

# cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

4 | 10



**Visione.** 4

I clienti e i loro scenari futuri.

**Pianificazione.** 10

Reti ferroviarie per il futuro.

**Espansione.** 12

Un gateway per il futuro.

**Ottimizzazione.** 14

Tunnel per il futuro.



Foto di stagione.

### **Screensaver: scaricatelo ora.**

I piccioni si sentono a casa nel paesaggio industriale. Il nostro fotografo Bernhard Lochmatter ha immortalato questo momento presso il terminale di trasbordo e di carico a Niederglatt. Per saperne di più sul terminale del futuro, il gateway Limmattal, leggete a pagina 12.

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





## Traguardi importanti.

Cara lettrice, caro lettore,

«è difficile fare previsioni, soprattutto sul futuro» – una frase famosa di paternità incerta, attribuita tra l'altro allo scrittore Mark Twain e al comico Karl Valentin.

Noi potremmo anche dire «è difficile fare previsioni, soprattutto in materia di tunnel». SBB Cargo si prepara ai cambiamenti nel traffico di transito: la nuova società SBB Cargo International con il partner Hupac diventerà realtà all'inizio del 2011. Nel 2017 verrà inaugurata la galleria di base del Gottardo e il traffico Nord-Sud entrerà in una nuova dimensione. Ma questa apertura non è la conclusione di un processo di cambiamento, anzi: è solo l'inizio. Negli anni l'asse Nord-Sud attraverso la Svizzera continuerà a svilupparsi. Progetti quali l'aumento dell'altezza laterale a 4 metri, treni lunghi 750 metri o l'incremento delle capacità sulle linee di accesso vanno realizzati quanto prima nell'interesse del settore del traffico merci.

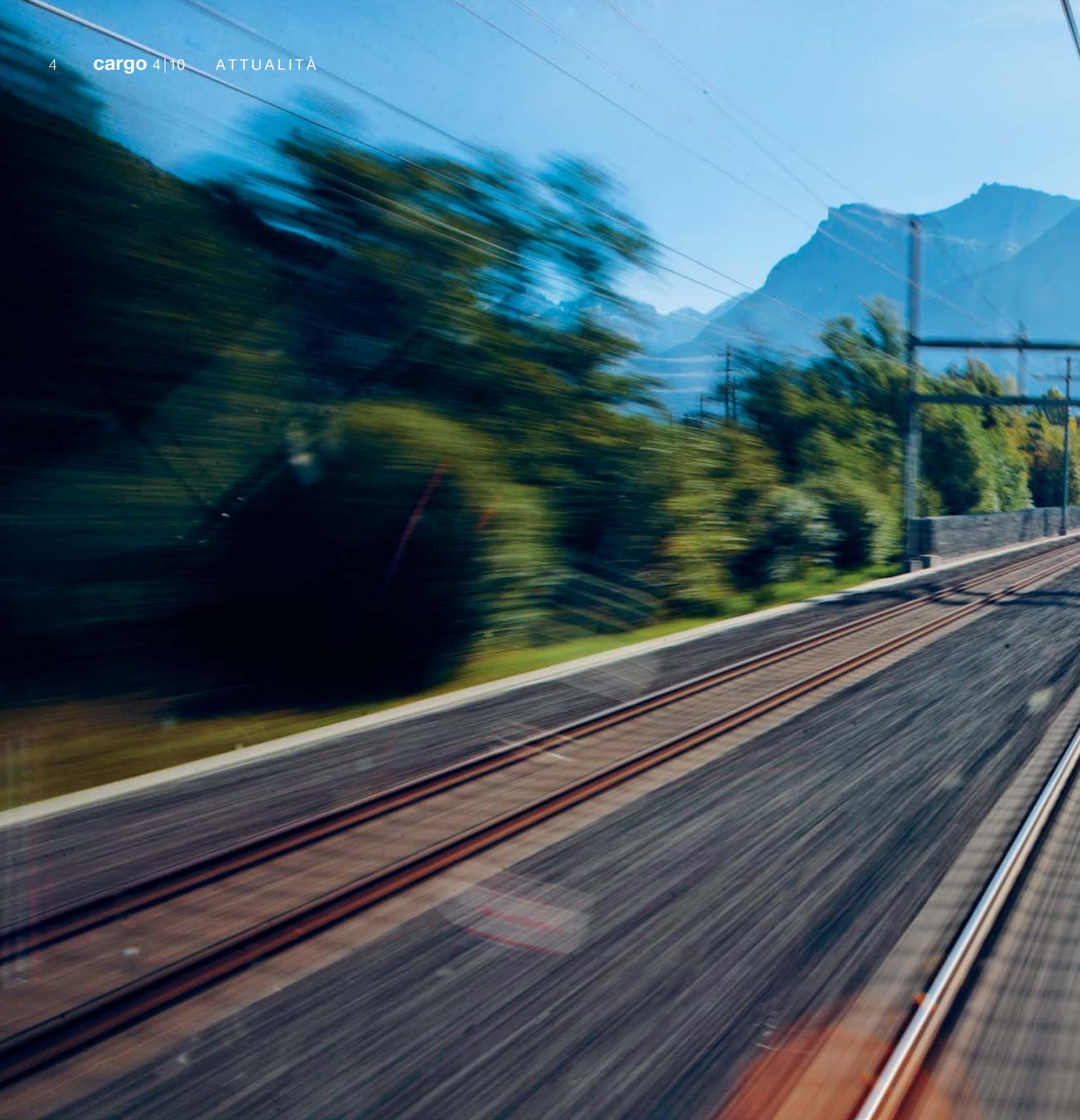
Un altro importante traguardo è «Ferrovia 2030»: anche la rete nazionale ha bisogno di una vera prospettiva futura. Quello che a livello politico si analizza e discute come programma per il traffico passeggeri è determinante per il traffico merci su rotaia del futuro. SBB Cargo lancia alla fine del 2010 il «Programma offerta e trasporti 2030», un progetto chiave con cui intendiamo definire assieme a FFS Infrastruttura come assicurare ai clienti una rete ferroviaria efficiente e conforme alle esigenze del mercato.

Come vedete, non miriamo solo a fornire servizi perfetti nel quotidiano ma ci impegniamo anche per garantire a lungo termine i presupposti necessari per tali servizi.

Nicolas Perrin  
CEO SBB Cargo

## Indice.

- 4 **Dentro la sfera di cristallo.**  
Cosa si aspettano i clienti di SBB Cargo.
- 9 **Frammenti.**  
Qualità, sicurezza, materiale di scavo dal Gottardo
- 10 **Le interazioni del domani.**  
Come si pianificano le reti.
- 12 **Ben equipaggiati per l'avvenire.**  
A cosa servirà il gateway Limmattal.
- 14 **La costruzione del secolo.**  
Il traffico merci al tempo del tunnel di base.
- 16 **Logistica alla Star Trek.**  
Teletrasporto? Improbabile.
- 17 **Professione con un futuro.**  
Parla l'esperto Wolfgang Stölzle.
- 18 **La prossima generazione.**  
Alexander Fuchs sulle orme del padre.



# La ferrovia merci **ha un futuro.**

Nel prossimo futuro si getteranno basi importanti per la logistica ferroviaria in Svizzera. La rivista *cargo* guarda nella sfera di cristallo.

TESTO, INTERVISTE: HEINI LÜTHY - FOTO: GIAN VAITL, GUY PERRENOUD



Tra sette anni, forse già sei, il tunnel di base del Gottardo verrà aperto. E poco più di dieci anni più tardi «Ferrovia 2030» dovrà gestire i volumi di traffico così generati. Non è affatto azzardato pronosticare che tra vent'anni il panorama logistico e ferroviario sarà piuttosto diverso da quello odierno.

La rivista *cargo* ha intervistato alcuni clienti principali sulle prospettive e gli scenari futuri e

le aspettative che ripongono nel trasporto ferroviario e in particolare in SBB Cargo.

