

# cargo

La rivista di logistica di SBB Cargo

1 | 10



**BP.** 4

Carburante per auto in viaggio su rotaia.

**SBB.** 8

Nuova struttura per la ferrovia merci.

**Sappi.** 12

Biberist nel cuore dell'Europa.

**Hupac.** 14

Una buona combinazione da Anversa.



Foto di stagione.

### Screen saver: scaricatelo ora.

Un tubo soffia cellulosa in una cisterna di Sappi Schweiz AG a Biberist, vicino Soletta. L'ex Cartiera Biberist fa arrivare via nave e rotaia la materia prima per la produzione di carta da mezzo mondo (vedi pagina 12).

Scoprite il viaggio virtuale dei nostri trasporti attraverso l'universo visuale di questa rivista – sotto forma di screen saver che potete scaricare sul vostro computer. Buon divertimento!





## In viaggio.

Cara lettrice, caro lettore,

«in viaggio» significa al mattino gustare un caffè di fronte al Palazzo federale e al pomeriggio passeggiare lungo gli Champs-Élysées. Il mondo si avvicina.

«In viaggio», però, può anche significare trascorrere un piacevole weekend a casa. Sistemando nel vaso i tulipani dall'Olanda, preparando la pizza con la pasta italiana o sdraiandosi comodamente sul divano proveniente dall'Europa dell'Est.

Le FFS sono votate alla mobilità completa e integrata e offrono entrambe le dimensioni: i colleghi del Traffico viaggiatori ci hanno fatto avvicinare a mondi lontani; SBB Cargo lavora ogni giorno per portare il mondo più vicino a noi. «In viaggio» significa inoltre scoprire come i nostri collaboratori lavorano tutti i giorni dietro le quinte per garantire alla società industriale le comodità di tutti i giorni. In questo numero della rivista trovate diversi esempi in merito.

Anche SBB Cargo a modo suo è «in viaggio»: poco prima della chiusura di redazione sono state prese decisioni strategiche sull'orientamento futuro dell'azienda. Alle pagine 8 e 9 trovate le principali informazioni a riguardo.

Nicolas Perrin  
CEO SBB Cargo

## Indice.

- 4 **BP.**  
Il carburante per auto va in treno.
- 6 **Xrail.**  
Sassan Rabet sulla nuova alleanza.
- 8 **SBB.**  
Cosa cambia. Cosa resta.
- 10 **Port of Switzerland.**  
Basilea, capitale logistica.
- 12 **Sappi.**  
Da Uruguay e Svezia nel Mittelland.
- 13 **Frammenti.**  
Più collegamenti. Meno CO<sub>2</sub>.
- 14 **Hupac.**  
Combinazione intelligente da Anversa.
- 16 **Hobo.**  
Libertà pura in un carro frigo.
- 18 **Juilland.**  
Il macchinista apicoltore.



# Strada in ascesa **grazie alla spinta delle ferrovie.**

BP vende carburante in Svizzera e in tutto il mondo. Per la distribuzione BP (Switzerland) AG si affida alla rotaia: senza la ferrovia le auto resterebbero a secco.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: BERNHARD LOCHMATTER



Un milione e mezzo di litri di benzina – più di un cubo lungo 10 metri per lato: ecco quanto trasporta un treno di benzina. In media da due a tre treni come questo o fino a 4,5 milioni di litri di carburante e combustibili viaggiano ogni giorno feriale lungo la rete ferroviaria svizzera solo per la società di oli minerali BP (Switzerland) AG.

BP (Switzerland) AG gestisce circa 400 stazioni di servizio in Svizzera, rivende all'ingrosso olio per riscaldamenti e carburante e

## Il contatto diretto con gli esperti di oli minerali di Chemoil vale oro.

Martin Weideli

fornisce cherosene agli aeroporti di Zurigo e Ginevra. I primi due segmenti sono riforniti da circa dieci grandi impianti sparsi in tutta la Svizzera, dei quali BP detiene una quota di partecipazione.

BP non gestisce raffinerie in Svizzera, ma acquista i prodotti finiti dal mercato a Rotterdam o da due raffinerie tedesche con le quali intrattiene un rapporto di partecipazione. I prodotti a base di oli minerali vengono importati in Svizzera principalmente tramite navigazione interna, ma sempre più spesso anche su rotaia. Mentre il carico trasportato via nave viene immagazzinato temporaneamente nel deposito di BP nel porto di Auhafen a Basilea-Birsfelden, le spedizioni ferroviarie dalla Germania giungono direttamente agli impianti di rifornimento.

## L'olio minerale viaggia su rotaia.

Dal porto di Birsfelden partono solo treni. Martin Weideli si sta impegnando perché questo principio sia rispettato e lo fa con convinzione: «La ferrovia è il mezzo più sicuro, efficiente ed ecologico per questi prodotti», afferma. «Persino a Pontresina nell'Engadina trasportiamo l'olio minerale su rotaia, anche se a Landquart lo dobbiamo pompare dai carri normali in quelli a scartamento ridotto con grande dispendio di risorse.»

## La qualità di SBB Cargo arriva in Germania.

A fine 2009 Deutsche BP ha incaricato SBB Cargo di trasportare 850 000 tonnellate di prodotti petroliferi all'anno tra le raffinerie e i depositi del sud della Germania con 700 treni merci. «Qui dalla ferrovia si pretende la massima prontezza poiché i cambiamenti di programma sono all'ordine del giorno. Considerando le esperienze di BP in Svizzera sapevamo che SBB Cargo e la sua affiliata Chemoil sono flessibili e in grado di gestire grandi quantità», afferma Karlheinz Kowalski, responsabile del team Rail presso Deutsche BP AG. Claus Rütten, responsabile sviluppo commerciale e membro della direzione di Chemoil, dichiara che a BP è stata presentata una soluzione convincente. Questa prevede un proprio team di produzione a Karlsruhe che svincola Chemoil da altre società di trasporti. «Ci permette di esportare la qualità svizzera nelle nazioni confinanti», dice Rütten. «Se ad esempio occorre arrestare la produzione in una raffineria, grazie allo stretto legame con il Centro competenze per l'olio minerale, siamo in grado di far partire tutti i treni da nuove località dall'oggi al domani, persino all'estero.» Determinante per l'aggiudicazione del mandato è stato il servizio offerto insieme a un buon prezzo.



## BP nel mondo.

Il gruppo BP (British Petroleum) con sede centrale a Londra ha suddiviso la propria attività in tutto il mondo nei settori «esplorazione e produzione» e «refining e marketing», a cui si aggiunge il settore «alternative energy». BP impiega 92 000 persone in oltre cento paesi; ogni giorno vengono trasportati 3,8 milioni di barili ovvero 600 milioni di litri equivalenti di petrolio (63% petrolio e 37% gas naturale) e venduti 5,7 milioni di barili ovvero 900 milioni di litri di prodotti lavorati. BP possiede in tutto il mondo undici raffinerie, in altre sei detiene delle quote di partecipazione e gestisce 22 600 stazioni di servizio. Nel 2008 ha fatturato 361 miliardi di dollari.

