto di acciaio serve una logistica sofisticata.

Nell'aria autunnale l'odore del ferro si meschia agli odori del fiume Emme; la luna illumina una colonna di vapore nella nebbia sottile. L'atmosfera è nostalgica, dalle nostre parti non si vede più molta industria pesante. Alcuni teorici dell'economia parlano di epoca «postindustriale». Sono sciocchezze, la richiesta mondiale di materie prime come l'acciaio è in costante crescita. Ma l'industria poco per volta sta scomparendo dall'Europa. Qui al centro della Svizzera però esiste ancora.

Alcune aziende del settore siderurgico hanno le loro sedi ad Emmenbrücke presso

Lucerna. Swiss Steel (ex von Moos) ogni anno trasforma 600000 tonnellate di rottami in 550000 tonnellate di acciaio, facendo di Emmenbrücke la seconda sede di riciclaggio della Svizzera dopo lo stabilimento di Gerlafingen. «Un'acciaiera», dice il direttore dello stabilimento, Willi Fuchs, «è un campo di battaglia.»

In un grande capannone due gruisti dalle loro cabine trasferiscono dei rottami in un carro ferroviario speciale. Lo schermo nella cabina mostra al gruista quanto e quale rottame mettere nella vasca di raccolta per ottenere la miscela corretta per l'acciaio desiderato.

Quindi una locomotiva di manovra trasporta nel capannone i dieci carri pieni di rottami: resti triturati e compressi di lamiere di automobili, rotaie tagliate.

Cliente e mandatario al tempo stesso.

Quattro volte al giorno SBB Cargo consegna da trenta a quaranta carri ovvero circa 1800 tonnellate di rottami. A partire dalla stazione merci di Emmenbrücke se ne fa carico l'impresa logistica Panlog, un'affiliata di Swiss Steel. Il primo treno arriva alle 4.30 del mattino, l'ultimo alle 9 di sera. La stazione



Consegna di rottami nel capannone di smistamento. Sullo sfondo in rosso il carro con vasca di raccolta.

merci è gestita da Panlog su incarico di SBB Cargo. In questo modo entrambe le aziende sono contemporaneamente cliente e mandatario l'una dell'altra. Le FFS sono anche fornitori dell'acciaieria: qui vengono fuse le rotaie e le sale montate di scarto.

« SBB Cargo reagisce bene alla carenza di carri. »

Moreno Krattiger

tori dell'acciaieria: qui vengono fuse le rotaie e le sale montate di scarto.

Accumulo di materia prima.

L'acciaieria lavora giorno e notte: spegnere i forni la sera e accenderli la mattina non avrebbe senso. Una logistica sofisticata è importante per evitare che i magazzini siano strapieni. «La nostra materia prima non viene prodotta», dice il capo di Panlog, Moreno Krattiger, «si accumula.» Questo accumulo non è prevedibile. Tra i fornitori vi sono circa settanta rivenditori di rottame. I rottami nazionali e da oltreconfine arrivano al 70% su rotaia, al 30% su gomma. «I rottami», dice Krattiger, «sono molto adatti alla ferrovia: sono una

merce alla rinfusa non sensibile alle intemperie. Ma la strada sta recuperando, i camion sono più flessibili. Il vantaggio economico della ferrovia oggi è minimo.» Inoltre potrebbero esserci intoppi a livello di materiale rotabile: «Ad esempio il raccolto delle barbabietole da zucchero influenza la disponibilità di carri.» Ma SBB Cargo secondo Krattiger reagisce bene alle difficoltà.

170 acciai differenti.

Le consegne di acciaio in partenza da Emmenbrücke al 54% avvengono su rotaia, al 41% su strada e al 5% via ferrovia e nave (da Basilea). La maggior parte dei clienti, dice Krattiger, non dispone di un binario di raccordo. Diventano quindi ancora più importanti le piattaforme SBB Cargo nell'Italia settentrionale. Swiss Steel produce circa 170 tipi diversi di acciaio. I rottami fusi nel forno elettrico ad arco diventano billette che infine nel laminatoio vengono trasformate in barre e rotoli di vergella: il prodotto finale di Swiss Steel. I clienti sono l'affiliata Steeltec nello stesso settore, produttrice di acciai speciali ad alta resistenza, e acquirenti in Italia, Germania e Francia. Circa il 60% della produzione è destinato all'industria automobilistica, un po' meno al commercio, circa il 10% all'edilizia e il 6% alla costruzione di macchinari.

Testo: Marcel Hänggi.
Immagini: Gian Vaitl.

«Die Entsorger» – gli smaltitori.

