

# cargo

**Sbocco sul mare.** La ferrovia merci porta la Svizzera fino al Mare del Nord. 6

**Tunnel dei rifiuti.** La metro dei rifiuti a Losanna. Anche per le scorie. 10

**Moderna torre d'acqua.** Se la strada è troppo stretta le bottiglie prendono il treno. 14

**Ruote in forma.** Se sono storte, si raddrizzano. 16





## Foto di stagione.

### Screen saver da scaricare.

Questa foto mostra una prima assoluta: dalla metà di aprile 2007 SBB Cargo trasporta i rifiuti a Losanna tramite un tunnel sotterraneo. A pagina 10 trovate l'articolo completo su questo esempio di gestione ecologica dei rifiuti.

Con questa immagine SBB Cargo lancia un'ulteriore novità: scoprite il viaggio virtuale dei nostri trasporti attraverso l'universo visuale della nostra rivista, sotto forma di screen saver che potete scaricare sul vostro computer all'indirizzo [www.sbbcargo.com/saisonbild.htm](http://www.sbbcargo.com/saisonbild.htm). Buon divertimento!

### Desiderate un abbonamento gratuito?

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

### Cambio di indirizzo o abbonamento

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 01 02 o tramite posta a

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

### Impressum.

**cargo 2 | 07.** Giugno 2007. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Susanne Perren (Direzione), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich.

**Grafica/Composizione** Favo Werbeagentur, Basel. **Litho** ExactaPro, Arlesheim. **Stampa** Stämpfli AG, Berna. **Indirizzo della redazione** SBB Cargo, «Redaktion Logistikmagazin cargo», 4065 Basilea, Svizzera, telefono +41 (0)51 229 00 16, fax +41 (0)51 229 01 02, [cargomagazin@sbbcargo.com](mailto:cargomagazin@sbbcargo.com), [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

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

**Copertina:** è notte nel porto per container di Bremerhaven. Grazie a uno shuttle di Intercontainer e SBB Cargo, i porti di Amburgo e Bremerhaven sono collegati direttamente alla Svizzera sotto il profilo logistico.

## Sommario.

### **Frammenti.** 4

Cifre di bilancio. Piattaforme. Stabilimenti.

### **Intercontainer.** 6

La Svizzera arriva fino al Mare del Nord.

### **Fantastico.** 9

Niente più elefanti. Ma va bene lo stesso.

### **Rifiuti.** 10

La metro dei rifiuti a Losanna.

### **Riciclaggio.** 12

Esperti di rifiuti speciali da Olten.

### **Moderna torre d'acqua.** 14

Uno splendido luogo difficile da raggiungere.

### **Ruote storte.** 16

E come vengono raddrizzate.

### **Cartastraccia Express.** 17

La carta da macero viaggia in treno.

### **L'appassionato di husky.** 18

Olivier Schnydrig, responsabile team Cargo a Briga.

## Cicli.



Cara lettrice, caro lettore,

in economia i cicli creano dinamismo. Nel settore dei trasporti svolgono un ruolo particolare e prendono il nome di «corse circolari». Chi riesce a realizzare corse circolari è più efficace e produttivo. E SBB Cargo onora questo principio, ad esempio con il sistema di treni shuttle che l'azienda conduce per Intercontainer (articolo a pagina 6).

Ma il nostro operato è richiesto anche per cicli di maggiori dimensioni, ad esempio nella gestione dei rifiuti. E come impresa ferroviaria, siamo anche fieri del fatto che le nostre modalità di trasporto ecologiche si integrino meglio nel ciclo naturale. Perché la nostra è una visione a tutto tondo. Vi auguro buona lettura.

**Adrian Keller**  
Responsabile Settore aziendale Svizzera

## Ampliamento delle piattaforme internazionali. Agenda.

### Con la nuova piattaforma di Lonato SBB Cargo espande la sua rete in Italia settentrionale.

In Italia cresce la domanda di trasporti merci su rotaia. Di conseguenza, SBB Cargo ha ulteriormente ampliato la rete e il programma di piattaforme in Italia.

Da gennaio alla fine di aprile 2007 il numero di treni settimanali in Italia è passato a 405 (+25); nel 2006 i treni settimanali erano 380. Ad aprile

2007 è entrata in funzione la nuova piattaforma di Lonato. Per la prima volta, inoltre, SBB Cargo ha stazionato presso la piattaforma di Torino un proprio team di produzione regionale Cargo con una locomotiva di manovra. Ora SBB Cargo offre quindi quattro piattaforme per il traffico a carri completi nel Nord Italia (Torino, Desio, Brescia, Lonato). In più, i clienti nell'area di Torino possono per la prima volta usufruire della consegna diretta al binario di raccordo.

### Secondo weekend di settembre: un appuntamento da non perdere per gli appassionati di storia ferroviaria.

La Ferrovia del Gottardo festeggia il 125° anniversario e SBB Cargo con lei: l'8 e il 9 settembre si svolgeranno a Erstfeld e a Biasca delle manifestazioni celebrative organizzate dalle FFS che prevedono diverse attrazioni, show e corse in treno.

► [www.sbb.ch/gottardo](http://www.sbb.ch/gottardo)

## Stabilimento industriale di Bellinzona: modernizzazione.



### SBB Cargo modernizza i propri stabilimenti in Ticino.

Nei prossimi cinque anni saranno investiti 30 milioni di franchi nello stabilimento industriale di Bellinzona. Al tempo stesso l'azienda avvierà diversi programmi volti a incrementare la produttività. Le misure adottate consentiranno di fornire i servizi di manutenzione a costi più ridotti. Nei prossimi tre anni saranno tagliati circa 70 posti di lavoro su 400. La riduzione di personale non comporterà licenziamenti.

► **Confronta anche pagina 16.**

## Nuovo record per SBB Cargo.

**Nel 2006 l'impresa ferroviaria ha superato per la prima volta la soglia dei 12 miliardi di tonnellate-chilometro prodotti. L'azienda ha anche registrato un calo delle perdite, ora pari a 37,3 milioni di franchi (165,7 milioni nel 2006).**

Il volume di trasporto di SBB Cargo ha registrato un nuovo record con ben 12,34 miliardi di tonnellate-chilometro nette (+7,5%) e il reddito da traffico è aumentato dell'1,5%, passando a 1005,9 milioni di franchi. In Germania il volume di trasporto è aumentato del 29,5% e in Italia

del 16,8%. Per la prima volta il 30% dei trasporti di SBB Cargo si è svolto al di fuori della Svizzera.