BP (Switzerland) AG ha la sua sede centrale a Zugo e conta 135 dipendenti. Oltre a commerciare prodotti petroliferi, opera anche nel settore dei lubrificanti con i marchi Castrol e BP.

Weideli lavora da otto anni per BP. Instancabile, si impegna per trarre il massimo dalla ferrovia: «Ricontrollo sempre tutte le operazioni e cerco nuovi potenziali di ottimizzazione.» Il tutto avviene in stretta collaborazione con il Centro competenze per l'olio minerale di SBB Cargo. In azienda il team di esperti in trasporti di oli minerali è chiamato scherzosamente «isola dell'olio». «Il contatto diretto con questi esperti vale oro. Da una parte infatti ci permette di avere informazioni in tempo reale, dall'altra, grazie al nostro feedback, SBB Cargo può ottimizzare le sue offerte in base al cliente, una tipica situazione win-win.»

## Situazione complessa ma diversificata per il futuro.

Rispetto ai trasporti, Martin Weideli giudica meno positiva la situazione del mercato degli oli minerali in Svizzera. Ogni anno SBB Cargo mette



a disposizione di BP (Switzerland) 750 treni blocco con 900 000 tonnellate di prodotti petroliferi, ma il mercato sta perdendo colpi. Negli scorsi anni il consumo complessivo è leggermente diminuito e oggi si attesta a poco più di 12 milioni di tonnellate, valori che la legge sul CO<sub>2</sub> mira a ridurre ulteriormente.

Mentre la società svizzera è ancora molto legata al consumo di oli minerali, il gruppo mondiale BP punta sulla diversificazione. BP rientra



# Più qualità, efficienza e competitività.

Con la nuova alleanza Xrail, SBB Cargo e sei partner europei vogliono incrementare la qualità del traffico internazionale a carri completi e migliorare l'efficienza.

INTERVISTA: MARCEL HÄNGGI  
FOTO: GIAN VAITL

## Signor Rabet, cos'è Xrail?

Xrail è un'alleanza tra SBB Cargo, DB Schenker Rail (Germania), Rail Cargo Austria, SNCB Logistics (Belgio), Green Cargo (Svezia), CD Cargo (Repubblica Ceca) e CFL Cargo (Lussemburgo). Altre società si aggiungeranno in futuro. Le ferrovie coinvolte hanno fondato Xrail ufficialmente il 18 febbraio per collegare meglio le loro reti nel traffico a carri completi (TCC). Così possiamo garantire maggiore affidabilità e una migliore qualità ai clienti a livello internazionale. Al contempo incrementiamo l'efficienza dei sistemi per gestire in futuro il TCC in Europa in modo da coprire i costi e rafforzare la nostra competitività rispetto alla strada.

## I progetti per Xrail risalgono al periodo prima dell'ultima crisi economica. Ciò che è stato programmato per un mercato in crescita funziona anche nei periodi di crisi?

Il punto di partenza per Xrail è stato il fatto che il TCC transfrontaliero è teoricamente avvantaggiato rispetto alla strada soprattutto per le distanze più lunghe e le merci pesanti, vantaggio però non ancora abbastanza sfruttato. Ciò dovrà essere migliorato da Xrail in quanto ora le ferrovie non possono né soddisfare a lungo le esigenze dei clienti a livello internazionale in termini di qualità né operare in modo redditizio. La crisi non ha cambiato nulla della situazione di partenza, anzi l'ha aggravata. Alcuni operatori del TCC oggi sono con le spalle al muro. Senza di questi il TCC europeo perderebbe altre quote di mercato, da cui potrebbe crearsi una spi-



«Un fornitore di energia ha anche il compito di sviluppare soluzioni per il futuro»: Martin Weideli, BP Svizzera.

tra i big player del settore del gas e delle energie alternative (solare, eolica e idrogenica). Negli ultimi tre anni ha investito 3,3 miliardi di dollari in energie rinnovabili e ha avviato diverse collaborazioni nel settore delle energie alternative.

Per BP è fondamentale promuovere la ricerca di energie rinnovabili. Questo perché da un fornitore di energia la società si aspetta anche nuove soluzioni per il futuro – e infatti la diver-

sificazione energetica è uno dei temi chiave della comunicazione di BP. ■

*rale negativa che minaccerebbe seriamente il TCC in tutta Europa.*

**Lo scorso anno SBB Cargo ha vagliato varie alleanze che non sono state attuate e ora annuncia una riforma strutturale (cfr. pag. 8). Che posto occupa Xrail in questi progetti?**

*I colloqui sulle alleanze sono stati incentrati sulla ricerca di un partner per il traffico internazionale di*

**La crisi non ha cambiato nulla della situazione di partenza, anzi l'ha aggravata.**

Sassan Rabet

*treni blocco che ora viene scorporato e ulteriormente focalizzato. Xrail invece si occupa del TCC che rappresenta da sempre il core business svizzero di SBB Cargo e che deve essere potenziato grazie alla nuova struttura. In questo progetto, l'orientamento di Xrail ha per SBB Cargo lo stesso valore che aveva uno o due anni fa.*

**Cosa si aspetta SBB Cargo dai suoi partner?**

*Il TCC è un'attività di rete ed è quindi legato allo*

*sfruttamento delle risorse. Per sfruttare la rete in modo redditizio, le ferrovie dipendono dai trasporti internazionali. Nel settore del TCC di SBB Cargo i trasporti con un collegamento all'estero oggi ammontano già al 40%. Inoltre l'import/export ha un maggiore potenziale di crescita rispetto al traffico interno. SBB Cargo si augura quindi di raggiungere una buona qualità ed efficienza con i suoi partner anche oltre frontiera e di diventare così più competitiva.*

**I vostri partner sono anche vostri concorrenti. È un binomio conciliabile?**

*In questo caso si parla di «coopetition». Nei settori come il traffico aereo o le navi container, la concorrenza tra aziende funziona perfettamente anche abbinata a una collaborazione in alcuni sottosectori.*

**Il traffico su rotaia è stato liberalizzato, ora gli ex monopolisti hanno deciso di unirsi. La liberalizzazione ha forse fallito?**

*Bella domanda. In Svizzera e in Europa ci sono due obiettivi politici: la liberalizzazione e il trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia. Nel settore dei treni blocco, la liberalizzazione ha creato più qualità grazie alla concorrenza, a vantaggio anche del trasferimento dei trasporti. Ci si chiede però se nel TCC abbia senso gestire più reti insieme dati gli elevati costi fissi e la priorità assegnata allo sfruttamento della rete. A mio avviso la liberalizzazione non può essere fine a sé stessa.*