Tra i fornitori di materie prime di Swiss Steel ci sono circa settanta rivenditori di rottame. Il maggiore è «Die Entsorger», nato dalla fusione dei quattro specialisti in materiali di scarto M. F. Hügler AG (Dübendorf), Schnyder AG (Emmen), Grieser AG (Dällikon) e Dataex AG (Dällikon). «Die Entsorger» lavorano con quasi tutto ciò che si può riciclare e offrono programmi di smaltimento completi per la piccola industria.

Swiss Steel e Panlog.



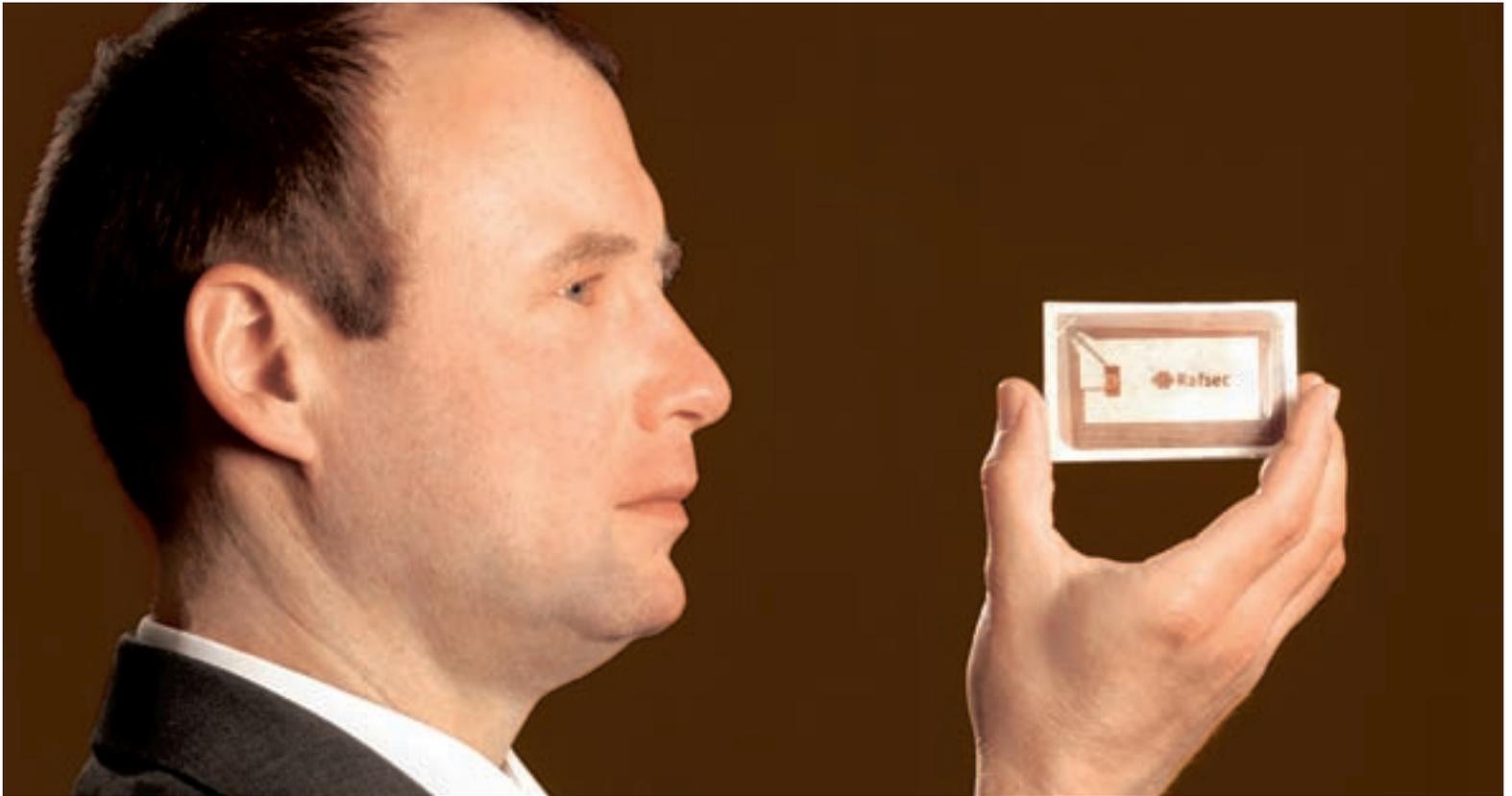
Dal 1842 l'industria siderurgica è presente a Emmenbrücke. Nel 1996 von Moos di Emmenbrücke e il settore siderurgico di Von Roll di Gerlafingen si fusero in Swiss Steel, che nel 2003 fu rilevata dalla tedesca Schmolz+Bickenbach AG. Nel 2006 lo stabilimento di Gerlafingen venne venduto al gruppo italiano Beltrame. Swiss Steel si concentra sulla produzione di acciaio di qualità, legato e automatico ed è tra i leader del settore europeo dei prodotti lunghi in acciaio. Con i suoi 439 dipendenti l'azienda nel 2006 ha fatturato 427 milioni di franchi (260 milioni di euro).