Parallelamente ai volumi di trasporto è aumentata anche la puntualità. In Svizzera il volume di trasporto è aumentato del 6,5% nonostante la concentrazione della rete di servizio in 323 punti di consegna. La crescita in Svizzera ha comportato un netto aumento dello sfruttamento della rete nel traffico a carri completi. Di conseguenza, SBB Cargo è riuscita ad aumentare considerevolmente la produttività in questo segmento.

Conto economico SBB Cargo		
In milioni di CHF	2006 <sup>1</sup>	2005 <sup>2</sup>
Reddito di esercizio	1228,5	1226,5
di cui reddito da traffico	1005,9	991,2
Spese di esercizio	-1258,2	-1392,9
Risultato operativo	-29,6	-166,4
EBIT	-29,2	-158,4
Risultato annuo	-37,3	-165,7

<sup>1</sup> 2006: riduzione delle sovvenzioni di 27 milioni di CHF

<sup>2</sup> 2005: 110 milioni di CHF di accantonamenti

## SBB Cargo – prima in Europa.



### SBB Cargo è la prima impresa europea del trasporto merci ad offrire un'interoperabilità completa.

Alla fine di marzo i primi due macchinisti italiani hanno ottenuto l'idoneità ad esercitare la professione sulla rete ferroviaria svizzera. In questo modo SBB Cargo ha colmato una lacuna ed è la prima ferrovia merci d'Europa a offrire un traffico merci transfrontaliero completo in piena autonomia sull'asse Nord-Sud.

In Germania, Svizzera e Italia SBB Cargo dispone di macchinisti e materiale rotabile che possono essere impiegati nel traffico transfrontaliero lungo l'asse Nord-Sud o Sud-Nord (interoperabilità). I macchinisti conoscono i processi, le direttive e i sistemi vigenti a livello internazionale, così come nei singoli paesi. SBB Cargo sottolinea così il proprio ruolo di pioniere sull'asse Nord-Sud e la propria competenza centrale: logistica ferroviaria internazionale con servizi supplementari.

## Sono in arrivo i Railshow.

### SBB Cargo International si presenta.

«Abbiamo qualcosa in serbo per voi»: con questo motto il settore aziendale International si mette in viaggio. Nelle varie sedi dei Railshow SBB Cargo fornirà informazioni sulle nuove offerte e gli sviluppi futuri. Sarà inoltre possibile visitare una mostra sul 125° anniversario della Ferrovia del Gottardo. Un'accogliente lounge è adibita come punto di incontro. Ecco gli appuntamenti in programma:

28 agosto	Regione della Ruhr
4 settembre	Città portuali del Mare del Nord
20 settembre	Regione Lombardia
27 settembre	Regione Triveneto

## Più vicini al mercato.



### Germania sotto i riflettori.

Con la pubblicazione di una brochure per il mercato tedesco, SBB Cargo Deutschland è ancora più vicina ai clienti. L'opuscolo illustra le prestazioni e i servizi che SBB Cargo offre sul mercato internazionale per i clienti della Germania e contiene un elenco degli interlocutori di riferimento. La brochure è disponibile solo in lingua tedesca.

► [www.sbbcargo.com/it/publi](http://www.sbbcargo.com/it/publi)



Le frontiere **si estendono**  
fino al Mare del Nord.



## SBB Cargo e Intercontainer hanno realizzato in tempi record una soluzione di trasporto comune. SBB Cargo estende così il proprio raggio di azione fino al porto di Amburgo, e Intercontainer guadagna tempo prezioso grazie ad un sistema di shuttle «intelligente».

Il porto di Amburgo è tra i primi dieci terminal per container più importanti al mondo e, nel contempo, la stazione di trasbordo per container più grande in Europa. Ed ora, grazie a SBB Cargo, è collegato direttamente alla Svizzera.

L'accesso per la prima volta ad un grande porto rappresenta per SBB Cargo un ulteriore passo avanti nella propria strategia sull'asse Nord-Sud: non soltanto in termini quantitativi, poiché consente a SBB Cargo di accedere ai trasporti marittimi, ma anche qualitativi, offrendo così ai propri clienti dei servizi di trasporto per il traffico portuale con un unico interlocutore. Per quanto concerne il suo committente, l'operatore del traffico intermodale Intercontainer, questa soluzione gli consente di aumentare l'affidabilità e di guadagnare fino a 24 ore di tempo per i trasporti tra la Svizzera e la Germania settentrionale.

«L'intero settore dei trasporti ci ha osservato attentamente.»

Patrick Meier

Nell'autunno 2006, SBB Cargo ha vinto la gara di appalto di Intercontainer per i trasporti shuttle portuali tra la Germania settentrionale e la Svizzera; dieci settimane più tardi, SBB Cargo trainava già il primo treno navetta di Intercontainer nella stazione portuale di Amburgo. «L'intero settore dei trasporti ci ha osservato attentamente. Tutti conoscevano le difficoltà nel trasformare in realtà un progetto così complesso nel giro di soli due mesi e mezzo», afferma Patrick Meier, Director Business Unit Western Europe presso Intercontainer. Christian Stäubli, Key Account Manager da SBB Cargo, è dello stesso parere. Tutto è stato possibile grazie all'intensa collaborazione tra le due aziende durante il breve periodo di realizzazione del progetto.

L'obiettivo della gara d'appalto era quello di ridefinire i trasporti portuali svizzeri tramite container gestiti da Intercontainer. I requisiti principali posti alle imprese di trasporto ferroviario erano la sostituzione dei treni blocco precedenti con un sistema di shuttle nonché la trazione ininterrotta attraverso un unico operatore. «SBB Cargo ci ha sottoposto il miglior pacchetto di servizi», motiva Meier la scelta, «ed ha accettato

di stipulare un accordo di qualità.» SBB Cargo si è impegnata affinché l'85% di tutti i treni arrivi a destinazione con un ritardo massimo di due ore.

### Sinergia con le banane.

Dall'inizio di dicembre 2006, otto treni shuttle – con a bordo fino a 60 container – viaggiano ogni settimana dal porto di Amburgo alla Svizzera. In senso contrario le capacità non sono ancora sfruttate appieno dato che Amburgo riveste un ruolo importante come porto di arrivo in Europa e meno come porto di partenza. Il sistema di shuttle prevede il transito pendolare tra le due destinazioni di una composizione fissa di carri pianali. «Il vantaggio è quello di essere indipendenti dalla disponibilità dei carri nei porti, il che ci consente di pianificare meglio i trasporti», afferma Meier. La ricomposizione sistematica dei treni blocco precedenti si traduceva spesso in ritardi a causa della carenza di carri disponibili al momento. Inoltre, il cambio di locomotrice alla frontiera svizzera che costituiva un altro fattore di ritardo è stato ormai eliminato.