## CHIARO & PRECISO

### PARTENZA

Porto Birsfelden e raffinerie tedesche

### DESTINAZIONE

Impianti di rifornimento in tutta la Svizzera

### DISTANZA

Da 75 km (traffico interno) a 750 km (traffico d'importazione)

### MERCE

Prodotti petroliferi

### CARRI

Carri cisterna per il trasporto di oli minerali

### DESTINATARIO

Cisterne/grossisti in Svizzera

### Cosa noteranno i clienti di Xrail?

*Xrail non commercializza prodotti e quindi le ferrovie resteranno gli interlocutori dei clienti. Ma queste non solo renderanno più affidabile l'offerta internazionale del TCC, ma garantiranno anche nuove funzioni, come una migliore informazione dei clienti e più trasparenza (orari ferroviari, orari di arrivo previsti, avvisi di ritardi, ecc.). Occorre inoltre accelerare il processo di offerta. Da novembre 2009 Xrail effettua viaggi di prova su tratte selezionate. In pochi mesi Xrail si svilupperà sempre più e si farà così notare dai suoi clienti. ■*

**Sassan Rabet (37)** è laureato in scienze dell'amministrazione. Inizia a lavorare per SBB Cargo nel 2001 come senior project manager Business Development, responsabile Gestione prodotti e infine come responsabile Business Development Processi e Qualità per la Svizzera. A maggio 2008 passa da SBB Cargo al Central Team di Xrail. Vive a Basilea con moglie e figlio.



## **Standardizzato** in Svizzera, **separato** sull'asse Nord-Sud.

SBB Cargo scorpora i trasporti internazionali di treni blocco nel trasporto di transito transalpino integrandoli in una società separata. Grazie a strutture più snelle, SBB Cargo intende produrre in futuro in modo più economico sia all'interno che all'estero. A livello nazionale SBB Cargo desidera standardizzare l'offerta e collegarla più strettamente alla clientela.

TESTO: SBB CARGO – FOTO: SBB CARGO

Ridurre i costi e migliorare il risultato: per ottenere questi due obiettivi, SBB Cargo separerà in futuro l'attività nazionale dal trasporto merci transalpino.

### Traffico a carri completi: offerta standardizzata.

Nel traffico a carri completi svizzero, SBB Cargo continuerà a offrire il trasporto a carri singoli, gruppi di carri e treni completi in Svizzera e paesi limitrofi. La forza di SBB Cargo risiede, oltre che nella fitta rete, nello stretto collegamento logistico con i grandi clienti. In futuro occorrerà strutturare e sfruttare al meglio tale collegamento. Le soluzioni saranno esaminate da SBB Cargo in colloqui individuali con la clientela. Entro la fine del 2013, nel traffico a carri completi bisognerà ottenere un

**In Svizzera offriamo tutto ciò che una ferrovia merci è in grado di offrire.**

Nicolas Perrin

risultato positivo in grado di coprire anche i necessari reinvestimenti in materiale rotabile e le spese finanziarie.

Dato che il traffico a carri completi dipende fortemente dai trasporti import/export soprattutto da e verso Germania, Italia e Francia, è necessario assicurare tali volumi di trasporto tramite accordi bilaterali di collaborazione con DB, SNCF e altri partner. Per garantire la competitività, si definiranno standard di qualità e di puntualità. Occorrerà inoltre migliorare la qualità dei trasporti con Xrail, un'alleanza di sette ferrovie merci europee (vedi Intervista a pag. 6).

### Leadership dei costi nel traffico di transito.

SBB Cargo scorpora il traffico merci internazionale lungo l'asse Nord-Sud integrandolo in una nuova società che metterà a disposizione locomotive per il traino di treni merci completi da confine a confine senza ulteriori spese di smistamento e amministrative. Soprattutto il traffico combinato è un mercato in crescita a lungo termine nel trasporto merci internazionale, ma anche in futuro rimarrà un'attività a margine ridotto. Grazie allo snellimento della ferrovia merci internazionale, SBB Cargo mira a ottenere



## Intervista.

**Nicolas Perrin, all'inizio di febbraio le FFS hanno annunciato un cambiamento di strategia. Quali sono i motivi?**

*Al centro delle decisioni del Consiglio di amministrazione vi è lo sviluppo indipendente di SBB Cargo. Questo incide sulla forma e sulle attività con cui SBB Cargo si svilupperà in futuro. SBB Cargo intende concentrarsi, da un lato, sul traffico a carri completi svizzero e, dall'altro, sul traffico combinato e sui treni blocco lungo l'asse Nord-Sud.*

**Concentrarsi significa sempre separarsi da qualcosa.**

*È vero. Tramite la concentrazione intendiamo semplificare la logica commerciale sull'asse Nord-Sud. In Svizzera offriamo tutto ciò che una ferrovia merci è in grado di offrire: trasporto di carri singoli, gruppi di carri, treni interi, smistamento, ecc. In Svizzera gestiamo quasi un quarto dell'intero volume di trasporto merci nazionale.*

**In Svizzera tutto sembra rimanere ancorato al passato. È d'accordo?**

*Può esserci questa sensazione, ma non è vero. Noi intendiamo diventare una ferrovia merci industrializzata. Perciò standardizzeremo le nostre prestazioni. In futuro avremo un'offerta base. Se un cliente desidera ulte-*

*riori prestazioni, le addebiteremo come spese aggiuntive. La Confederazione esige da parte nostra una gestione autonoma del traffico a carri completi. Possiamo quindi offrire solo prestazioni a copertura dei costi. Altrimenti vi sarebbe un sovvenzionamento trasversale. Dobbiamo calcolare i nostri costi in modo trasparente. Lo stesso dicasi per altre richieste supplementari soggette a sovrapprezzo: una disposizione speciale dei carri per la consegna o la speciale messa a disposizione di un singolo carro al sabato.*

**Questo significa che non cambierà nulla nella rete?**

*Il numero di punti di servizio è un valore dinamico sempre soggetto a cambiamenti, ma non radicali o massicci. Oggi contiamo circa 320 punti di servizio e 200 soluzioni supplementari che offriamo a singoli clienti. Se consideriamo come base i nostri 20 principali clienti, in Svizzera abbiamo bisogno di 300 punti per poter coprire queste reti logistiche. Con una contrazione della rete perderemmo subito i grossi clienti. E non è certo quello che vogliamo. ■*

la leadership dei costi senza rinunciare alla qualità svizzera.

Con Hupac, operatore svizzero del traffico intermodale con sede a Chiasso, sono attualmente in corso trattative per la partecipazione nella nuova società. Occorrerà poi stabilire come integrare le affiliate di SBB Cargo in Germania e Italia nella nuova società.

Le decisioni sono previste per l'estate.