Le tre grandi imprese di logistica intervistate continuano a credere nel trasporto su rotaia e nella collaborazione con SBB Cargo purché l'offerta corrisponda alle loro esigenze. Tutti sono consapevoli che le condizioni sono difficili, che la concorrenza della strada è dura e che molto dipende da fattori esterni – ad esem-

pio decisioni politiche al di fuori della sfera d'influenza di SBB Cargo e delle altre compagnie ferroviarie.

I clienti continuano a puntare sul trasporto ferroviario, e SBB Cargo sta sviluppando assieme a loro un «programma offerta e trasporti 2030». Tutto ciò dimostra che la ferrovia merci ha un futuro! ■

## «In futuro aumenteremo i nostri trasporti su rotaia»

Holcim (Svizzera) SA trasporta ogni anno milioni di tonnellate di cemento, ghiaia e calcestruzzo – se possibile su rotaia. Il responsabile della logistica Ulrich Walt ritiene che il traffico merci sia sempre più limitato dalla crescita del traffico viaggiatori.



### Signor Walt, guardi per noi nel futuro: come cambieranno nei prossimi anni le vostre attività e quali saranno le ripercussioni sui trasporti?

Vedo due tendenze. Una di tipo industriale, in quanto concentreremo le nostre sedi di produzione. Questo potrebbe significare che punteremo ancora di più sulla ferrovia, in quanto avremo bisogno di trasporti su distanze più lunghe.

### E la seconda tendenza?

La sostenibilità: in futuro utilizzeremo molta più materia prima secondaria, che in genere deve essere trasportata su lunghe distanze. Anche questi materiali sarebbero quindi adatti al trasporto ferroviario.

### Quali fattori esterni incideranno in futuro sulla vostra logistica?

L'importante è sapere se e in che modo la mobilità subirà rincari. È la politica a influire in modo determinante sul prezzo. In Svizzera il traffico passeggeri è piuttosto conveniente. Il trasporto di merci su strada è costoso e nemmeno quello su rotaia si può definire economico. Sono quindi convinto che il

prezzo dei trasporti – inclusa la mobilità delle persone – aumenterà.

### Quali sviluppi osserva nel traffico su rotaia?

La circolazione ferroviaria oggi è limitata da problemi di infrastruttura, soprattutto nelle zone ad alta concentrazione urbana. Grazie al suo successo, il traffico viaggiatori scalza quello su rotaia. Il tunnel di base del Lötsch-

Non penso che la gente semplicemente passerà all'auto.

Ulrich Walt

berg, ad esempio, è stato inizialmente concepito per il traffico merci, ma oggi attraverso di esso transita il 70% di treni passeggeri. Questo perché ora è diventato possibile fare gite in giornata dalla Svizzera tedesca nell'Alto Vallese e fare il pendolare dal Vallese a Berna.

Ulrich Walt è responsabile della Gestione ordini, Distribuzione e Logistica da Holcim (Svizzera) SA e vicepresidente dell'associazione dei caricatori, binari di raccordo e carri privati (VAP). L'impresa è una società affiliata di Holcim Ltd, tra i principali produttori di cemento al mondo. È il primo produttore della Svizzera con 2,5 milioni di tonnellate di cemento all'anno in tre stabilimenti; estrae in circa venti cave di pietra e ghiaia ben 6 milioni di tonnellate di ghiaia, sabbia e pietrisco e produce oltre 1,5 milioni di metri cubi di calcestruzzo in circa quaranta impianti. Dà impiego a 1300 persone.

### Cosa si potrebbe fare per cambiare la situazione?

Rivedere l'orario cadenzato continuato. Nelle fasce orarie marginali molti treni viaggiano quasi vuoti, eppure sempre con partenza ogni ora o mezzora. È facile definire gli orari di punta in cui serve un'offerta molto fitta. Ma bisogna chiedersi se servono davvero tutti i collegamenti offerti durante il giorno e di notte.

### Questa sua affermazione potrebbe suscitare molte resistenze. C'è chi direbbe che in questo modo la ferrovia cede clienti alla strada.

Non penso che la gente semplicemente passerà all'auto solo perché l'offerta di treni viene snellita. Sono convinto che si adeguerebbe al cambiamento. La situazione non è unidimensionale, ne sono certo.

### A suo avviso, chi è responsabile per questa situazione?

La tematica dell'infrastruttura ha una forte valenza politica: è in atto una lotta su più livelli per la spartizione delle risorse – tra Confederazione e cantoni, traffico passeggeri e traffico merci, escursionisti e pendolari. E la questione diventerà ancora più scottante nei prossimi anni.

### Quali desideri e requisiti pone a SBB Cargo per il futuro?

Naturalmente desideriamo che il traffico a carri completi continui a funzionare. E abbiamo bisogno di una frequenza di servizio di due volte al giorno, mattina e sera. Auspichiamo inoltre il mantenimento dei piazzali di carico pubblici. A questo proposito serve una rete minima che copra la massa critica. Sappiamo che in questi ambiti è soprattutto la politica a decidere. L'organizzazione dei caricatori svizzeri VAP si impegna per questi obiettivi ma dobbiamo riconoscere che il traffico passeggeri è appoggiato da una lobby più forte. Il traffico passeggeri ha centinaia di migliaia di utenti ogni giorno, noi non possiamo vantare un bacino d'utenza altrettanto grande. Infine, desideriamo continuare sulla strada di una comunicazione proficua e trasparente tra partner. ■



## «Niente trasporto su acqua senza rotaia.»

Ogni anno la Rhenus Port Logistics AG trasborda nel porto renano di Basilea oltre un milione di tonnellate di merce e ne carica la maggior parte su rotaia. Il suo direttore, Bruno Imhof, auspica una collaborazione ancora più stretta con SBB Cargo.

**Bruno Imhof, la Rhenus Port Logistics ha sede nel porto renano di Basilea. È una società di trasporti via acqua?**

No, forniamo servizi logistici globali. È ovvio che la logistica portuale rappresenta un ramo importante per noi.

**Quanto conta il trasporto via acqua per voi?**

Molti dei nostri trasporti giungono in Svizzera attraverso il porto sul Reno. Solo noi trasbordiamo qui da 1 a 1,2 milioni di tonnellate all'anno. Per quanto riguarda l'ex-

port trasportiamo soprattutto macchinari pesanti dalla Svizzera ai porti di Rotterdam e Anversa. In questo caso la nave è il mezzo di trasporto ideale.

**Quali sono le merci più importanti che trasportate?**

Innanzitutto merci a collettame in grandi quantità, ad esempio lamiere di acciaio in rotoli e pacchi, ma anche alluminio in fasci. Molto importanti sono anche i cereali. La Svizzera importa grandi quantità di grano e mais. Da anni, inoltre, raccogliamo e trasportiamo materiali riciclabili come vetro usato, rifiuti di legno e rottami. Dai nostri impianti passano anche terreno contaminato e materiale da demolizione stradale. Trasportiamo anche le tradizionali merci di massa come carbone, sabbia, ghiaia, ecc., le trasbordiamo e in parte le immagazziniamo.

**Quali mezzi di trasporto utilizzate via terra?**

I nostri trasporti passano dall'acqua alla rotaia e viceversa. Circa il 90% del nostro traffico d'importazione da Basilea è affidato alle ferrovie. Per l'ultimo miglio usiamo invece gli autocarri. Il trasporto via nave è ecologico, e inoltre il Reno ha ancora tante capacità.

**Nella tratta Rotterdam-Basilea bisogna puntare sulle navi!**

Bruno Imhof

stinati al traffico di transito verso sud. Il 15% delle merci importate arriva in Svizzera attraverso il porto sul Reno. Solo noi trasbordiamo qui da 1 a 1,2 milioni di tonnellate all'anno. Per quanto riguarda l'ex-

**Bruno Imhof** è direttore della Rhenus Port Logistics AG, una società del gruppo Rhenus che con un fatturato di 2,7 miliardi di euro è tra i fornitori di servizi logistici leader in Europa. Conta oltre 290 sedi con 16300 dipendenti ed è composta dai settori aziendali Contract Logistics, Freight Logistics, Port Logistics e Public Transport.

**Quale sviluppo futuro prevede per il trasporto e la logistica?**

Il trasporto sarà espletato sempre più tramite container. Inoltre, con l'incremento della popolazione, aumenteranno anche i trasporti di generi alimentari e beni di consumo.