Seguendo lo stesso principio, tre treni navetta di Intercontainer fanno la spola tra Bremerhaven e la Svizzera ogni settimana. I carri ►



### Intercontainer.

Intercontainer, operatore del traffico combinato non accompagnato con sede a Basilea, opera principalmente in Svizzera, Europa meridionale, Europa orientale e nei paesi dell'ex-Unione sovietica. Ogni settimana, più di 150 treni navetta circolano su queste tratte. Intercontainer trasporta circa 430 000 container all'anno (unità 20 piedi) dei suoi clienti su una distanza media di 1200 chilometri. Dispone di una flotta di circa 2400 carri pianali per container, casse mobili e rimorchi. L'azienda conta più di cento collaboratori a Basilea e nelle undici sedi sparse nei sette paesi d'Europa, Russia inclusa.



## Rekingen: nuovo rail-rail terminal.

Il terminal di Rekingen, finora poco utilizzato, svolge ora un ruolo determinante nella catena dei trasporti di Intercontainer per il traffico tra Amburgo e Bremerhaven. Il terminal è gestito dal 1° dicembre 2006 dalla società Swissterminal AG, di proprietà della Hochrhein Terminal AG HRT. La superficie di 12 000 metri quadrati, il potente impianto gru, la grande vasca per merce pericolosa ed i cinque binari, ognuno della lunghezza di 285 metri, rendono questo terminale uno tra i più moderni della Svizzera. Al momento è utilizzato esclusivamente come rail-rail terminal. Questo nuovo terminal è stato messo in funzione per i trasporti di Intercontainer, dato che Swissterminal non dispone più di capacità libere nel proprio terminale di Niederglatt.

carichi di banane, che SBB Carco trasporta sulla stessa tratta per conto del grande distributore Migros, vengono collegati ora a questi treni shuttle. Prima, invece, SBB Cargo doveva trasferire i carichi di banane fino a Colonia per poi inglobarli in un treno raccogliatore.

Con l'introduzione del traffico shuttle, Intercontainer ha ristrutturato l'organizzazione dei propri terminali. I container finiscono nel terminale di Frenkendorf, dove sono trasbordati su camion e poi consegnati ai destinatari locali,

oppure sono convogliati fino a Rekingen (Canton Argovia) nel terminale di Hochrhein, il nuovo hub di Intercontainer per il traffico svizzero. Rekingen è collegata ogni giorno tramite treni navetta con il terminal per container di Niederglatt (Canton Zurigo) e cinque volte alla settimana con Wolfurt nel Vorarlberg. Passando per Zurigo serve anche Melzo presso Milano (tre volte alla settimana) e altre destinazioni finali in Italia. Un treno viene composto inoltre ogni giorno a Rekingen con i carri che SBB Cargo fa transitare nottetempo attraverso la Svizzera per raggiungere i binari di raccordo dei vari destinatari (vedi box).

### Il treno shuttle resta invariato.

C'è un motivo valido per cui i container sono trasbordati invece che convogliati insieme all'automotrice fino alla destinazione finale: in questo modo la composizione dello shuttle resta sempre invariata. A questo si aggiunge il fatto che spesso, per i clienti con binario di raccordo, non è possibile utilizzare i pianali per container abituali; i contenitori vanno infatti posizionati su carri tradizionali con pianale in legno. In questo modo i container possono essere aperti dal cliente e manovrati attraverso la rampa con un montacarichi.

SBB Cargo trasferisce i treni nell'arco di quattordici o quindici ore dal porto di Amburgo in Svizzera. Una parte dei container è recuperata direttamente tramite camion da altre banchine portuali e consegnata al luogo di carico consentendo così di ridurre fino ad un giorno il passaggio dalla nave al destinatario.

Il nuovo sistema rispecchia la sua realizzazione: veloce ed efficace.

Testo: Ursula Homberger.  
Foto: Cornelia Suhan, Gian Vaitl.



Direttamente collegato alla Svizzera: Bremerhaven.

## chiaro & preciso

<b>Stazione di partenza</b>	Amburgo/Bremerhaven
<b>Luogo di destinazione</b>	Rekingen/Frenkendorf
<b>Distanza</b>	824 o 829 km
<b>Merce trasportata</b>	Prodotti diversi
<b>Carri</b>	Container
<b>Destinatario</b>	Vari destinatari locali

## Il lungo percorso fino alle camere da letto svizzere.

I container destano curiosità: cosa c'è dentro? In linea di massima, possono contenere qualsiasi cosa – dal pesce surgelato ad enormi pezzi di macchinari. Cargo Magazin voleva saperne di più e così, a partire dal porto di Amburgo, ha seguito tutte le tappe di due container che quattro settimane prima erano stati caricati al porto di Tuticorin, nell'India meridionale: le operazioni di scarico dalla nave alla banchina, il trasporto dalla banchina alla stazione portuale, il viaggio con il treno navetta di Intercontainer fino a Basilea e poi fino al terminale di Rekingen, il trasbordo dallo shuttle ad un altro treno, la consegna nottetempo da parte di SBB Cargo sul binario di raccordo del destinatario, il magazzino di distribuzione di Migros a Volketswil. Ed ecco – finalmente! – soddisfatta la nostra curiosità: si tratta di pigiama da donna! Due container carichi di palette con pantaloncini, ordinati per colore e misura, che in un batter d'occhio sono scaricati, spaccettati, preparati secondo le ordinazioni delle varie filiali, di nuovo composti sulle palette per essere poi trasportati tramite camion alla filiale Migros.

# Davvero fantastico.



## Franco Knie, 52,

è presidente del consiglio di amministrazione e direttore tecnico dell'azienda a conduzione familiare Fratelli Knie Circo Nazionale Svizzero SA. Suo cugino Fredy Knie, 60 anni, è il responsabile artistico. Una volta finita la scuola a Rapperswil, quartier generale del Circo Knie, ha iniziato a lavorare all'età di 17 anni. «C'era tanto da imparare», ricorda, «mio padre Rolf mi ha insegnato a trattare con gli elefanti, lo zio Fredy con i cavalli.» Da Fredy Knie senior, allora direttore tecnico, ha appreso il mestiere in tutte le sue sfaccettature. Ora, assieme a Fredy junior, trasmette tutte le conoscenze alla prossima generazione. Il bilancio dell'azienda è in attivo – e senza sponsor.

**Franco Knie, ci sveli la formula del successo di Fratelli Knie Circo Nazionale Svizzero SA.** È un giusto mix di tradizione e innovazione. Il nostro circo esiste da 200 anni, di cui 167 in Svizzera – un dato che ne attesta l'unicità a livello mondiale.