Nei prossimi mesi verranno elaborati in dettaglio i singoli orientamenti strategici. Le decisioni in merito all'attuazione concreta verranno prese nel corso dell'estate. ■



# Basilea – capitale logistica della Svizzera.

Basilea, da tradizionale piattaforma di traffico della Svizzera, sta diventando la più importante, in particolare per il trasporto merci. Gli investimenti infrastrutturali mirano a rafforzarne la posizione.

TESTO: STEPHAN DIETRICH – FOTO: GIAN VAITL

Enormi gru sveltano sinistre davanti ai silos nel porto di St. Johann a Basilea. Dopo cento anni di attività, l'area di trasbordo è ormai inservibile. Oggi qui ha sede il Campus di Novartis e in futuro, anziché caricare merci, si studieranno farmaci. Ma prima occorre smantellare gli impianti portuali. Il trasporto delle enormi quantità di rottami e rifiuti speciali è effettuato per nave, camion e ferrovia. Una volta terminati i lavori, la ferrovia portuale di St. Johann farà parte del passato. >



Già alla fine del 2009 la Ultra Brag, società di gestione del «Santihan» (così lo chiamano i basilesi) ha trasferito la propria sede a Kleinhüningen e nel porto fluviale di Birsfelden. Da tre, i porti si sono ridotti a due: un atto di forza logistico. Oltre a nuovi silos e impianti di trasbordo, la Ultra Brag ha fatto posare nuovi binari. L'azienda logistica punta anche per il futuro sulla collaborazione con le ferrovie. «La chiusura forzata del porto è anche una nuova opportunità», afferma Beat Heydrich, CEO di Ultra Brag. «Le procedure sono state ottimizzate e rese più efficienti.»

### Accesso al commercio mondiale.

I porti di Basilea sono oggi chiamati «Port of Switzerland»; «piattaforma del traffico della Svizzera e nostro sbocco sul mare» è il nome della mostra permanente nell'area portuale di Kleinhüningen al crocevia di tre nazioni. Basilea e il Reno rivestono un ruolo centrale per l'approvvigionamento di merci in Svizzera. Il 13% del commercio estero della Svizzera avviene tramite i porti renani. Il 70% delle merci su nave viene trasbordato su rotaia. Sei settimi di tali merci vengono trasportati da SBB Cargo, l'unica azienda a offrire il trasporto a carri completi (carri singoli). Nei porti renani operano

inoltre BLS e DB Schenker. Altre imprese private operano solo sporadicamente. «Le società di trasbordo nei porti renani sono i nostri principali clienti», dice Adrian Keller, responsabile del settore aziendale Svizzera di SBB Cargo. Queste ditte scelgono il partner più idoneo su strada o rotaia in base alle esigenze del cliente. Solo Gondrand punta interamente sul trasporto su strada.

Diversamente da altri vettori di trasporto, la navigazione sul Reno se la cava finora senza grosse sovvenzioni. Sul modello del trasporto combinato strada-rotaia, in futuro anche il trasporto combinato acqua-rotaia dovrebbe

## La chiusura forzata del porto è anche una nuova opportunità.

Beat Heydrich, CEO Ultra Brag

ottenere sussidi dalla Confederazione, auspica il Direttore dei Porti svizzeri sul Reno, Hans-Peter Hadorn. Anche nei porti di Basilea il trasporto in container tende ad aumentare. Il terminal per container già esistente dovrà perciò

essere ampliato, magari con sovvenzioni confederali. La fine del corso d'acqua pone un limite naturale al trasporto. A Basilea le merci devono perciò essere trasbordate da o su nave. Diversa è la situazione per il trasporto combinato strada-rotaia. Qui il trasbordo avviene solitamente più a nord o nel Mittelland svizzero (Aarau, Limmattal). Per il traffico merci su strada puro, Basilea è più importante come punto di transito che di trasbordo.

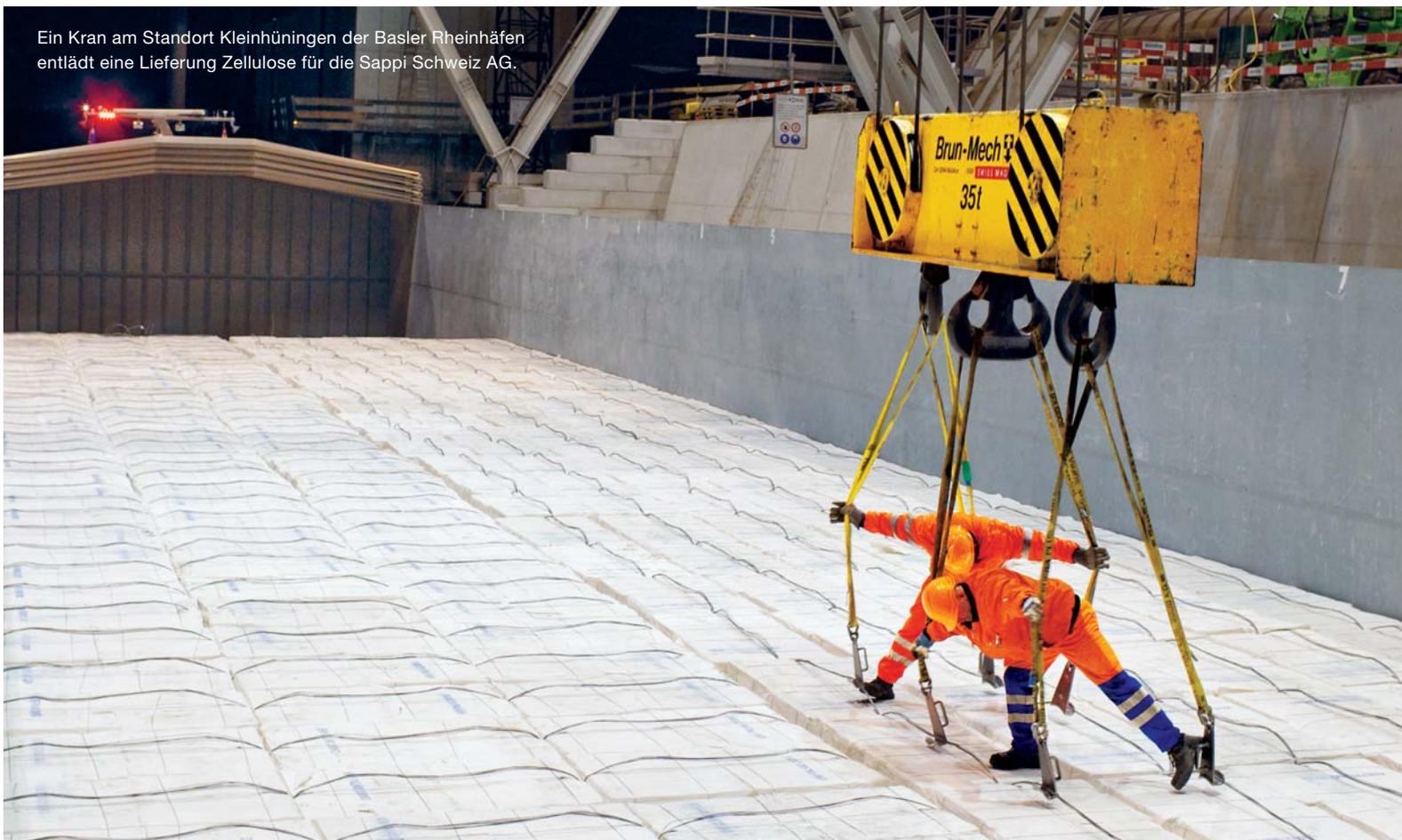
### La più grande piattaforma per merci ferroviarie.