Anche l'impresa logistica Panlog fa parte del gruppo Schmolz+Bickenbach. Lavora soprattutto per le affiliate Swiss Steel e Steeltec nonché per Stahl Gerlafingen. Nel 2006 Panlog con 56 dipendenti ha realizzato un fatturato di 86 milioni di franchi (52 milioni di euro).

Steeltec, la terza affiliata Schmolz+Bickenbach con sede ad Emmenbrücke, trasforma vari acciai di Swiss Steel in barre bruite e in acciai speciali ad alta resistenza.

chiaro & preciso

Nodo ferroviario	Emmenbrücke
Luogo di destinazione	Consegna e distribuzione in Svizzera e Italia
Azienda	Swiss Steel
Merce trasportata	Rottami e acciaio
Destinatario	Produttori dell'industria siderurgica



Segnali radio del **terzo tipo.**

I rilevamenti RFID nella massicciata con velocità del treno fino a 220 chilometri orari hanno avuto successo. Ora SBB Cargo sta verificando nel Saarland se questo moderno metodo di identificazione è valido anche sul campo.

Nell'ambito di un progetto pilota SBB Cargo dalla metà di quest'anno sta testando l'impiego dell'identificazione a radiofrequenza (RFID). Questa tecnologia permette l'identificazione univoca di carri merci, rilevabile tramite segnali radio. Il cliente è la Saarstahl AG, per la quale SBB Cargo dal marzo 2005 trasporta ferro liquido da Dillingen a Völklingen.

La trazione di nove convogli al giorno con un massimo di sette carri e il ritorno dei carri vuoti è un lavoro impegnativo. Il ferro grezzo

viene trasportato in carri «Torpedo» isolati a sedici assi a una temperatura di 1400 gradi. Il ferro deve arrivare allo stabilimento Saarstahl ventiquattr'ore su ventiquattro, all'interno di una finestra temporale esattamente cadenzata. Qui l'RFID assume un ruolo di primaria importanza.

«I nostri test pratici orientati all'ottimizzazione del processo, che svolgiamo in cooperazione con l'Università di scienze applicate Joanneum di Kapfenberg in Austria, servono

alla valutazione del sistema in condizioni reali: le parole chiave sono acqua, polvere, temperatura, residui di grafite e metallo», dice Stefan Baiker, responsabile del progetto RFID presso SBB Cargo. L'obiettivo è rilevare in modo sequenziale i numeri di carro di un treno e trasmetterli elettronicamente a Saarstahl almeno venti minuti prima della partenza. Un tempo questo avveniva telefonicamente. La tecnologia RFID rispetto ai metodi di identificazione tradizionali è un'evoluzione enorme. L'hardware è

costituito da chip a radiofrequenza (transponder) e da lettori mobili o stazionari (reader) con antenna nella massicciata. In questo caso si utilizzano transponder passivi, ovvero senza batteria. Trasmettono e ricevono su una frequenza di 13,56 megahertz. Con questa innovazione SBB Cargo e Saarstahl vogliono migliorare notevolmente la comunicazione, la qualità dell'assistenza e il controllo della procedura di trasporto.

« Questa ottimizzazione dei processi esclude potenziali fonti di errore. »

Stefan Baiker

La segnalazione dei carri, provvisti su entrambi i lati di un transponder autoadesivo delle dimensioni di una carta di credito, avviene in questo modo: un addetto tramite terminal mobile rileva i numeri di carro sequenziali di un treno fermo e via radiomobile li trasmette a un cosiddetto File Transfer Protocol Server. Saarstahl accede a questi dati per comunicare l'incarico di trasporto. «Questa ottimizzazione dei processi esclude potenziali fonti di errore», dice l'ingegnere elettronico Baiker. «La prossima fase del progetto si occuperà del controllo delle partenze tramite RFID.»