**In veste di direttore tecnico, prende ancora attivamente parte al programma?** Certo. Assieme a mio figlio Franco junior, faccio lo spettacolo con gli elefanti. È una tradizione di famiglia che ci tramandiamo da quasi cinque generazioni.

**Ci descriva brevemente la tournée attuale «Fantastico», l'89ª in assoluto.** Da metà marzo alla fine di novembre facciamo tappa in 48 città con 350 spettacoli – con una troupe di 200 persone provenienti da 16 nazioni.

**Come riuscite a gestire dei trasferimenti così rapidi sotto il profilo logistico?** Il montaggio e lo smontaggio dell'infrastruttura, nonché il trasporto di persone, animali e materiali richiedono un timing preciso.

**Qual è in tal senso il ruolo di SBB Cargo?** È un ruolo centrale. Con due treni da 22 carri pianali trasferisce i nostri 200 veicoli per il trasporto di materiali, persone e animali, per una somma di 1250 tonnellate a tappa. Nella stagione di «Fantastico» SBB Cargo percorrerà 2800 chilometri.

**Siete soddisfatti del vostro operatore di trasporti?**

Absolutamente sì. Siamo tra i pochi che fanno gli spettacoli il giorno stesso in cui montano le strutture. Per riuscirci, tutto deve filare liscio. I nostri tecnici dormono sul treno durante il trasporto notturno. Di norma il treno arriva a destinazione alle quattro del mattino; un'ora e mezza dopo cominciano le operazioni di scarico.

«**Siamo tra i pochi che fanno gli spettacoli il giorno stesso in cui montano le strutture.**»

Franco Knie

**Quanto tempo occorre per montare l'infrastruttura?** A seconda del tipo di terreno da cinque a sei ore, a volte anche sette.

**Cosa fa il Circo Knie dei rifiuti che produce?** Se si riferisce al letame, un tempo era facile venderlo a vivaia e aziende di giardinaggio ma ora la situazione si è fatta difficile e spesso non ci resta che servirci degli inceneritori locali a pagamento. Gli altri rifiuti li eliminiamo direttamente noi.

**Come fate per l'approvvigionamento di alimenti e mangime?**

Preferiamo acquistare i rifornimenti sul posto. I materiali di imballaggio e i resti alimentari vengono smaltiti in loco dopo lo spettacolo.

**Come funziona la logistica dei trasporti del vostro circo?**

Ci basiamo sul principio delle consegne rapide «last on, first off», per cui il primo treno a partire trasporta il materiale che occorre più urgentemente. Per alcune stazioni rurali i treni sono troppo lunghi, e quindi devono essere scomposti.

**Quando la stazione è distante dal luogo dello spettacolo la mole di lavoro aumenta?**

In effetti è così. Per questo motivo la stazione dovrebbe distare al massimo 5 chilometri dal tendone del circo. I nostri veicoli non sono adatti a percorrere le strade di campagna. Di notte possono viaggiare solo per tratte brevi.

**In alcune stazioni la mancanza di rampe compatibili vi crea problemi. State cercando una soluzione?**

Sì, assieme a SBB Cargo stiamo lavorando al progetto di un camion dotato di rampa che durante le tournée possa viaggiare a bordo di un carro pianale.

**Prevedete a lungo termine di abbandonare completamente il trasporto su rotaia in favore della strada?**

No. Abbiamo ordinato un nuovo tendone e nuovi sedili. Dal 2008 questo equipaggiamento dovrà essere trasportato con i camion, più adatti allo stoccaggio di questi materiali. In ogni caso i volumi di carico di SBB Cargo resteranno invariati.

**Benedikt Weibel, ex direttore delle FFS, soleva dire: «Trasportiamo persino elefanti.» Dal 2005 non è più così. Perché?**

Perché i camion sono più sicuri. Prima, per la gioia di fino a 2000 curiosi, conducevamo i cento animali a piedi dalla stazione di arrivo fino al piazzale del circo. Con le condizioni di traffico odierne non è più possibile.

Intervista e foto: Wilf Seifert.



## Il primo inceneritore dotato di una **propria stazione.**

**SBB Cargo e l'azienda partner ACTS AG trasportano ogni anno in Svizzera oltre 700 000 tonnellate di rifiuti. Da pochissimo tempo a Losanna i rifiuti viaggiano su rotaia e arrivano sotto terra direttamente nell'impianto di incenerimento.**

Quando si pensa al trasporto dei rifiuti, vengono subito in mente gli autocarri e gli spazzini. Il trasporto dei rifiuti non avviene, però, solo su strada. Ogni giorno, su incarico della ditta Abroll-Container-Transport-Service AG (ACTS AG), carri ferroviari privati ACTS carichi di rifiuti viaggiano su rotaia con SBB Cargo.

### **Tunnel dei rifiuti – una prima assoluta.**

Il Canton Vaud introduce a Losanna un'autentica innovazione in materia di gestione dei rifiuti: da metà aprile 2007 questi giungono, attraverso un tunnel sotterraneo, al nuovo inceneritore Tridel di Losanna. L'impianto precedente è stato sostituito perché non corrispondeva più alle

norme ambientali e quello nuovo è entrato in funzione il 1° gennaio 2006. Adesso dispone anche di un raccordo ferroviario.

La particolarità del tunnel di Losanna è costituita dal trasferimento ecologico dei rifiuti su rotaia. Grazie al tunnel, cinquanta autocarri in meno attraversano quotidianamente la città.



All'avanguardia nel trasporto ecologico dei rifiuti: l'inceneritore di Weinfelden.

I rifiuti raccolti nella regione di Losanna sono consegnati per autocarro alle diverse stazioni del Canton Vaud, dove vengono trasbordati sui carri ferroviari. Container speciali (cassoni ACTS, vedi box) agevolano il trasbordo rendendo superfluo l'impiego di gru.

I rifiuti percorrono poi sotto la città gli ultimi 3,8 chilometri fino all'impianto. Il sistema multifunzionale ATC viene impiegato anche nel riportare indietro attraverso il tunnel le scorie dei rifiuti raccolte accanto all'inceneritore. Joël Liardet, capoprogetto della ditta ACTS AG, afferma: «La maggior parte dei rifiuti qui inceneriti proviene da Losanna e dintorni. Con quelli in arrivo

«**Grazie alla nuova tecnologia si è potuto ridurre il numero di autocarri.**»

Fritz Zumkehr

da altre regioni sfruttiamo a pieno le capacità dell'impianto.» Come partner contrattuale, ACTS AG è responsabile insieme a SBB Cargo di tutti i trasporti di rifiuti in Svizzera e ne assicura una perfetta esecuzione.