**Cosa cambierà nel settore?**

Nel settore degli autocarri è in atto un'aspra guerra dei prezzi. Quindi ci sarà una selezione naturale, resteranno poche grandi società e i prezzi saliranno. I prezzi del carburante e le tasse per il trasporto su strada probabilmente continueranno ad aumentare. Ci potranno essere quindi migliori opportunità per i trasporti su rotaia e su nave.

**Come valuta l'offerta di SBB Cargo?**

SBB Cargo vanta una rete eccellente e come sempre è ben posizionata in Svizzera. Ciò che apprezziamo di più è la sua filosofia improntata all'economia di mercato; anche i tempi di risposta sono migliorati nettamente. Il rapporto qualità-prezzo è buono, e i prezzi sono più o meno stabili. Purtroppo per noi aumentano sempre più gli oneri amministrativi, ad esempio nell'ordinazione dei carri o nel controllo delle fatture. In questo ambito SBB Cargo scarica infatti più oneri sui clienti. Al momento stiamo discutendo proprio di questo, e sicuramente troveremo una soluzione insieme.

**Ha altri desideri o richieste da fare a SBB Cargo?**

Vorremmo portare avanti la nostra collaborazione e magari approfondirla. La staffetta navale e ferroviaria può essere ottimizzata. La tratta Rotterdam-Basilea si presta bene ai trasporti via nave sia in termini ecologici che economici. Bisognerebbe puntare in primo luogo sulle navi!

**Quindi SBB Cargo è anche un vostro concorrente!**

Sì, ma innanzitutto siamo partner, e la nostra collaborazione deve essere potenziata.

**Significa che anche in futuro punterete sul trasporto ferroviario?**

Il trasporto su nave è impensabile senza rotaia. La collaborazione tra la ferrovia e i porti renani – e non mi riferisco solo a Rhenus – è fondamentale. Questo deve restare un punto fisso per il bene di entrambi. ■

## «Ci occorre un impegno chiaro per il TCC.»

Fenaco sfrutta il traffico a carri completi (TCC) come nessun'altra azienda in Svizzera. Fortunat Schmid, responsabile della logistica, spera in un chiaro segnale politico per poter mantenere questa offerta.



### Fortunat Schmid, quanti punti di carico avete e cosa trasportate?

Trasportiamo circa mezzo milione di tonnellate di merci all'anno su rotaia, principalmente cereali e materie prime per mangimi. A tale scopo gestiamo circa 80 binari di raccordo e utilizziamo rispettivamente oltre 100 punti di partenza e di destinazione, per un totale di 650 relazioni diverse. In altre parole sfruttiamo la rete del traffico a carri completi come nessun altro.

### Il TCC è sotto pressione già da tempo. Quali effetti ha questo su di voi?

I punti di carico e scarico hanno sempre più bisogno di essere rinnovati e di questo sono responsabili i proprietari, nel nostro caso le cooperative agricole (Landi) o noi stessi. Spesso tuttavia non è sicuro che valga la pena effettuare questo investimento. Sostituire uno scambio per un binario di raccordo costa oltre 100.000 franchi o anche molto di più a seconda del tipo. E se non sappiamo per quanto tempo il TCC sarà ancora mantenuto in un punto di consegna, è sempre difficile prendere una decisione.

### Pensa dunque che questo traffico sarà fortemente ridotto o addirittura sospeso?

Nei prossimi cinque anni circa il nostro traffico ferroviario probabilmente resterà stabile. E non ipotizzo neppure che in questo arco di tempo i prezzi aumentino significativamente. Tuttavia noto che la

Il denaro per le infrastrutture ferroviarie confluisce per lo più nel transito.

Fortunat Schmid

maggior parte del denaro destinato all'infrastruttura ferroviaria viene convogliato nel transito, soprattutto nella NEAT. La politica è molto poco sensibile al tema del TCC e se presto non lancerà un chiaro segnale a favore del traffico sul territorio e del TCC, dubito che quest'ultimo riuscirà a mantenersi tale e quale nel lungo periodo. D'altra parte è opportuno

Fortunat Schmid è responsabile per la gestione della qualità, la logistica e i progetti nel gruppo settoriale cereali, semi oleaginosi e mangimi di Fenaco, un'azienda che riunisce gli agricoltori svizzeri in forma di cooperativa. Questa impresa rifornisce gli agricoltori di mezzi di produzione, ne acquista i prodotti che poi trasforma e commercializza. A Fenaco fanno capo quattro società affiliate, tra cui le catene al dettaglio Volg e Landi così come il distributore di combustibili e carburanti Agrola e marchi come Ramseier-Säfte ed Elmer Citro. L'azienda conta 8300 dipendenti, e nel 2009 ha totalizzato un fatturato di 5,4 miliardi di franchi.

domandarsi se abbia senso gestire a lungo termine un punto di carico per 5000 tonnellate all'anno.

### Come giudica la collaborazione con SBB Cargo?

In Svizzera SBB Cargo è di gran lunga il nostro partner più importante per il trasporto ferroviario e lo sarà anche in futuro, a condizione che i servizi siano adeguati. Le capacità sulle tratte al momento sono sufficienti per i nostri trasporti. A medio termine prevedo tuttavia che il crescente sfruttamento della rete a causa del traffico viaggiatori causerà dei problemi. Se per questo motivo non riusciremo più a rispettare le scadenze o se gli orari di arrivo non saranno più pianificabili, i clienti passeranno alla strada.

### Cosa desidera o cosa si aspetta da SBB Cargo?

Come ho già detto, abbiamo bisogno di un impegno chiaro a favore del TCC in più punti di carico possibili in Svizzera sui quali valga la pena puntare. L'offerta deve continuare a essere allettante in termini di prezzi. Per Xrail infine ci occorrono soluzioni attuabili e prezzi interessanti per il traffico europeo.

### Quali sviluppi prevede per il futuro?

Nel lungo periodo prevedo una maggiore volatilità dei mercati. Questo scenario si ripercuote piuttosto negativamente sulle ferrovie. I flussi di merci fluttuanti sono difficilmente gestibili con i treni. Gli autocarri invece offrono molta più flessibilità.

### Dunque il trasporto su rotaia è svantaggioso.

Si possono ipotizzare anche altri scenari. Sono certo che, com'è giusto che sia, i prezzi dell'energia aumenteranno, il che comporterà un aumento dei prezzi dei trasporti a lungo termine, soprattutto su strada. Se importare i cereali dall'Europa dell'Est o da oltreoceano diventerà troppo costoso, l'agricoltura svizzera sarà nuovamente avvantaggiata. Spero solo che a quel punto in Svizzera ci sia ancora l'infrastruttura necessaria a garantire questi trasporti. ■

## Audit SQS eseguiti con successo.

Nel settembre 2010 l'Associazione Svizzera per Sistemi di Qualità e di Management (SQS) ha eseguito degli audit presso SBB Cargo e ha confermato tutte le certificazioni per SBB Cargo, SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo Italia. Chemoil ha ottenuto la ricertificazione ISO 9001. Il certificato Rail Assessment SQAS (Safety and Quality Assessment System) sui requisiti dei trasporti effet-

tuati per conto dell'industria chimica è stato esteso ora a SBB Cargo Deutschland. Non vi sono ostacoli per SBB Cargo all'assegnazione della certificazione globale ai sensi della normativa ISO 9001. L'analisi svolta dall'SQS evidenzia tuttavia anche alcune possibilità di miglioramento che saranno vagliate nei prossimi mesi.

## SBB Cargo ottiene la prima certificazione ECM.

SBB Cargo è la prima compagnia ferroviaria europea ad aver ottenuto la certificazione per l'«Entity in Charge of Maintenance» (ECM). L'audit eseguito a settembre dall'Associazione Svizzera per Sistemi di Qualità e di Management (SQS) ha confermato che SBB Cargo soddisfa le disposizioni in materia per ricevere la prima certificazione ECM. Entro la fine del 2010 ogni carro merci dovrà essere assegnato a un «soggetto responsabile della manu-

tenzione dei carri ferroviari» (ECM), a cui spetta la responsabilità di accertare che ogni carro sia sottoposto agli interventi necessari in base al proprio piano di manutenzione e alle regolamentazioni in vigore. A partire dal 1° gennaio 2011 si potranno trasportare solo i carri per cui è stato definito un ECM.