Grazie alla posizione geografica, commercio e logistica sono sempre stati fondamentali in questo incrocio di tre nazioni. Oggi Basilea è il punto nodale tra nave, ferrovia e strada per il traffico di transito e nazionale. Il settore logistico nella Svizzera nord-occidentale conta oltre 16 000 dipendenti. Società come Danzas, oggi appartenente al gruppo della Posta tedesca, o Panalpina hanno qui la propria sede principale; altre imprese come Kühne & Nagel, DB Schenker o Rhenus vi gestiscono importanti punti d'appoggio. Gli operatori del settore logistico internazionale non possono non essere presenti in questo crocevia. Lo stesso vale per SBB Cargo. «Basilea è la più grande piattaforma commerciale svizzera per merci su rotaia e perciò la presenza di SBB Cargo è essenziale», afferma Adrian Keller. Per far fronte al traffico crescente, nell'area di Basilea si effettuano ingenti investimenti. È già in costruzione un secondo ponte sul Reno da 57 milioni di franchi, che a partire dal 2012 contribuirà ad alleggerire il traffico e a potenziare la ferrovia urbana veloce e il trasporto merci.

### Muttenz diventerà più moderna.

Prossimamente sarà avviato un ulteriore progetto: la ristrutturazione della stazione di smistamento Muttenz. «La parte degli impianti risalente agli anni 70 è ormai a fine vita utile», dichiara il responsabile del progetto, Roger Burri. Questo intervento da 195 milioni di franchi che si concluderà nel 2013 migliorerà le prestazioni del traffico merci ferroviario nel crocevia trinazionale. ■

Ein Kran am Standort Kleinhüningen der Basler Rheinhäfen entlädt eine Lieferung Zellulose für die Sappi Schweiz AG.



## Posizionamento e performance.

Anche se la cartiera ha cambiato nome, «Biberist» è da sempre sinonimo di qualità nell'industria cartaria. E il paese omonimo è l'ideale sede di produzione dell'odierna cartiera Sappi.

TESTO: SUSANNE WAGNER – FOTO: GIAN VAITL

L'ambiente è fondamentale per Sappi Fine Paper Europe. Ogni anno, ad esempio, Sappi risparmia 50 000 tonnellate di CO<sub>2</sub> acquistando fin dal 2005 il vapore di processo necessario per lo stabilimento di Biberist presso Soletta (l'ex cartiera Biberist) dal vicino impianto di incenerimento dei rifiuti.

Sappi affida la maggior parte dei propri trasporti alla ferrovia. «Miriamo a trasportare la maggior quantità possibile di merci in entrata e uscita su rotaia», dichiara Jürg Kauer, responsabile degli acquisti presso Sappi Schweiz AG. A tal fine Sappi si avvale di un partner affidabile come

SBB Cargo. Per lo stabilimento di Biberist, SBB Cargo trasporta da 200 000 a 250 000 tonnellate di cellulosa, con cui la cartiera di Biberist produce carta di alta qualità per libri, brochure o stampa offset.

Cellulosa a colazione.

A seconda della fornitura, la cellulosa proviene da Austria, Svezia, Finlandia, Russia, Brasile o Uruguay. Da oltreoceano la cellulosa raggiunge la Svizzera principalmente via nave attraverso i porti del Mare del Nord di Vissinga e Anversa. Una volta che la ditta Ultra Brag AG di Klein-

hüningen ha trasbordato il carico, SBB Cargo si assume la responsabilità della merce e la porta a destinazione a Biberist. La sera prima del trasporto ferroviario vengono caricati i grandi carri a quattro assi modello Siins. Il giorno seguente i vagoni carichi si mettono in viaggio alle 4.20 del mattino e raggiungono in un'ora e mezza lo stabilimento di Biberist, dove vengono scaricati. Nello stesso giorno il convoglio vuoto fa ritorno a Kleinhüningen.

La Sappi Schweiz AG è soddisfatta della pluriennale partnership affidabile e flessibile con SBB Cargo e del rapporto qualità/prezzo con - >

correnziale della ferrovia. Per il futuro Jürg Kauer desidera dal proprio partner per i trasporti «che SBB Cargo proponga prodotti creativi di propria iniziativa».

### Vento avverso nel settore.

La posizione dello stabilimento di produzione è fondamentale per Sappi Schweiz AG. «L'impianto di Biberist si trova nel cuore dell'Europa, il nostro mercato più importante. I nostri principali acquirenti risiedono nel raggio di 300 a 400

Crediamo che risiedere in Svizzera offri molti vantaggi.

Jürg Kauer

chilometri», afferma Kauer. Questo è un grande vantaggio in un settore in cui occorre consegnare rapidamente grandi volumi di merci e in cui le soluzioni logistiche diventano sempre più importanti. Ogni anno vengono portate a destinazione circa 445 000 tonnellate di merci su rotaia. Solo nel 2009 sono stati così evitati 34 493 viaggi su camion e 9434 tonnellate di emissioni di CO<sub>2</sub>.

Nel mercato della carta c'è aria di rinnovo. Nei prossimi anni le ristrutturazioni e persino le chiusure di alcuni stabilimenti saranno in questo settore all'ordine del giorno, sostiene Jürg Kauer, pur essendo convinto che l'industria cartaria svizzera si sia già preparata ai cambiamenti in atto. «Crediamo che risiedere in Svizzera offri molti vantaggi. Capacità di innovazione, flessibilità, i nostri collaboratori e la posizione geografica sono fattori che vanno sfruttati.» In fondo i migliori ingredienti per affrontare questo mercato particolarmente agguerrito sono l'ottima fama della cartiera di Biberist, la flessibilità e un servizio assistenza impeccabile. ■

Sappi Schweiz AG è un'affiliata dell'azienda internazionale Sappi Fine Paper Europe. Produce annualmente 4,4 milioni di tonnellate di carta. L'azienda, fondata nel 1862, è uno dei maggiori produttori di carta fine per grafica in Europa e nel mondo. La sede di Biberist, uno dei dieci stabilimenti europei di Sappi Europe, produce ogni anno 500 000 tonnellate di carta. I tipi di carta grafica patinata senza legno qui prodotte vengono impiegati per la produzione di libri e cataloghi pubblicitari, mentre la carta naturale senza legno si usa nei settori delle stampanti, delle fotocopiatrici e della stampa offset.