#### **Turgovia: all'avanguardia nel trasporto per ferrovia.**

Anche il Canton Turgovia, grazie al suo nuovo impianto di Weinfelden, è all'avanguardia in materia di trasporto ecologico dei rifiuti. Qui si è deciso di adottare per la prima volta in Svizzera un nuovo sistema di raccolta, il Sistema

Integrato di Smaltimento (SIS) che dispone di autocarri provvisti di press container ACTS standard. Con questi stessi autocarri i container sono caricati su carri ferroviari privati ACTS nelle stazioni di Kreuzlingen, Romanshorn, Steckborn e Frauenfeld.

Da qui sono trasportati a Weinfelden sul binario di raccordo dell'inceneritore turgovese. «Grazie a questa nuova tecnologia, nel Canton Turgovia si è potuto ridurre di parecchio il numero di autocarri convenzionali per rifiuti: dai 18 di prima si è passati oggi a 9 autocarri di raccolta ACTS-SIS», dichiara Fritz Zumkehr, amministratore delegato di ACTS AG.

Nel 2000, ACTS AG e il Consorzio Zurigo-Turgovia (un'unione di diversi inceneritori) hanno cominciato a trasportare rifiuti dal Canton Ticino, che non dispone ancora di un proprio impianto di incenerimento. Da allora il quantitativo di rifiuti, smistato quotidianamente da ACTS AG nei diversi impianti partner del Consorzio Zurigo-Turgovia, ha raggiunto le 100 000 tonnellate annue.

La maggior parte dei rifiuti è trasportata attraverso il Gottardo nella Svizzera tedesca e occidentale: acquirenti principali sono Winterthur, Weinfelden e Bazenheid. Le quantità eccedenti sono fornite agli inceneritori di Thun, Landquart e a quelli dell'area di Zurigo e della Svizzera occidentale. Il consulente clienti SBB Cargo Alan Dunning spiega: «I rifiuti della raccolta convenzionale in Ticino sono pressati in contenitori mobili ACTS presso due specifiche stazioni di trasbordo ATCS nella zona di Lugano-Veduggio e di Giubiasco.» I contenitori sono poi caricati su carri ferroviari privati ACTS e trasportati a destinazione con SBB Cargo.

#### **Smaltimento di 700 000 tonnellate.**

Il giro è sempre lo stesso: quel che viene caricato su rotaia in Ticino raggiunge il giorno seguente gli inceneritori dove viene scaricato. I contenitori vuoti tornano poi al luogo di partenza. A volte sulla via del ritorno i contenitori ACTS sono caricati con scorie dei rifiuti. «Trasportiamo così con la ditta ACTS AG oltre 700 000 tonnellate complessive di rifiuti l'anno», dichiara Alan Dunning.

Testo: Susanne Wagner.

Foto: Bernhard Lochmatter e Dorothea Müller.

#### **ACTS: trasbordo veloce.**

Il sistema di trasporto con casse mobili ACTS riveste una notevole importanza per il trasporto combinato strada-rotaia. La semplicità del sistema rende superflui mezzi di carico fissi quali gru, rampe o carrelli elevatori: quello dell'ACTS è un container mobile adattato per rotaia e strada e munito di ruote supplementari, con il quale è possibile, senza l'aiuto di autocarri, effettuare trasbordi di merci dalla strada alla rotaia e viceversa. L'autista porta a termine da solo il trasbordo. I sottotelai e la lunghezza del container mobile ACTS sono standard; le sovrastrutture possono essere adattate a seconda delle necessità d'uso.





## Specialisti del riciclaggio liquido.

**ChemOil e SBB Cargo offrono ad Altola, azienda svizzera leader di settore, un'assistenza logistica dei trasporti senza interruzioni.**

Altola AG è un'azienda leader nel trattamento di rifiuti speciali e industriali in Svizzera e ora in piena fase di espansione: nella sede centrale di Olten dovrebbe sorgere, per 4,1 milioni di franchi, un altro impianto di raccolta per solventi di 460 metri cubi. A Péry – vicino alla società madre Ciment Vigier SA – è previsto per metà 2008 un nuovo punto di appoggio con tre binari.

Anche ChemOil Logistics e SBB Cargo usufruiranno di questo ampliamento di rete e capacità. ChemOil si occupa della gestione logistica dei trasporti presso il nuovo punto di appoggio, mentre SBB Cargo mette a disposizione i carri coperti e si occupa dell'intera trazione. Altola noleggia inoltre i carri cisterna presso aziende private.

La produzione dell'impianto multiuso per il

trattamento dei rifiuti di Olten si svolge nell'arco di cinque giorni e mezzo a settimana, 24 ore su 24. Il processo produttivo inizia ogni domenica a mezzanotte e prosegue ininterrottamente fino al sabato pomeriggio successivo. I servizi di Altola sono rivolti al settore commerciale, industriale e pubblico. Fatta eccezione per le sostanze radioattive e gli esplosivi, l'azienda accetta qual-



Bidoni per la raccolta di rifiuti liquidi.

siasi tipo di rifiuti speciali e industriali: acidi, liscivie, solventi, oli esausti, emulsioni, sgrassanti, fanghi, colori, ogni sorta di rifiuti chimici, batterie, tubi al neon, oli alimentari, vecchi pneumatici e materie plastiche. «Il nostro core business è la consulenza», afferma Roland Meier, direttore commerciale di Altola, «che riveste un ruolo decisivo.»

Il motivo: se alcuni prodotti dovessero mescolarsi, non sarebbe più possibile dividerli e dovrebbero essere eliminati. Questi sarebbero i classici «peccati ecologici», dato che spesso le sostanze secondarie potrebbero essere riciclate e quindi riutilizzate. E proprio a questo servirebbe secondo Meier l'impianto di trattamento di Olten, con tecnica di sicurezza inclusa, del costo di 25 milioni di franchi.

Un quarto delle 140 000 tonnellate annue finisce su rotaia; la grossa fetta pari al 75% se l'aggiudica il camion. La logistica su strada – ossia il trasferimento dei rifiuti dall'origine alla

stazione ferroviaria o direttamente a Olten – è gestita da otto aziende partner con appena quaranta camion che transitano esclusivamente per Altola.