## Sei milioni di tonnellate di materiale di scavo dal Gottardo.

Il 15 ottobre 2010 è stato abbattuto l'ultimo diaframma del tunnel di base del Gottardo. Fino a questa storica data, SBB Cargo ha trasportato quasi 6 milioni di tonnellate di materiale di scavo.

Dieci anni fa SBB Cargo e l'impresa edile e di riciclaggio Agir AG hanno fondato il consorzio Ökotrans allo scopo di trasportare per Alptransit il materiale di scavo del Gottardo destinato alla trasformazione o allo smaltimento. 1,1 milioni di tonnellate sono state trasportate ad Affoltern am Albis, dove Agir utilizza il materiale per la produzione di calcestruzzo o altri tipi di lavorazione. 2,5 milioni di tonnellate sono state usate per creare una zona verde con isole artificiali nel lago di Uri presso Flüelen. Inoltre, ogni settimana un treno blocco carico di fango prodotto dal lavaggio della ghiaia parte alla volta di Gettnau LU per lo smaltimento. Al momento si effettuano soprattutto trasporti di ghiaia tra Amsteg ed Erstfeld.

Trovate informazioni dettagliate sui trasporti edili all'indirizzo [www.sbbcargo.com/bau](http://www.sbbcargo.com/bau)





## Creare reti per il futuro.

Per allestire l'offerta futura e definire il fabbisogno di investimenti e impianti a lungo termine SBB Cargo interagisce con tutte le parti coinvolte.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER

Flussi di merce, accessi ai tracciati, alleanze, ampliamenti dell'infrastruttura, containerizzazione, normative e soprattutto le esigenze dei clienti: sono molteplici i fattori che cambieranno il volto del traffico merci nei prossimi due decenni.

È molto difficile fare previsioni affidabili per questo orizzonte temporale. A differenza del

trasporto passeggeri, dove, grazie a proiezioni demografiche è possibile prevedere con una certa precisione la domanda dei prossimi trent'anni, nel traffico merci i cicli congiunturali e i cambiamenti della struttura economica provocano costanti oscillazioni della domanda. Il traffico merci quindi da una parte deve reagire con flessibilità a queste oscillazioni e dall'altra tenere comunque pronte le

capacità necessarie; nonostante le incertezze serve pertanto una pianificazione a lungo termine.

«Oggi non abbiamo alcuna certezza su cosa accadrà tra dieci o vent'anni. Sappiamo però che se oggi non facciamo nulla, un domani constateremo che abbiamo fatto troppo poco. Per questo oggi servono decisioni strategiche», >

afferma Renato Fasciati, responsabile Sviluppo aziendale e membro della direzione di SBB Cargo.

### Nessuna tappa al buio.

Nonostante sia difficile fare previsioni esatte, SBB Cargo non deve farsi guidare dall'intuizione in queste decisioni: assieme al reparto Orario & Design della rete di FFS Infrastruttura, SBB Cargo valuta le esigenze di mercato a lungo termine per il traffico merci su rotaia, basandosi sulle previsioni dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale. Con l'aiuto di un cosiddetto modello di valutazione della rete si calcola il carico dei tracciati e si verifica se le loro capacità e quelle degli altri impianti ferroviari saranno sufficienti in futuro.

Oggi si prevede sostanzialmente che con la crescita demografica mondiale la produzione di merci aumenterà costantemente. Anche la divisione del lavoro aumenterà ancora. E il traffico merci potrà trarne vantaggio. Proseguirà anche la tendenza verso i trasporti continentali e d'oltremare su distanze più lunghe.

Considerati questi retroscena, l'impiego intelligente di ogni vettore di trasporto e la sapiente combinazione di diverse modalità di trasporto acquisiranno sempre maggiore importanza. Non si tratta di sviluppare reti in concorrenza tra loro, bensì di farle interagire in modo intelligente al di là dei confini nazionali o dei rispettivi sistemi. Tutto ciò indurrà a stringere nuove alleanze internazionali. Si può tuttavia immaginare che gli attuali gestori di rete più grandi ed esperti predomineranno in seno a tali alleanze.

### Migliorare la qualità con la standardizzazione.

Per adattarsi a questa situazione di mercato SBB Cargo ha lanciato il «Programma offerta e trasporti 2030». Partito questo autunno in stretta collaborazione con la divisione Infrastruttura e rappresentanti dell'industria dei caricatori, il progetto raggruppa tutti i fattori che influenzano il traffico merci. Su queste basi, entro la fine del 2011 si dovranno prendere decisioni su investimenti a lungo termine.

Il responsabile di progetto Beat Lampart non ritiene tuttavia che in virtù dei risultati del progetto si giungerà a una rivoluzione del traffico merci su rotaia nei prossimi vent'anni. Piuttosto si dovrà mirare a una standardizzazione. Inoltre, SBB Cargo intende migliorare costan-

temente efficienza e qualità tramite moderni strumenti di pianificazione, materiale rotabile più veloce e uniforme e le tecnologie più recenti. Da una parte si devono soddisfare i requisiti di qualità dei clienti, dall'altra il traffico merci può far valere condizioni migliori nell'assegnazione dei tracciati (vedi riquadro).

### Containerizzazione crescente: i vantaggi.

In futuro l'odierna offerta nel traffico a carri isolati si concentrerà ancora di più su merci adatte al trasporto ferroviario, mentre per alcuni settori o merci bisognerà sviluppare nuove offerte. Un'altra tendenza si delinea già oggi: «Nei prossimi anni si useranno sempre più

**Se oggi non facciamo nulla, un domani constateremo che abbiamo fatto troppo poco.**

Renato Fasciati

container anche nel traffico interno», dice Beat Lampart. «I vantaggi del sistema sono evidenti: materiale rotabile uniforme, contenitori di trasporto uniformi, processi uniformi, che nel traffico internazionale sono standard ormai da lungo tempo.»

Anche se l'idea della semplificazione attraverso la standardizzazione e il maggior impiego di contenitori standard è allettante, secondo SBB Cargo non soppianderà il traffico a carri completi. Per molte merci i container non sono adatti.