Baiker (43) sta svolgendo ricerche per ulteriori ottimizzazioni di processo assieme ai suoi partner del Joanneum, che effettuano tutti i test di laboratorio. Infatti stanno sviluppando un'antenna RFID con reader posizionata nella massicciata, in grado di rilevare i dati dai transponder fissati ai telai dei carri al passaggio del treno. Baiker ritiene che il lavoro su un'antenna reader, che con un solo transponder riconosca la direzione dei carri, sia una «vera sfida». In questo senso nel marzo 2005 ha già depositato un brevetto presso l'ufficio brevetti europeo.

Testo: Wilf Seifert.

Foto: Erwin Zbinden.

chiaro & preciso

Stazione di partenza	Dillingen
Luogo di destinazione	Völklingen
Distanza	20 km scarsi
Merce trasportata	Ferro liquido
Destinatario	Saarstahl AG

Tre partner, un obiettivo.



Da sinistra: Patrick Schenker, SBB Cargo; Vincent Nagelisen, cooperativa Migros Lucerna; Maurizio Gadotti e Zeno Van Uden, entrambi FFS Infrastruttura.

FFS infrastruttura offre servizi su misura alle aziende svizzere dotate di raccordo ferroviario privato.

FFS Infrastruttura ha impostato il servizio di manutenzione per raccordi ferroviari privati sul motto «Tre partner, un obiettivo». I partner sono FFS Infrastruttura, SBB Cargo ed il cliente. In caso di progetti di rinnovamento che bloccano temporaneamente l'accesso ferroviario nell'area del cliente, le ferrovie in precedenza possono provvedere a creare uno stock di magazzino sufficiente per la merce. «La pianificazione in team semplifica l'identificazione tempestiva e previene gli intoppi logistici», dice Maurizio Gadotti, Key Account Manager per la manutenzione edile e logistica. Un esempio attuale per questo approccio è stata la costruzione di due nuovi scambi presso la sede commerciale Dierikon della cooperativa Migros Lucerna. La realizzazione dell'opera del valore di circa 350.000 franchi (214.000 euro) è stata complessa, visto che fu necessario estrarre i due vecchi scambi dalla massicciata di calcestruzzo, prima di potervi annessare quelli nuovi.

I lavori sono stati intensi e sono durati da fine agosto a metà settembre. FFS Infrastruttura si era aggiudicata la commessa di Migros superando altri due concorrenti. In qualità di impresa generale affidò il lavoro alla Vanoli AG, con la quale collabora regolarmente. Il superamento della «fase senza

rotaie» richiese una meticolosa sintonizzazione di tutti i partner per garantire a Migros un flusso costante di merci. Infatti SBB Cargo aveva anticipato le consegne previste per quel periodo, mentre Migros trasferì temporaneamente i trasporti su gomma. Lo sforzo fu ricompensato: con i nuovi scambi speciali aumentarono l'efficienza e la sicurezza operativa dell'impianto.

Gadotti ritiene che i lavori di manutenzione nel suo settore siano dei «potenziali apriporta per commesse più grandi, ad esempio riparazioni, ristrutturazioni e rimodernamenti». L'assistenza copre tutte le sfaccettature nel settore allacciamenti ferroviari. «Siamo l'impresa leader in Svizzera per l'ingegneria, la progettazione e la costruzione di impianti ferroviari», dice Gadotti.

« Preveniamo gli intoppi logistici durante i lavori. »

Maurizio Gadotti

Le sue competenze centrali sono la pianificazione, la progettazione, la realizzazione delle opere, la manutenzione di impianti ferroviari e il loro smantellamento. I clienti possono scegliere fra tre pacchetti di assistenza. Il modello di punta, il «Long Life Service» decennale, copre tutti gli aspetti del monitoraggio, della manutenzione e delle riparazioni.

Testo e foto: Wilf Seifert.



Per lei la notte è come
il giorno.

Ariane Riedo, Order Agent Service del Centro Servizi Clienti (KSC) a Friburgo sorveglia i trasporti notturni dei clienti di SBB Cargo.

«Sono sempre stata una persona molto attiva anche lavorando di notte», dice Ariane Riedo. Il fatto che sia in grado di raggiungere il massimo della forma per ben due volte, di giorno e di notte, fa di lei la persona ideale per il turno di notte nel Centro Servizi Clienti di Friburgo. Il turno di notte dura dalle 22 alle 5 del mattino; le notti tra sabato e domenica e tra domenica a lunedì sono libere.