#### Meglio nessun camion in coda.

SBB Cargo sarebbe responsabile per le distanze più lunghe «per consentire ai camion – invece di restare fermi in coda da qualche parte – di dedicarsi meglio al servizio sul posto», afferma Meier. SBB Cargo convoglia fino a Olten i carri cisterna carichi di aziende quali Ems-Chemie, Novartis e Ciba Spezialitäten che producono molti rifiuti, ma anche i carri coperti depositati nelle stazioni decentralizzate. Queste ultime raggruppano i cosiddetti pallet contenitori (contenitori certificati per il trasporto di merci pericolose su rotaia e strada), recipienti e altra merce a collettame che sono trasportati fin lì tramite camion.

SBB Cargo entra in gioco anche nella spedizione ferroviaria tramite carri cisterna di prodotti

riciclati. Altola, ad esempio, copre così oltre il 50% del fabbisogno di combustibili liquidi secondari dell'industria del cemento svizzera, il cui volume ammonta a 51 000 tonnellate annue. Da Olten partono ogni giorno 2 a 3 carri cisterna carichi, e arrivano altri 1 a 2 carri coperti, con una gamma diversificata di merci, per il trattamento o lo smaltimento.

Il mandato principale di ChemOil Logistics – o meglio: del suo assistente Markus Borner presso Altola – è la circolazione puntuale del materiale rotabile. «Per Altola non è sufficiente conoscere l'orario di arrivo del prossimo carro a Olten. Io devo piuttosto fare in modo che ogni singolo carro si trovi al momento giusto al posto giusto», afferma Borner. E Meier incalza: «Solo così possiamo evitare i ritardi dei camion. Altri-

### « Il nostro core business è la consulenza. »

Roland Meier

menti andiamo incontro a grossi problemi.»

Nonostante Altola sia «molto soddisfatta» del servizio di ChemOil Logistics, Meier afferma di continuare a sviluppare costantemente la logistica. «Noi crediamo di aver trovato la soluzione migliore. Ma questo non ci esime dall'andare sempre alla ricerca di miglioramenti.»

Svilupparsi insieme: questo discorso vale anche per la sicurezza, che costituisce il fattore principale quando si trattano sostanze pericolose. Già il fatto di occuparsi delle bollette di scorta per i rifiuti speciali e delle dichiarazioni per merci pericolose richiede infatti requisiti molto elevati ad entrambi i partner sotto il profilo amministrativo. Alla domanda sulla qualifica tecnica del proprio team, Meier ribadisce: «Il mio personale è composto da esperti che conoscono la materia come le proprie tasche. Ammetto tranquillamente di essere l'unico a capirne poco di chimica.»

Testo: Wilf Seifert.

Foto: Dorothea Müller, Wilf Seifert.

## Da piccola azienda a leader del settore.



Il direttore di Altola Roland Meier (a s.) e Markus Borner di ChemOil.

La Altola AG fu fondata a Olten all'inizio del 1969. Con il passare del tempo la piccola azienda di allora è divenuta il leader svizzero per la lavorazione di rifiuti speciali e industriali. Nel 2006 la portata media di Altola AG è stata rispettivamente di 75 000 e 12 000 tonnellate; nello stesso anno la società di Olten ha conseguito con i suoi 38 collaboratori un fatturato di 22,8 milioni di franchi. Il fulcro dell'azienda consiste nell'impianto di evaporizzazione con letto fluido a tre

fasi per la depurazione di combustibili secondari liquidi e rifiuti acquosi nonché in un capannone di 850 metri cubi per le merci pericolose in cui vengono depositati e separati i rifiuti chimici. A questa struttura centrale si aggiungono vari serbatoi per la lavorazione e la raccolta separata di sostanze destinate ad essere riutilizzate come materie prime (prodotti base riciclati), liquidi dei freni, liquidi antigelo e oli riciclati.

# Una piattaforma come moderna torre d'acqua.



**Benché l'azienda Acque Minerali Val Menaggio S.p.A. si trovi sul Lago di Como, vicinissima alla Svizzera, il trasporto oltre confine è tutt'altro che facile.**

Le sorgenti dell'acqua minerale Fontelaura, commercializzata in Svizzera da Denner, sgorgano in un luogo magnifico. Per l'azienda Acque Minerali Val Menaggio S.p.A. questa posizione panoramica al di sopra del Lago di Como comporta però alcune sfide dal punto di vista logistico. Da Menaggio fino allo stabilimento di imbottigliamento Fontelaura a Plesio la strada è ripida e irta di tornanti. Questo tratto di montagna, tuttavia, non è l'unico ostacolo; si può pur sempre percorrere con camion e rimorchio.

La situazione è ben più complessa da Menaggio in poi. Verso ovest ci sarebbe una strada che porta direttamente in Svizzera, al grande cliente Denner, costeggiando il Lago di Lugano e passando per Gandria, ma è stretta e soggetta al limite di peso di 34 tonnellate. Anche in dire-

zione sud lungo il Lago di Como, per raggiungere i clienti in Lombardia, in Emilia-Romagna e in Piemonte, nonché il deposito intermedio di Como, vige il limite di 28 tonnellate. Ai camion carichi d'acqua non resta quindi che fare il giro del Lago di Como passando da nord e giungere a destinazione da est.

Per la fornitura in Svizzera via strada si pone poi un altro problema: i tempi di attesa spesso lunghi per i camion in transito alla dogana di Chiasso. Viste tutte queste difficoltà, il trasporto via strada dei quantitativi concordati, al livello di qualità richiesto, costerebbe all'azienda troppo tempo e troppe risorse.

## **Un pacchetto di prestazioni completo.**

La soluzione a questo problema di trasporto

è offerta dalla piattaforma SBB Cargo di Desio. L'azienda effettua per proprio conto il trasporto dell'acqua Fontelaura fino a Desio; qui subentra SBB Cargo che nel quadro di un pacchetto completo di prestazioni provvede al trasbordo, al magazzinaggio, allo sdoganamento e all'ulteriore trasporto. In questo modo l'azienda di imbottigliamento viene ad avere un solo interlocutore. Per il trasbordo e il magazzinaggio dell'acqua a Desio, SBB Cargo ha stipulato una partnership con il centro logistico M.D.B. Magazzini Desio Brianza. Lo sdoganamento della merce e il trasferimento dei carri via Chiasso alle centrali di distribuzione Denner nei cantoni di Turgovia, Argovia, Soletta e Friburgo vengono espletati direttamente da SBB Cargo. Le centrali di distribuzione dispongono tutte di binario di rac-



## **Acque Minerali Val Menaggio.**

L'azienda Acque Minerali Val Menaggio S.p.A. di Plesio ha iniziato l'attività nel 1965. Commercializza la sua acqua con il marchio Chiarella. Dieci anni fa, con Fontelaura ha avviato la captazione di una nuova sorgente. Attualmente è in corso l'installazione di una nuova linea di imbottigliamento PET che innalza la produzione oraria di un buon 30%, portandola a 25 000 bottiglie. Acque Minerali Val Menaggio possiede anche la fonte Paraviso, nel vicino comune di Lanzo. Nei suoi due stabilimenti, il gruppo produce 90 milioni di bottiglie l'anno, realizzando un fatturato di 10 milioni di euro, e occupa 43 dipendenti. Nella foto: Anna Giugno, delegata del consiglio di amministrazione.



cordo, rendendo più efficiente l'operazione di scarico.