### La politica dice la sua.

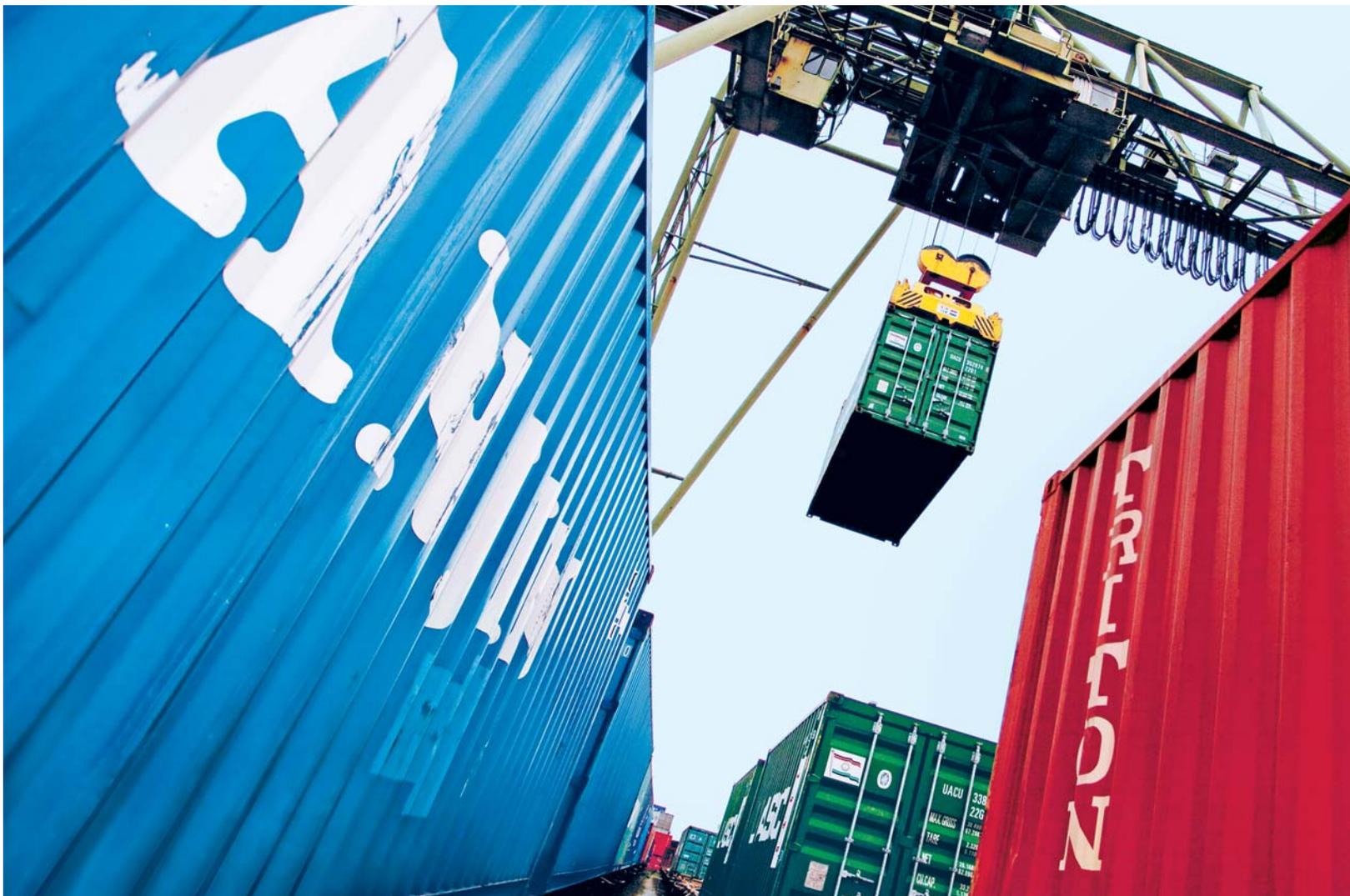
Il futuro del traffico merci però non è solo nelle mani dell'economia, della tecnologia e dei sistemi. Anche la politica ha un'importante voce in capitolo; la regolamentazione statale del traffico di automezzi pesanti è non poco rilevante per la ferrovia merci. «La nostra capacità di restare competitivi dipende anche dal divieto di circolazione notturna per i camion, dall'entità della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, dal peso massimo consentito del carico per i camion e dal divieto di cabotaggio nazionale. E in questo ambito la pressione aumenterà in futuro», afferma convinto Renato Fasciati. Spera che l'obiettivo politico di trasferimento dei trasporti rimanga in

### Abile divisione dei tracciati.

La tanto citata lotta per i tracciati, che in futuro dovrebbe mettere in conflitto traffico passeggeri e traffico merci, viene ridimensionata da Lampart e Fasciati: l'infrastruttura ferroviaria è orientata agli orari di punta del traffico passeggeri, ma se saranno realizzati i nuovi progetti edilizi come quelli previsti da «Ferrovia 2030», al di fuori degli orari di punta si creeranno dei buchi per il traffico merci. L'abilità consisterà nell'individuare e colmarli al meglio – dice Lampart – così si sfrutterebbe meglio la rete. Oggi i treni rapidi per il trasporto passeggeri hanno sempre la precedenza, ma un cambio di priorità a favore del traffico merci in tarda sera e di notte potrebbe ulteriormente contribuire a distendere la situazione.

vigore in Svizzera e che la Confederazione perfezioni in tal senso il quadro normativo anche per il traffico interno.

Non solo SBB Cargo, ma anche i clienti avrebbero bisogno di tempo per adeguarsi alle nuove condizioni strutturali – su questo Lampart e Fasciati sono concordi. Per questo tutte le parti interessate dovranno essere coinvolte nei futuri processi di cambiamento, e le novità dovranno essere preannunciate con largo anticipo. I milioni investiti dai clienti nei binari di raccordo e nel materiale rotabile devono essere ricompensati con una sicurezza della pianificazione il più elevata possibile. ■



# La porta sul mondo a Limmattal.

Il gateway Limmattal crea ottimi presupposti per il traffico merci dei prossimi decenni. La nuova stazione di trasbordo container è orientata al traffico in rapida crescita con i grandi porti marittimi, da cui SBB Cargo intende effettuare in futuro trasporti ancora più efficienti fino al binario di raccordo svizzero.

TESTO: ALEXANDER SAHEB – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER



Wolf e Niederglatt lavorano al limite delle loro capacità e offrono poche possibilità di ampliamento; il terminale di Zurigo è stato chiuso a fine 2009 a causa della realizzazione della linea diametrale.

Per il futuro tutto ciò non basterà. Secondo uno studio della società Rapp Trans, nei prossimi anni si prevede un'ulteriore crescita del traffico merci tra i grandi porti d'oltreoceano e la Svizzera. Entro il 2025 si potrebbe arrivare a circa 2000 container al giorno, ed entro il 2030 si pronostica un'altra forte crescita. Inoltre nei terminali già esistenti si possono spedire treni lunghi solo fino a 500 metri. Per le tratte lunghe verso il Mare del Nord, invece, la lunghezza standard oggi è di 700 metri.

#### Ottimi vicini.

Con il gateway Limmattal SBB Cargo progetta quindi un hub per container ISO estremamente efficiente e collegato alla rete internazionale. Il gateway Limmattal deve soddisfare l'urgente richiesta di maggiori capacità e rendere i trasporti più efficienti. Qui i flussi di merci importate ed esportate vengono raggruppati e distribuiti e proseguono il loro viaggio verso i terminali di trasbordo regionali in Svizzera o verso i porti del Mare del Nord e del Mediterraneo su treni lunghi 700 metri. «Il gateway offrirà nuove opportunità alla Svizzera nel traffico d'importazione e d'esportazione e la renderà più allettante in questo senso», spiega Lampart. Nella prima fase di ampliamento, che partirà nel 2015, è prevista una capacità di 540 container al giorno che nella seconda fase aumenterà in base alle esigenze.

Tanti sono i motivi a favore di Limmattal come sede del gateway, primo fra tutti la vicinanza alla stazione di smistamento Limmattal, il fulcro del traffico a carri completi isolati svizzero. «In questo modo potremo distribuire i container senza problemi», afferma Lampart. In futuro i terminali regionali, come quelli di Renens, Cadenazzo o Chavornay, saranno riforniti giornalmente da Limmattal e disporranno anche di un collegamento giornaliero con questo grande hub merci d'oltreoceano. SBB può quindi offrire un trasporto di container a gestione unica, dal porto marittimo o da un grande terminale europeo fino al binario di raccordo svizzero o viceversa. Anche la vicinanza a Zurigo, il principale centro economico della Svizzera, è un vantaggio.

#### Traffico su strada invariato.

Il gateway Limmattal offre dunque un raggruppamento perfetto di merci importate ed esportate e garantisce un passaggio eccellente al traffico a carri completi svizzero. Le merci sono trasportate su rotaia più a lungo e solo in prossimità della destinazione sono caricate su camion. Secondo le direttive politiche, nel gateway stesso l'80% delle merci in arrivo è trasbordato da treno a treno. Solo il 20% prosegue

**Il gateway offre nuove opportunità alla Svizzera sia nell'import che nell'export.**

Beat Lampart

su strada. Secondo uno studio dell'ufficio di consulenza Basler + Partner, il gateway incrementerebbe l'attuale volume dei trasporti regionali su strada solo dell'1%.

Il gateway sarà finanziato per lo più dal Fondo per la promozione del traffico merci pubblico e attraverso le future convenzioni sulle prestazioni tra la Confederazione e le FFS. Già quest'anno il Consiglio Nazionale e il Consiglio degli Stati delibereranno in merito nell'ambito della consulenza sulla Convenzione sulle prestazioni 2011/12.