«Adoro la calma, il silenzio e i ritmi rallentati. C'è meno frenesia, riesco a concentrarmi meglio e ad affrontare le cose con più accortezza.» Non che Ariane sia un tipo tranquillo, anzi. Di giorno il suo cavallo, un frisone, tre cani e un gatto la tengono in movimento. Lavorare con più accortezza qui significa molto di più: agire in modo più efficiente. Prima di tutto: ragionare lucidamente. In questo senso di notte c'è più tempo rispetto alle giornate frenetiche.

Pensare alla mattina successiva.

Nuovi messaggi si susseguono sullo schermo: ostacoli sul percorso a causa di forti precipitazioni, guasti alla linea di contatto, treni cancellati. In quanto agente del Servizio Clienti Ariane Riedo riceve tutte le segnalazioni che riguardano il traffico ferroviario dalla centrale di coordinamento trasporti di Lucerna.

Se un treno viene effettivamente cancellato e le merci non arrivano a destinazione la mattina successiva come da accordi, durante la notte Ariane lo notifica al cliente. Parole gentili in una situazione spiacevole, inviate nell'oscurità. «In questo lavoro è importantissimo mettersi nei panni del cliente: quali informazioni servono al cliente? Come e quando avrà la sua merce? Che altro gli posso offrire? Queste informazioni sono decisive.» Dice di aver imparato molto sul campo e che è un enorme vantaggio conoscere i nessi del traffico ferroviario non solo nella teoria.

Intuito femminile.

Anche se Ariane Riedo comunica regolarmente con i colleghi della centrale operativa Cargo di Basilea o dei nodi di smistamento a Zurigo e Losanna, è lei a decidere se e come informare i clienti. In questo serve una buona dose di intuito. «Con l'esperienza si inizia ad intuire se un imprevisto è grave o se la situazione si sbloccherà nel corso della notte. I grandi eventi come l'interruzione della tratta a Flamatt dopo il maltempo nell'agosto 2007 iniziano len-

tamente. Quando arrivò la prima segnalazione verso le 23 qualcosa dentro di me mi mise in allarme.» Solo dopo che la situazione fu chiara nelle prime ore del mattino Ariane inviò la segnalazione ai clienti. «L'avevo preparata, ma non volevo precipitare le cose.» Durante quel turno perlomeno non le venne la «fiacca» che in genere sopraggiunge tra le due e mezza e le tre e mezza del mattino. In quelle ore in cui non è proprio notte, ma il giorno tarda a venire. In quei momenti serve alzarsi, camminare, mangiare qualcosa di leggero.

« I grandi eventi iniziano lentamente. »

Ariane Riedo

Dormire più velocemente.

Ariane Riedo informa i clienti anche quando il trasporto arriva puntualmente. «Un cliente ad Altdorf ha bisogno di una gru per scaricare le merci arrivate dall'Italia. Può decidere quando esattamente ordinare la gru, se ha le informazioni dettagliate», spiega Ariane Riedo. Altrettanto decisiva è la consegna del dossier al primo turno alle 5. Tutti i carri e gli eventi sono annotati quando Ariane Riedo torna a casa per una dormita «breve ma intensa» di quattro o cinque ore. Più di questo non è possibile: i cani vogliono uscire e il cavallo deve essere montato ogni giorno. «A cavallo mi passa tutta la stanchezza», dice la cavallerizza entusiasta. Più tardi c'è tempo per un sonnellino; anche chi sprizza vitalità da tutti i pori, ha bisogno di ricaricarsi regolarmente.

Testo: Susanne Perren.

Foto: Guy Perrenoud.

Ariane Riedo, 40 anni, entrò nelle ferrovie nel febbraio 2001. Originaria di Friburgo, vi aveva assolto una formazione commerciale. In qualità di Junior Agent entrò nel Centro Servizio Clienti (KSC) presso SBB Cargo di Friburgo e venne rapidamente promossa ad agente del Servizio Clienti. Ariane Riedo lavora nei turni di giorno e di notte e vive con il suo partner a Courtaman.



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@sbbcargo.com
www.sbbcargo.com

Marketing & Sales:

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

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

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

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

Manutenzione:

Settore aziendale Manutenzione
Vendita
Viale Officina 18
6500 Bellinzona
Svizzera
Tel. +41 (0)51 227 60 10
Fax +41 (0)51 227 67 97
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Contate su di noi.



SBB CFF FFS Cargo

Dal giugno 2007 FFS Cargo è in possesso del certificato di buona condotta commerciale (GHP). FFS Cargo si impegna a garantire il rispetto delle direttive nazionali e internazionali in materia di igiene per il trasporto di alimenti e foraggi. Facciamo in modo che i prodotti BIO restino davvero BIO. www.sbbcargo.com



Facciamo in modo che i prodotti BIO restino BIO.