Da inizio anno Acque Minerali Val Menaggio S.p.A. trasporta le sue merci secondo questo nuovo sistema logistico. Da sei a otto autotreni

«**Con il trasporto stradale non riusciremmo più a far fronte all'aumento della domanda.**»

Anna Giugno

al giorno lasciano lo stabilimento carichi di acqua Fontelaura alla volta di Desio; da qui, 20 a 25 carri ferroviari a settimana partono per le centrali di distribuzione Denner, per un totale annuo di circa 1000 carri ferroviari ossia di circa 40 000 palette. «Siamo soddisfatti di come sono partiti i trasporti», afferma Gabriele Piazza, presidente di Acque Minerali Val Menaggio, aggiungendo che il trasporto ferroviario è pratico, funzionale ed ecologico, in breve «una bella occasione». Gli dispiace che per la fornitura ai clienti in Italia non esista ancora una soluzione analoga, anche se va considerato che le distanze dagli acquirenti principali nelle province limitrofe sarebbero troppo brevi. Anna Giugno, delegata del consiglio di amministrazione di Acque Minerali Val Menaggio, sottolinea i van-

taggi del deposito intermedio presso M.D.B. a Desio, poiché consente di soddisfare gli ordinativi di Denner nonostante il forte aumento di quantità. «Con il trasporto stradale non riusciremmo più a farcela», spiega Anna Giugno. Poiché Denner è il maggiore cliente estero, sul Lago di Como il sollievo è grande per il fatto che grazie alla soluzione di SBB Cargo le cose procedono bene e, con la ferrovia, addirittura nel rispetto dell'ambiente.

Testo: Ursula Homberger.  
Foto: Bernhard Lochmatter.

## chiaro & preciso

<b>Stazione di partenza</b>	Desio (1)
<b>Luogo di destinazione</b>	Frauenfeld/TG, Mägenwil/AG, Egerkingen/SO, Schmitter/FR
<b>Distanza</b>	290 km, 301 km, 284 km, 357 km
<b>Merce trasportata</b>	Acqua minerale
<b>Destinatario</b>	Denner



Il Lago di Como: paesaggi magnifici, condizioni stradali difficili.



## Dove le ruote storte ridiventano rotonde.

**Se una ruota di carro non funziona più perfettamente, non finisce subito tra i ferrivecchi. Prima viene rimessa in forma, e questo fino a sei volte nella sua esistenza.**

Nel bel romanzo «Per amore di una donna» di Meir Shalev un personaggio passa le giornate a raddrizzare e lucidare chiodi storti e arrugginiti. A Bellinzona SBB Cargo raddrizza le ruote storte dei propri carri, pardon: le fa girare di nuovo alla perfezione.

Centinaia di sale montate di diverse dimensioni sono sparpagliate nell'area dello stabilimento industriale (SI) di Bellinzona: davanti, in mezzo e dietro i capannoni. Hanno cominciato ad arrugginarsi. Si sente odore di ferro. «Stiamo ristrutturando e montiamo una nuova linea per il trattamento delle sale montate», dice Nicola Moccetti, responsabile della sezione carri merci e componenti. «Sarà poi necessario anche un deposito.» Circa 12 000 sale montate passano, infatti, ogni anno per lo stabilimento industriale di Bellinzona.

Anche quando la ruota continua a girare, si possono verificare livelli di usura differenziati. Ad esempio frenando, spiega Moccetti, tra la rotaia e la ruota si può formare una sorta di saldatura. «E si sente poi come un «tätägg, tätägg» quando si viaggia.» Anche il profilo si logora e deve, di tanto in tanto, essere rimesso in forma. Ci si accorge dell'usura facendo scorrere il dito sul profilo; chi è pratico se ne accorge a colpo d'occhio.

### Un dito per 1500 chili di acciaio.

I capannoni sono attraversati da binari su cui è facile far scorrere le ruote smontate. Ha dell'incredibile poter spingere con un solo dito, tanto l'attrito è scarso, una massa di acciaio che può pesare anche 1500 chili. Dapprima la sala montata è ripulita da ruggine e vernice, mi-

surata ed esaminata agli ultrasuoni per scoprire eventuali crepe. I collaboratori di Moccetti svolgono a mano una parte di questo lavoro. Poi l'intera sala montata è posta su un tornio computerizzato che effettua una misurazione automatica del disco di ruota e indica quanto metallo intende asportare. Appena il macchinista dà la conferma, su entrambi i dischi di ruota comincia la riprofilatura che dura dodici minuti e che, ogni volta, riduce il diametro dei dischi di circa 10 millimetri. Il loro profilo diventa così lucido che verrebbe voglia di mangiarci sopra. Infine si vernicia la sala montata e la si inserisce in una banca dati che contiene già circa 40 000 registrazioni. Sulla base del numero della sala montata si può sempre risalire alla data dell'ultima revisione.

In fase di costruzione i dischi sono dotati di una scanalatura che indica fin dove può essere ridotto il diametro della ruota. Un disco di 920 millimetri, ad esempio, può essere riprofilato fino a 870 millimetri e questo consente da cinque a sei «cure dimagranti» nell'esistenza di una ruota. Una volta raggiunta la scanalatura, il disco è rottamato. L'albero, invece, viene di nuovo usato con dischi nuovi. «Se non si verifica un imprevisto», dice Moccetti, «gli alberi non si consumano praticamente mai.» Qualche albero, però, giace

« I dischi di ruota vanno sostituiti. Gli alberi, se non si verifica un imprevisto, non si consumano praticamente mai. »

Nicola Moccetti

piegato nel parco rottami con su scritto col gesso «storto». Non è più possibile raddrizzarlo.