I cantoni Zurigo e Argovia sostengono il progetto. I costi stimati al momento sono complessivamente di 150 milioni di franchi per il gateway, i lavori di adeguamento nella stazione di smistamento Limmattal e il collegamento tra questa e il gateway. Per il 2012 è prevista la procedura di autorizzazione dei piani. ■

Le aziende svizzere esportano sempre più i loro prodotti in tutto il mondo attraverso l'Europa. Viceversa sempre più merci giungono nel nostro paese da oltreoceano, ad esempio i tessili e i beni di consumo dalla Cina. Via nave raggiungono i grandi porti del Mare del Nord e del Mediterraneo dove vengono trasbordate. Idealmente giungono in Svizzera su rotaia fino al binario di raccordo del cliente o vengono caricate su un autocarro per l'ultimo miglio. Le merci esportate seguono il percorso inverso.

#### Terminali allo stremo.

«Da alcuni anni nel traffico merci svizzero vengono usati sempre più container ISO», dichiara Beat Lampart, senior project manager per il gateway Limmattal. Attualmente circa mille container al giorno arrivano e partono su rotaia da un determinato porto. I tre terminali di trasbordo e di carico ad Aarau, Basilea-



## Il traffico merci ferroviario sfonda.

L'apertura della galleria di base del San Gottardo offrirà al traffico merci ferroviario grandi vantaggi concorrenziali, anche se le capacità del tunnel potranno essere sfruttate pienamente solo dopo il completamento delle linee di accesso.

TESTO: STEPHAN DIETRICH – FOTO: ALPTRANSIT SAN GOTTARDO SA

«Il giorno in cui il primo treno merci percorrerà la galleria di base del San Gottardo sarà una gioia per noi e un importante traguardo nella storia della politica dei trasporti svizzera», ha dichiarato Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, il 15 ottobre al termine degli scavi della galleria più lunga al mondo.

Sia che la nuova galleria diventi operativa nel 2017 come previsto o un anno prima come di recente pronosticato, sarà un enorme progresso per il traffico ferroviario transalpino. I

trasporti attraverso le Alpi saranno semplificati, le capacità e la produttività incrementate. I conseguenti vantaggi rispetto alla strada sono il giusto presupposto per realizzare l'auspicato trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. Tuttavia la prima ferrovia di pianura continua attraverso le Alpi sarà completata solo con l'apertura della galleria del Ceneri, prevista nel 2019.

Le capacità delle linee di accesso restano insufficienti. A nord le difficoltà dovrebbero es-

sere risolte almeno in Svizzera entro il 2020, a sud non ci sono ancora progetti concreti nonostante le dichiarazioni d'intenti dell'Italia. Le vie d'accesso sono essenziali affinché la galleria di base del San Gottardo possa sfruttare le sue potenzialità. «Dovremmo raggiungere una lunghezza continua dei convogli di 750 metri. Oggi l'asse di Luino rappresenta la strozzatura dell'intero corridoio perché qui la lunghezza dei treni è limitata a 550 metri», afferma Jobst Grottrian, responsabile Esigenze di rete e Regolazione da SBB Cargo.

>

## NOTIZIE DAL MERCATO

### Xrail nominato per il Swiss Logistics Award.

GS1 Svizzera, l'associazione per la standardizzazione, la logistica e la gestione di supply & demand, ha nominato SBB Cargo con Xrail per il conferimento del 15° premio logistico svizzero. SBB Cargo si è presentata a nome delle sette ferrovie che partecipano all'alleanza Xrail. In sintonia con il tema «L'innovazione vince», Xrail offre un servizio di altissima qualità con monitoraggio dell'orario ferroviario e dei tempi di percorrenza a livello transfrontaliero nel traffico a carri completi. Il premio è stato conferito il 24 novembre, dopo la chiusura di redazione.

Ulteriori informazioni:  
www.swisslogisticsaward.ch



### Quanti container ci sono?



Nel mondo ci sono 30 milioni di container; l'86% è costituito da modelli standard da 20 o 40 piedi. Nel 1956 l'imprenditore americano Malcom McLean ha fatto caricare per la prima volta su una nave 58 container d'acciaio uguali, con capacità pari a quella di un camion. Da allora questo contenitore si è affermato in tutto il mondo e continua a crescere d'importanza. Un grande problema è rappresentato dal fatto che non sempre i container sono a disposizione là dove servono. Secondo alcune stime, il trasporto dei container vuoti costa globalmente 7 miliardi di dollari all'anno. Per questo si sta lavorando a un nuovo tipo di container pieghevole che potrebbe abbattere i costi del 75%.

Con la messa in funzione della galleria di base la capacità aumenterà dagli attuali 160 a 260 treni al giorno. I tempi necessari per raggiungere un'adeguata domanda dipenderanno dalla congiuntura economica e dallo sviluppo del traffico (merci) ferroviario in tutta Europa.

Per Nicolas Perrin tuttavia è già sicuro che: «L'asse Nord-Sud crescerà. La galleria di base del San Gottardo estenderà il suo influsso oltre confine e si svilupperanno nuovi flussi e sistemi di trasporto.»

#### Non occorre nuovo materiale rotabile.

I tracciati saranno assegnati da una nuova organizzazione (v. riquadro). Per la fase iniziale l'orario ferroviario è già definito a grandi linee: due treni passeggeri e sei treni merci attraverseranno ogni ora e in ogni direzione la galleria di 57 chilometri. Un treno passeggeri all'ora continuerà a percorrere la linea di montagna, che invece potrà essere utilizzata dai treni merci solo per le deviazioni in caso di lavori di manutenzione.

Mentre per il traffico viaggiatori occorre nuovo materiale rotabile, SBB Cargo userà quello disponibile e dovrà solo adeguare alcune locomotive aggiuntive all'ETCS, il nuovo sistema di controllo e sicurezza dei treni. Mentre i treni passeggeri percorreranno la galleria a 200 o persino 250 chilometri orari, i treni merci si manterranno sui 100 chilometri orari. I treni merci

rapidi che viaggiano a 160 chilometri orari, come in alcuni tratti del territorio francese e tedesco, sono ancora un'utopia per il Gottardo.

#### Un vantaggio in meno.

Con l'apertura della galleria di base la concorrenza tra le società ferroviarie si inasprirà sicuramente. Come «esperta di montagne» SBB Cargo oggi ha il vantaggio di giocare in casa nel Gottardo. Agganciare e sganciare una locomotiva aggiuntiva e gestire le particolarità di una linea di montagna sono all'ordine del giorno per lei. Anche se questo vantaggio verrà meno

### La galleria di base estenderà il suo influsso oltre confine.

Nicolas Perrin

con la galleria di base, Nicolas Perrin è certo che SBB Cargo resterà la società leader sulla tratta del Gottardo. «La nuova SBB Cargo International si sta orientando già oggi a questi traffici internazionali.» ■

### Una nuova organizzazione per assegnare i tracciati.

Come collegamento ferroviario più veloce e quasi privo di dislivelli tra nord e sud d'Europa, la galleria di base del San Gottardo diventerà molto interessante non solo per SBB Cargo ma anche per i suoi concorrenti di mezza Europa. Diversamente da Traccia Svizzera SA, in futuro un'organizzazione indipendente dai gestori dovrà assegnare i tracciati senza discriminazioni, come disposto dall'UE.

L'assetto di questa organizzazione sarà deciso dalla Riforma ferroviaria 2, che tuttavia ha subito una battuta d'arresto. Inoltre non è ancora stato stabilito quali saranno le competenze di questa nuova organizzazione e in quale misura potrà e dovrà partecipare alla stesura dell'orario ferroviario.

La Confederazione continuerà a fissare i prezzi.

## CHIARO & PRECISO

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| <b>TRATTA</b><br>Erstfeld - Biasca    | <b>TRATTA</b><br>Erstfeld - Biasca                  |
| <b>VIA</b><br>Galleria di base        | <b>VIA</b><br>Linea di montagna                     |
| <b>LUNGHEZZA</b><br>57 km             | <b>LUNGHEZZA</b><br>97 km                           |
| <b>TEMPO DI PERCORRENZA</b><br>37 min | <b>TEMPO DI PERCORRENZA</b><br>80 min <sup>1</sup>  |
| <b>VELOCITÀ</b><br>92 km/h            | <b>VELOCITÀ</b><br>72 km/h                          |
| <b>PESO MASSIMO</b><br>4000 t         | <b>PESO MASSIMO</b><br>1600 t (N-S)<br>1300 t (S-N) |

<sup>1</sup> Esclusi lavori di smistamento per locomotiva aggiuntiva.