## Produzione propria in Olanda.

Ora SBB Cargo serve anche i collegamenti Amsterdam – Mainzlar e Amsterdam – Friburgo in Brisgovia.

Dal 2007 SBB Cargo serve il porto di Rotterdam assieme a vari partner. Con il cambio d'orario del 13 dicembre 2009, per la prima volta SBB Cargo ha avviato dei trasporti transfrontalieri in piena autonomia tra i Paesi Bassi e la Germania. Per ora la ferrovia

merci svizzera serve i collegamenti Amsterdam – Mainzlar e Amsterdam – Friburgo con due locomotive. Con la produzione propria SBB Cargo coglie l'opportunità di sviluppare a lungo termine ulteriori trasporti sull'asse Nord-Sud.

## L'impegno per l'ambiente suscita interesse.

Nel primo anno SBB Cargo ha già redatto 300 resoconti sulle emissioni.

Da un anno SBB Cargo offre ai clienti un report individuale e dettagliato delle emissioni – un supporto concreto che aiuta le aziende a gestire i propri trasporti con basso impatto sul clima e sulle risorse energetiche. L'offerta ha suscitato grande interesse: nel 2009 SBB Cargo ha redatto oltre 300 resoconti.

Dall'ottobre 2009 le aziende sensibili alla tematica del clima possono fare ancora di più: in cooperazione con la fondazione no-profit myclimate,

SBB Cargo offre trasporti a impatto zero sul clima per singole tratte o per l'intero volume di trasporto.

In questo contesto vengono compensate tutte le emissioni provocate dal trasporto e dalla produzione di energia ad esso connessa. L'azienda saw, che ha sede nella valle del Reno sangallese e produce elementi in calcestruzzo, è stata il primo cliente a decidere di compensare le emissioni di CO<sub>2</sub> dei propri trasporti di merci.

[www.sbbcargo.com/umwelt](http://www.sbbcargo.com/umwelt)



## Agenda.

### 13/14 aprile 2010

16° congresso di logistica commerciale a Colonia.  
Organizzazione: EHI Retail Institute e GS1 Germany.

### 19 maggio 2010

Forum tecnico Demand & Consumer. Consumo mobile – connessione mobile. Rüschtikon

### 28 maggio 2010

5° Assemblea generale di GS1 con relazione d'apertura.  
Berna



## «Moving together» – insieme verso il futuro.

Il nuovo terminal Hupac di Anversa è in funzione dall'inizio del 2010. Le spedizioni del trasporto combinato non accompagnato partono da qui su rotaia verso l'Italia e la Svizzera.

TESTO: KURT METZ – FOTO: HUPAC

Lungo cinque binari da 620 metri, le tre gru a portale dell'Hupac Terminal Antwerpen (HTA) trasbordano quotidianamente fino a 600 spedizioni da strada a rotaia. Da Anversa, il secondo porto principale europeo, partono ogni giorno otto treni con destinazione Busto Arsizio-Gallarate e Basilea o Aarau. «Hupac ha compiuto un ulteriore passo avanti nella sua vision, secondo cui nel 2020 tutti i trasporti a lungo raggio in Europa avverranno su rotaia», afferma il presi-

dente del Consiglio d'amministrazione Hans-Jörg Bertschi. Per raggiungere questo obiettivo occorre soddisfare tre requisiti: più investimenti nell'infrastruttura ferroviaria, concorrenza reale sul mercato ferroviario e condizioni competitive eque tra strada e rotaia.

Hupac opera ad Anversa dal 1999 e, con il nuovo terminal ha realizzato un sogno di lunga data. A pieno ritmo l'HTA prepara quotidiana- >

mente dodici coppie di treni. La Svizzera co-finanzia l'impianto da 22 milioni di euro, contribuendo anche a trasferire le spedizioni da strada e acqua su rotaia già alla fonte.

Insieme ai partner ferroviari possiamo crescere in base al nostro motto «Moving together».

Bernhard Kunz.

### Numero uno per la Svizzera.

Per SBB Cargo, Anversa è il porto del nord più importante per i trasporti verso la Svizzera e l'Italia: «L'HTA si trova esattamente sull'asse Nord-Sud che abbiamo sviluppato e potenziato dal 2002», conferma Renzo Capanni, responsabile del Trasporto Combinato.

Il nuovo terminal Hupac di Anversa è la prima tappa volta a incentivare il trasporto combinato non accompagnato dal secondo porto europeo verso l'entroterra. «Anversa è oggi un punto nodale nella shuttle net di Hupac», afferma il direttore Bernhard Kunz per spiegare il forte impegno in Belgio. «L'HTA offre spazio di ulteriore sviluppo al traffico intermodale. Nel nostro terminal sono benvenute tutte le imprese di trasporto ferroviario. In tal modo soddisfiamo un importante requisito per l'apertura del mercato. Solo insieme ai nostri clienti e partner ferroviari

possiamo crescere in base al nostro motto «Moving together.»

### Potenziale sui mari.

Attualmente il volume di carico è composto per circa l'80% da spedizioni dell'industria locale (soprattutto chimica) e per il 20% da spedizioni oltreoceano. Il numero dei container in arrivo su portacontainer a lungo raggio continuerà ad aumentare rapidamente, anche a seguito dell'abbassamento, recentemente approvato, del letto del fiume Schelda, che collega il porto con il Mare del Nord, per consentire l'accesso alle superpetroliere. ■

### SBB Cargo e Anversa.

Per i 31 treni settimanali di Hupac in trasporto combinato non accompagnato da Anversa a Busto Arsizio-Gallarate e ritorno, SBB Cargo ha la responsabilità esclusiva della trazione. Il percorso dei container trasportati va da Anversa ad Aquisgrana attraverso la Germania e le Alpi fino al terminal a nord di Milano. Lungo il secondo principale asse di SBB Cargo sulla riva sinistra del Reno da e verso Basilea, viaggiano ogni settimana nove shuttle per gli utenti svizzeri del trasporto merci che gestiscono i flussi commerciali della Svizzera con i paesi d'oltremare. I trasporti avvengono in collaborazione con Sibelit, una società di produzione di CFL, B-Cargo, SNCF e SBB Cargo.

## CHIARO & PRECISO

**PARTENZA**  
Terminal Hupac Anversa

**DESTINAZIONE**  
Busto Arsizio-Gallarate e Basilea/Aarau

**DISTANZA**  
1121 km e 778 km

**MERCE**  
Container e prodotti chimici

**DESTINATARIO**  
vari partner commerciali degli utenti dei trasporti



Dalla nave al treno: il terminal Hupac di Anversa.

## NOTIZIE DAL MERCATO

### Convegni e formazione.

Dal maggio 2009, oltre 5000 relatori e allievi hanno frequentato il GS1 Germany Knowledge Center di Colonia. Il centro congressi e formativo, grazie all'esclusiva combinazione di teoria e pratica, consente di apprendere dal vivo la catena di creazione del valore.

[www.gs1-germany.de/  
content/weiterbildung](http://www.gs1-germany.de/content/weiterbildung)



### Quanto pesa un carico assiale?



Dipende dal carico. Il carico assiale di un veicolo è la percentuale di massa totale (massa propria + massa del carico) che poggia sull'asse (una coppia di ruote) del veicolo. È detto anche massa o carico per asse ed è indicato in tonnellate. Sommando peso proprio e carico e dividendo la somma ottenuta per il numero degli assi, si ottiene il carico assiale. I carichi massimi ammessi per asse nel traffico ferroviario sono indicati nel Regolamento per la costruzione e l'esercizio delle ferrovie (EBO).



## Hobo «Joe Myth».

La libertà assoluta è sopra le nuvole? L'auto è sinonimo di libertà? Macché! È davvero libero chi attraversa gli sconfinati spazi americani a bordo di un carro frigo.

TESTO: LUKAS MOSER – ILLUSTRAZIONE: MICHAEL MEISTER

Da ormai due anni sono un lavoratore nomade. John Smith? Una volta mi chiamavo così. Prima di abbandonare la mia vita di Philadelphia. La mia banca mi aveva revocato l'ipoteca. A causa della crisi il mio capo mi aveva messo in mezzo a una strada. E allora sono salito sul treno.

Casa, lavoro, un letto caldo e lo stipendio fisso? Macché! Ho ascoltato il richiamo dei grandi spazi americani. Zaino, sacco a pelo, fornello da hobo: non serve molto per essere liberi.

E così ora vagabondo per gli Stati Uniti come lavoratore nomade. Oggi qua, domani là. Nelle

ultime due settimane avevo lavorato in una fattoria in Texas. Ieri sera ero di nuovo lungo i binari. Il mio zaino era pieno di provviste. Sulla rampa un operaio scaricava l'ultimo pallet attraverso il portello di carico. Poi un'ultima occhiata all'indietro ai carri frigo vuoti, pensando al lavoro della giornata.

### Il grande Terry!

Era la mia occasione per arrivare a New Orleans. In un carro frigorifero? L'ideale! I carri frigo sono isolati: non c'è posto migliore di un carro frigo vuoto per viaggiare nelle fredde

notti invernali. Mentre nessuno mi vedeva, sono salito a bordo del carro e mi sono preparato un tè. L'ambiente si è subito scaldato. Prima di partire, la porta scorrevole si è aperta altre tre volte. E così si è formata una comitiva di hobo.

L'ultimo era un uomo magro di circa 60 anni con un cappello da baseball e un fardello annodato a un bastone. Ero ansioso di ascoltare i suoi racconti, ma non osavo ancora rivolgergli la parola. Non dovevamo far rumore finché eravamo fermi sui binari.

Finalmente le ruote si sono messe in moto e così si è rotto il silenzio nel nostro carro frigo. Il vecchio seduto di fronte a me a gambe incrociate si chiamava Terry. Terry! Stavo viaggiando con il leggendario Terry Williamson, il più vecchio tra noi hobo! In qualche stazione

**E pensare che in passato dubitavo della vita da hobo.**

merci ho letto i consigli che incideva nelle rimesse: «Un posto per dormire vicino alla casa cantoniera» o qualcosa di simile.

### La vita ha un senso.

Terry ci ha raccontato storie di aggressivi cani da guardia, avventurosi viaggi in treno e grandi amicizie. E pensare che negli ultimi due anni avevo perfino dubitato della mia scelta di vita. Ma poi, ascoltando Terry, ho di nuovo capito che la vita da hobo ha un senso.

Come scriveva Jack London: «Tanti hobo sono spariti e nessuno li ha più visti.» Il mio primo inverno da hobo è stato freddissimo e ho quasi ceduto alla tentazione di porre fine al viaggio più importante della mia vita se avessi trovato un lavoro. Ma poi il profumo della libertà mi ha inebriato. E così sono ancora qui, dentro a un sacco a pelo, in un carro frigo diretto a New Orleans. ■

### Hobo.

Hobo – termine di origine incerta con cui vengono chiamati i vagabondi americani che viaggiano su treni merci in cerca di un nuovo posto di lavoro. Il loro esponente più famoso è stato lo scrittore Jack London («La strada»). Gli hobo hanno dato vita a una sottocultura, con un codice comportamentale, un proprio linguaggio e un'aura mitologica che li accompagna. Oggi gli hobo si dedicano a questa vita non per necessità economica ma per sete di avventura.



Basilea: **Il baricentro logistico** della Svizzera.

*Cari responsabili di logistica,*

*la regione di Basilea è la numero uno in Svizzera nel settore logistico: qui ogni anno attraversano le frontiere circa 23 milioni di tonnellate di merci, pari a oltre il 40% delle esportazioni e importazioni elvetiche, la maggior parte delle quali passa per i porti renani. Circa il 70% delle merci su nave prosegue il trasporto su ferrovia, risparmiando alla città oltre 1000 corse di camion al giorno. Oltre alle scienze della vita e all'industria finanziaria, la logistica è uno dei settori di punta della regione. Lo conferma un recente studio condotto dalla cattedra di gestione logistica dell'Università di San Gallo.*

*Lo studio analizza il settore nell'Eurodistretto Trinazionale di Basilea (ETB) che, oltre ai due cantoni di Basilea da parte svizzera, comprende anche la Fricktal e alcuni comuni di Soletta. Rientrano nell'EBT il distretto di Lörrach in area tedesca e il Pays de Saint-Louis in area francese. Nell'ETB la logistica conta oltre 22 000 dipendenti, di cui 16 300 in Svizzera. Il valore aggiunto generato è di 3 miliardi di franchi l'anno. Negli ultimi dieci anni la crescita del valore aggiunto nel settore logistico nell'ETB, pari a +22,1%, è stata più dinamica che nell'intera Svizzera (+15,8%).*

*Malgrado questi dati eccellenti, non mancano gli aspetti critici. Proprio i crescenti flussi di merci attraverso la strettoia di Basilea hanno ulteriormente aggravato la situazione già critica del traffico nella regione. È qui che risiede la grande sfida per gli operatori logistici. Infine, non è previsto a breve termine un nuovo bypass infrastrutturale a causa degli inevitabili impatti sulla natura. Il progressivo trasferimento del traffico merci da strada a rotaia anche nella distribuzione capillare o l'attuazione di una gestione intelligente e lungimirante del flusso di merci sono solo alcune delle numerose urgenti sfide poste agli operatori logistici.*

*Il potenziale economico che l'ubicazione logistica di Basilea offre per l'intera Svizzera è notevole. L'obiettivo è sfruttarlo in modo sostenibile in un dialogo finalizzato al benessere della regione trinazionale e dei suoi cittadini. Sono già in preparazione specifiche attività al riguardo.*

**Dott. Erik Hofmann,**  
Vice-Direttore, cattedra di gestione logistica,  
Università di San Gallo, e partner di Inneco AG, Zurigo



## Lo sguardo sempre rivolto **in avanti.**

Philippe Juilland, di professione macchinista, è sempre in viaggio ma è un uomo perfettamente organizzato. E questo lo aiuta a conciliare lavoro e vita privata.