# Beam me up, Scotty! (o forse meglio di no).

Nella fantascienza la logistica è semplice: merci e persone vengono spostate in un attimo grazie al teletrasporto. Fantasie che non diventeranno mai realtà, anche se alcuni esperimenti fanno sognare.

TESTO: ROLAND FISCHER – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

Trasportare significa spostare un oggetto da A a B. L'oggetto non è più al vecchio posto ed è disponibile nella sua nuova ubicazione. Logico. Era così quando ancora si spostavano le cose a mano ed è così per il carico aereo, il principio è sempre lo stesso. Se però si riflette sul futuro, alcune ovvietà vengono completamente rimesse in discussione.

Nei film (non recentissimi) di fantascienza era facilissimo: al comando «Beam me up, Scotty!», l'ingegnere capo dell'Enterprise premeva un pulsante, e l'oggetto (di solito una persona) da trasportare scompariva per rimaterializzarsi al-

trove un attimo dopo. La realtà fisica è però un po' più complicata.

Immaginando che...

Le difficoltà fossero solo di natura temporanea. Che fosse stato inventato un apparecchio capace di smaterializzare un oggetto e farlo rimaterializzare altrove. Cosa verrebbe effettivamente spedito da un luogo a un altro: la cosa in sé o solo l'informazione concernente tale cosa? L'energia della materia verrebbe liquefatta, aspirata attraverso il tempo e lo spazio e riconsolidata in un altro luogo? Oppure l'oggetto

verrebbe solo scansionato (cosa non propriamente «innocua») per essere ricostituito nel luogo di destinazione? I trasporti del futuro sono veramente una questione di logistica o solo una speciale branca del trasferimento dati? Queste non sono solo fantasticherie buone per i fan di Star Trek: negli ultimi anni i media hanno più volte riferito di esperimenti riusciti con il teletrasporto.

Si tratterebbe in tal caso soltanto di un insolito effetto della quantistica meccanica, che rende possibile un tipo di trasferimento delle informazioni totalmente nuovo. Con il fenomeno del >

cosiddetto «entanglement» (intreccio), due particelle entrano in correlazione ed una influenza l'altra senza che tra le due esista alcun collegamento riconoscibile. Il fisico quantistico viennese Anton Zeilinger ha già «teletrasportato» singoli fotoni per 144 chilometri utilizzando l'entanglement quantistico.

Questa azione a distanza, definita «spettrale» da Einstein, è in teoria ipotizzabile per oggetti anche più grandi. Con questo movimento fisico

## Un professore di Vienna ha teletrasportato fotoni per 144 chilometri.

uniscono tuttavia non c'è trasferimento di materia, non si può parlare di «trasporto». La maggior parte dei fisici ritiene infatti che un teletrasporto in senso stretto sia impossibile – si scontrerebbe con troppi principi fisici affermati.

### Un'idea poco ecologica.

Non trasportare tonnellate di materia in lungo e in largo per il pianeta ma trasmettere solo l'informazione: sembra un'idea simpatica anche sotto il profilo ecologico, ma il teletrasporto di informazioni relative a oggetti più grandi consumerebbe un'enormità di energia, molta di più di quanto oggi siamo in grado di produrre.

Inoltre, sorgerebbero dei problemi di autenticità – originale o copia? Con il teletrasporto gli oggetti si possono moltiplicare all'infinito. Naturalmente c'è anche l'aspetto filosofico: un essere umano che non viene trasportato, bensì scansionato, scomposto e ricomposto, resta lo stesso? E interrompendo il teletrasporto si potrebbe ritornare in vita in un periodo futuro?

In breve: dobbiamo essere contenti del fatto che anche in un lontano futuro i trasporti continueranno a funzionare «all'antica». Ogni altra soluzione decongestionerebbe il traffico ma creerebbe una ben più grande confusione esistenziale. ■



## Supply chain manager – una professione con un futuro.

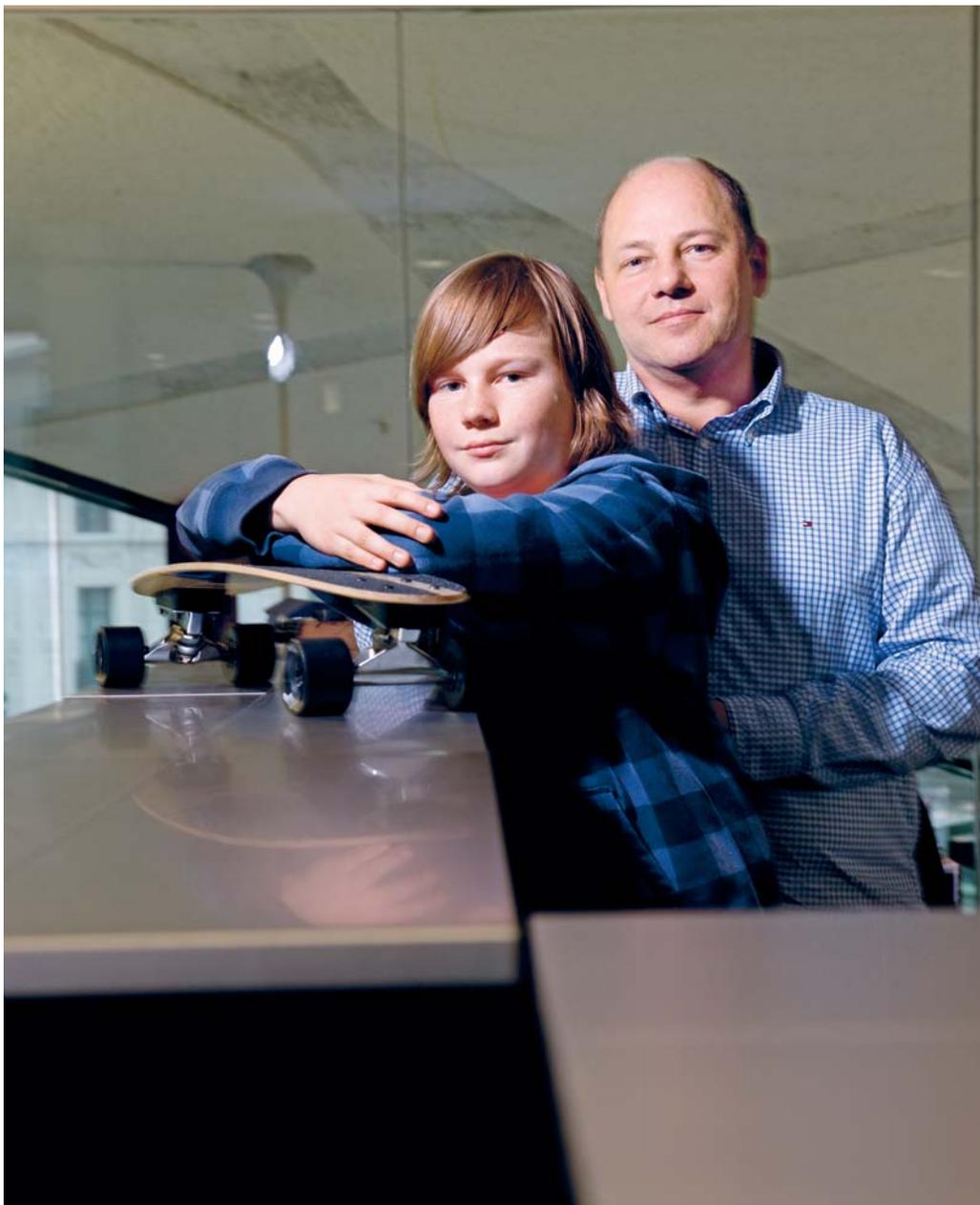
*Cari responsabili di logistica,*

*non c'è alcun dubbio che i requisiti posti ai dirigenti e agli operatori specializzati nel traffico merci e nella logistica siano soggetti a un profondo cambiamento: se fino a due decenni fa le persone incaricate di prendere decisioni operative dovevano sostanzialmente organizzare i trasporti su relazioni chiare e definite, oggi molti di questi profili professionali si debbono confrontare con gli effetti del vertiginoso sviluppo della logistica: la tendenza continua a dare in outsourcing un numero sempre maggiore di attività legate alla creazione di valore aumenta nettamente l'esigenza di coordinamento per le decisioni logistiche.*