TESTO: URSULA HOMBERGER – FOTO: GUY PERRENOUD

### 3 domande.

#### **Alla parola caos cosa risponde?**

*È una minaccia costante. Ma confido nel fatto che noi uomini non ci distruggeremo da soli.*

#### **Si ricorda il suo primo trasporto?**

*Riordinare la mia stanza: una cosa che richiedeva sempre una pianificazione accurata.*

#### **Quale talento avrebbe voluto avere?**

*Saper leggere il pensiero degli altri. E sarebbe bello poter guarire la gente.*

Non è stato un sogno da bambino a fargli scegliere il lavoro di macchinista. Sette anni fa Philippe Juilland ha letto per caso un annuncio di SBB Cargo quando, dopo la separazione dal suo socio, era in procinto di sciogliere la sua impresa di elettrotecnica. Così è passato dalla guida di un'impresa a quella di una locomotiva. Un cambiamento di cui non si è affatto pentito, malgrado oggi abbia notevoli responsabilità, non possa permettersi di fare errori e conduca una vita in continuo movimento.

#### Meglio la sera e la notte.

Alla prima ha imparato a rinunciare, e per la seconda si è perfettamente organizzato. Philippe Juilland preferisce lavorare di sera e di notte. SBB Cargo è andata incontro a questo suo desiderio per garantire una certa regolarità nella sua vita quotidiana. Philippe Juilland si alza in tarda mattinata, fa la spesa e dedica un po' di tempo a se stesso. Grazie a questa «tabella oraria», due o tre volte la settimana riesce a badare ai bambini della sua compagna all'ora di pranzo. Alle 3 si avvia al lavoro. Tra mezzanotte e le 4 del mattino rientra a casa. Naturalmente è costretto a rinunciare alla vita sociale. Ma questa, come lui stesso confessa, se la era già goduta appieno prima di lavorare come macchinista. Ha però dovuto sacrificare la musica: nel 2005 ha vinto il campionato mondiale di Kerkrade in Olanda insieme alla banda di ottoni vallese «13 Etoiles». Ma banda e lavoro non andavano molto d'accordo. La sua nuova passione, invece, è meglio gestibile: e così, da suonatore di tuba è diventato apicoltore. Questa attività gli offre più tempo per sé e riuscire a conciliare lavoro e tempo libero è per lui indispensabile.

#### Nessuna paura di incidenti.

La prima volta in cui è salito da solo in cabina di guida si è sentito orgoglioso. A Juilland è sembrato di avere il mondo nelle sue mani. E questa sensazione positiva gli è rimasta.

Philippe Juilland non si mette mai alla guida con il timore che possa succedere qualcosa. Già durante il corso di formazione, l'argomento incidenti era tabù e lo è anche tra macchinisti. Philippe Juilland preferisce parlare dei bei momenti in cui attraversa paesaggi innevati dove nessuno ha ancora lasciato impronte o di come nei pressi di Palézieux, il suo paese natale, il mondo quasi sparisca nella nebbia.

È una professione solitaria. Bisogna essere preparati a non poter scambiare una parola con nessuno durante il lavoro. Le novità apportate al lavoro quotidiano di macchinista gli creano meno problemi che ad altri: lui ancora non c'era

Non sono affatto pentito di **essere passato alla guida** di una locomotiva.

Philippe Juilland

quando i vari turni per il trasporto di merci e persone garantivano più varietà. E il fatto che oggi i macchinisti debbano sempre più dare una mano non gli dà alcun fastidio, a patto che non si rubi il lavoro a qualcun altro. ■

Il 37enne **Philippe Juilland** lavora dal 2002 come macchinista per SBB Cargo. Prima lavorava come elettricista gestendo la propria ditta di elettrotecnica. Attualmente è di stanza presso il deposito di Losanna-Denges. Ha già lavorato anche da Briga e da Zurigo. Philippe Juilland vive con la sua compagna e i figli a Vauderens nel cantone di Friburgo tra Romont e Palézieux.



#### Impressum.

**cargo 1|10. Marzo 2010.** La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Susanne Perren (direzione), Adrian Kohler, Martina Riser, Christoph Rytz, Matthias Widmer, Tom Schach. **Grafica/composizione** Scholz & Friends Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redazione Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)41 210 33 49, fax +41 (0)51 229 00 69, [www.sbbcargo.com/cargomagazin](http://www.sbbcargo.com/cargomagazin)

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

#### Desiderate un abbonamento gratuito?

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

#### Cambio di indirizzo o abbonamento

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

#### Manutenzione:

**Asset Management**  
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](mailto:instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com)  
[sbbcargo.com](http://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)



**stampa ecosostenibile**  
[myclimate.org/natureOffice.ch](http://myclimate.org/natureOffice.ch) / CH-168-797047



# Trasporti a impatto zero sul clima – non solo per il bene dei nostri clienti.

Da subito tutti i clienti di SBB Cargo possono lanciare un segnale forte per la protezione attiva del clima. La più grande azienda di traffico merci su rotaia della Svizzera lancia il trasporto su rotaia a impatto zero, insieme a myclimate, un'organizzazione internazionale per la protezione del clima.

Il trasporto ferroviario benchè sia il vettore più rispettoso dell'ambiente, non è completamente privo di emissioni di CO<sub>2</sub>. Con la nuova offerta SBB Cargo offre ai propri clienti la possibilità di compensare le emissioni inevitabili.

Compensare un trasporto su rotaia è molto semplice, poiché il CO<sub>2</sub> non ha limiti geografici. Le emissioni scaturite da un trasporto vengono infatti compensate in altre parti del mondo da progetti di protezione del clima.

I clienti SBB Cargo che si avvalgono della nuova offerta ottengono un segno visibile di tale compensazione, ossia il certificato myclimate. Si tratta del marchio ufficialmente riconosciuto «climate neutral» che può essere utilizzato per i trasporti ferroviari. Consente di comunicare in modo ideale, internamente e verso l'esterno, il proprio impegno a favore dell'ambiente.

Tutti noi desideriamo consegnare alle prossime generazioni un pianeta vivibile. Uno spazio vitale intatto, in cui le mucche possano pascolare in tranquillità!

Trovate maggiori informazioni sui «trasporti a impatto zero sul clima» sul sito [www.sbbcargo.com/compensazione](http://www.sbbcargo.com/compensazione)