*Inoltre, la globalizzazione prende piede anche nelle reti di creazione del valore in quasi tutti i settori: le distanze medie di trasporto aumentano non solo sui mercati di approvvigionamento e vendita, ma anche tra le singole fasi di produzione. La globalizzazione, assieme a una spiccata divisione del lavoro, incrementa notevolmente la complessità delle reti logistiche. Condizionati da un'alta pressione dei costi, i programmi di fornitura e distribuzione in tali reti vengono spesso fortemente snelliti: le giacenze vengono se possibile eliminate o ridotte al minimo. Tutto ciò richiede un'alta affidabilità dei processi logistici, sebbene con la complessità delle reti cresca anche il potenziale di rischio. Nel complesso, i compiti e le decisioni dei dirigenti e operatori specializzati della logistica presentano requisiti molto più elevati che in passato.*

*Tutto ciò deve rispecchiarsi anche nei profili professionali: la già avvenuta trasformazione del disponente o magazzino in operatore logistico specializzato è un chiaro esempio di cambiamento di un profilo di qualificazione. Ora è il momento di riflettere sulla trasformazione del responsabile logistico in supply chain manager. Una differenza sostanziale potrebbe risiedere nell'orientamento molto più netto verso l'esterno, e quindi il coordinamento dei partner commerciali nella supply chain. In questa direzione si devono anche orientare gli obiettivi principali della sua gamma di competenze. La priorità si sposta dall'ottimizzazione aziendale a quella della supply chain. I servizi di formazione e perfezionamento sono chiamati a scegliere questo profilo come parametro di riferimento delle loro offerte. Così il supply chain manager diventerà una professione del futuro.*

Prof. Dott. Wolfgang Stölzle  
Ordinario, cattedra di gestione della logistica, Università di San Gallo



## La quinta generazione è pronta.

Thomas Fuchs è il rappresentante di quarta generazione a lavorare nella ferrovia. Il figlio Alexander, che a novembre ha partecipato alla giornata Nuovo Futuro delle FFS, potrebbe portare avanti la tradizione.

TESTO: HEINI LÜTHY – FOTO: GUY PERRENOUD

I compiti del 44enne Thomas Fuchs suonano complicati: è responsabile per la pianificazione a lungo termine, la pianificazione aziendale a medio termine e il dimensionamento delle risorse di SBB Cargo, fornisce input per la strategia di flotta e fa da interfaccia tra Vendita, Asset Management e Produzione. Spiegati da Alexander sono chiari anche per i profani: «Mio padre si occupa di pianificare i carri. E anche le locomotive, penso.»

Il reparto Pianificazione aziendale, di cui Fuchs è responsabile tecnico, su un orizzonte temporale da uno a sei anni pianifica le capacità necessarie dei carri e di altre risorse, per la precisione 8600 carri, 200 locomotive, 140 locomotive di manovra e 770 macchinisti.

### In cabina di guida o in ufficio.

Il 12enne Alexander ha visitato due volte il posto di lavoro del padre: «Diverso tempo fa e poi nella giornata Nuovo Futuro a novembre.» Per questa giornata SBB Cargo ha realizzato un programma che consentiva tra l'altro ai figli dei dipendenti di conoscere più da vicino il lavoro dei genitori in diverse tappe. Alexander racconta di aver visitato una volta la stazione di smistamento di Muttenz: «E mi sono seduto accanto a un macchinista che guidava una locomotiva!»

Ad Alexander chiediamo cosa lo ha colpito di più in occasione di queste visite e lui risponde: «L'impegno e le persone che servono per trasportare i carri da un luogo a un altro.» Vorrebbe lavorare anche lui in ferrovia? «Molto probabilmente come macchinista o in ufficio. Ma ho ancora qualche anno per pensarci.»

Evidentemente è troppo presto per una decisione definitiva. La scelta è enorme: «Studiando il programma dell'associazione per la formazione professionale Login nel ramo dei trasporti, si vede come la ferrovia offra davvero le professioni più svariate», dice Fuchs. Gli piacerebbe che il figlio seguisse le orme paterne: «Con lui arriveremmo alla quinta generazione di impiegati nella ferrovia.»

### La giornata Nuovo Futuro.

Così è stata rinominata la Giornata delle ragazze, giunta alla decima edizione. Deve fornire agli scolari dalla 5ª alla 7ª classe l'opportunità di conoscere più da vicino la realtà professionale e la quotidianità lavorativa dei genitori.

Ulteriori informazioni  
[www.nuovofuturo.ch](http://www.nuovofuturo.ch)



## Un'occasione stimolante.

Thomas Fuchs è cresciuto nell'odierna Chemnitz (ex Karl-Marx-Stadt). Ha svolto un apprendistato professionale presso la Deutsche Reichsbahn, è stato macchinista, controllore del traffico, ha lavorato nella pianificazione e nell'ottimizzazione della produzione e nel dimensionamento. Trasferitosi a Monaco nel 1991, ha lavorato per la Deutsche Bundesbahn e le società successive. Nel 2001 è approdato da SBB Cargo.

Come vede il futuro della ferrovia e il suo? «SBB Cargo è e resterà la ferrovia merci leader in Svizzera. Quanto a me, vedo l'opportunità di contribuire al cambiamento ora in atto con il riposizionamento di SBB Cargo. È un'occasione davvero stimolante.» ■

## 3 domande.

**Il vostro primo servizio logistico?**

Alexander: montare e smontare il mercato di Natale a Münchenstein.

Thomas: organizzare l'officina durante l'apprendistato. Per far sì che la locomotiva, che doveva uscire per prima, fosse sempre davanti.

**Alla parola caos cosa rispondete?**

Alexander: la mia stanza.

Thomas: nel mio lavoro ci sono sempre fattori dell'ultima ora che possono influenzare la pianificazione a lungo termine. In tali casi è importante non farsi innervosire.

**Quale talento vorreste avere?**

Alexander: volare, leggere nel pensiero, viaggiare nel tempo.

Thomas: sciare meglio per essere più veloce di mio figlio. E a volte, quando vivo dei bei momenti, saper fermare il tempo.

**Impressum.**

cargo 4|10. Novembre 2010. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Heini Lüthy (direzione), Sandra Lüscher, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schaich. **Grafica/composizione** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Ariesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)43 233 88 84, fax +41 (0)51 229 00 69, [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin)

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

**Desiderate un abbonamento gratuito?**

Trovate il modulo online su: [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin). In questo modo riceverete gratuitamente cargo quattro volte l'anno, a casa o in ufficio.

**Cambio di indirizzo o abbonamento**

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

**Servizio clienti:**

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

**Marketing & Sales:**

**Vendita Svizzera**  
Casella postale  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. 0800 707 100  
Fax 0800 707 010  
[cargo@sbbcargo.com](mailto: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](mailto:sbbmilano@sbbcargo.com)

**Agenzia di vendita Germania/Benelux**  
SBB Cargo GmbH  
Schifferstrasse 166  
47059 Duisburg  
Germania  
Tel. +49 (0)203 607 84 07  
Fax +49 (0)203 607 84 09  
[deutschland@sbbcargo.com](mailto: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](mailto:info@chemoil.ch)



# Tutto quello che avreste sempre voluto sapere sulla logistica. E molto altro ancora.

## In ogni rivista cargo.



Ampliate ulteriormente il vostro bagaglio di conoscenze! Con la rivista cargo di SBB Cargo. Esce quattro volte l'anno ed è spedita direttamente al vostro indirizzo. Richiedete subito un abbonamento gratuito: [www.sbbcargo.com/magazin](http://www.sbbcargo.com/magazin)