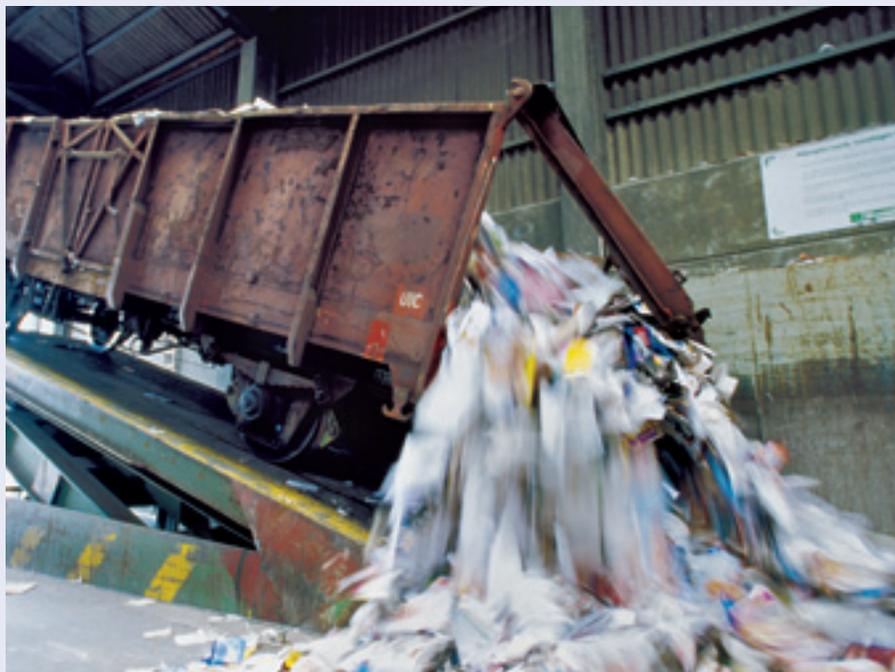
I dischi sono sostituiti anche per ottenere un risanamento fonico: a questo scopo sono usati ceppi del freno in materiale sintetico invece che in acciaio. A causa del loro comportamento termico, i vecchi dischi di acciaio R2 non sono, però, compatibili con ceppi di materiale sintetico e, pertanto, sono sostituiti con quelli di acciaio R7. E questo non è per niente facile, dice Moccetti: «In tutta Europa vi è penuria di dischi R7. I tempi di consegna vanno da nove a dodici mesi.» Con una fabbrica di dischi di ruota si potrebbe sicuramente fare fortuna...



**Nicola Moccetti**, 46 anni, ha studiato da ingegnere meccanico a Winterthur. Nel 1987 è entrato a far parte di SIG Schienenfahrzeuge AG Neuhäusen (oggi Alstom) a Sciaffusa, dove è arrivato alla qualifica di responsabile costruzioni. Nel 2004 è rientrato nel suo cantone d'origine presso lo Stabilimento industriale di SBB Cargo a Bellinzona. Come responsabile del settore carri merci e componenti dirige circa duecento collaboratori. Lo stabilimento di Bellinzona dà lavoro a circa quattrocento persone.

Testo: Marcel Hänggi. Illustrazione: Michael Meister.

## Il «Cartastraccia Express» fa pulizia.



**Sulla riva sinistra del Lago di Zurigo un treno raccoglitore mensile trasferisce la carta da macero dalla strada alla rotaia.**

«I comuni sono entusiasti della nuova soluzione e siamo felici che questo sistema innovativo funzioni bene», premette Arthur Engeler, consulente alla clientela di SBB Cargo. Si riferisce al nuovo «Cartastraccia Express» che da gennaio 2007 fa piazza pulita dei cumuli di carta raccolti in dieci comuni sulla riva sinistra del Lago di Zurigo.

I comuni, riuniti in consorzio, si sono rivolti a SBB Cargo per evitare che la carta da macero sia trasportata in futuro su strada. Dopo la focalizzazione della rete di servizio, il trasporto ferroviario non sembrava più assicurato.

Per applicare la soluzione su rotaia con SBB Cargo occorre che i comuni coordinassero, come hanno poi fatto, le loro date di raccolta.

Ora, una volta al mese, dal venerdì al sabato, SBB Cargo mette a disposizione i treni raccoglitori nelle stazioni di Richterswil, Wädenswil, Au, Horgen e Thalwil. La carta da macero viene raccolta dalle ditte di riciclaggio Texta e Joos per conto dei comuni

e caricata su questi carri ferroviari che SBB Cargo trasferisce poi alla cartiera Perlen di Gisikon-Root.

### Un modello che fa scuola.

I comuni non situati in prossimità della stazione sono serviti con un sistema combinato. La ditta ACTS mette a disposizione dei container vuoti che dalla stazione ferroviaria vengono trasportati con autocarro nei singoli punti di raccolta dove vengono riempiti. Da lì i container vengono ritrasportati via camion alla stazione di trasbordo dove i collaboratori di SBB Cargo li trasferiscono sui carri ferroviari del treno raccoglitore. Sono già in corso i primi dibattiti per introdurre modelli analoghi in altre regioni della Svizzera orientale.



## Equilibrio dinamico tra rotaia e neve.

**Il responsabile del team di produzione Cargo a Briga spedisce anche lana di pecora. Sulla neve sceglie lui le piste.**

È un vantaggio avere dimestichezza con le montagne quando si dirige a Briga la produzione regionale Cargo. Una volta l'anno tocca al trasporto di lana di pecora che richiede la stessa cura del traffico di transito via Sempione o dei trasporti di merci pericolose per Lonza. Olivier Schnydrig, responsabile del team di produzione regionale Cargo Briga-Gampel, ha effettuato trasporti nell'Alto Vallese con ogni tipo di tempo.

Qui 80% dell'attività di Cargo è rappresentata da grandi clienti quali gli stabilimenti Lonza a Visp, la Alcan a Steg o la Posta. «Inoltre, scaricare, riportare indietro i treni – un tipico trasporto che non diventa mai routine», dice Olivier Schnydrig. Il restante 20% è costituito da spedizioni per singoli carri. Rottami di ferro, carta,

legno, cereali e cemento scandiscono il ritmo dell'attività settimanale. Prendiamo ad esempio i trasporti di container. Quelli in arrivo a Briga sono trasbordati su autocarri. Poi la merce è trasportata fin su a Zermatt. Questo è un sistema ideale per servire le valli laterali più elevate, dice Schnydrig. Con il suo team assicura anche lo svolgimento dei trasporti transfrontalieri. «Raccogliamo carri cisterna provenienti dall'Italia e li spediamo come treni blocco a Trecate.» Il traffico mensile medio è di oltre 1200 treni da sud a nord e di 2100 nella direzione opposta.

### **Dura concorrenza per nuove prospettive.**

La Nuova Trasversale Alpina (NEAT) rimetterà in discussione l'attività di Cargo nell'Alto Vallese.

Schnydrig prevede che l'apertura della galleria di base del Lötschberg (dicembre 2007) apporterà un notevole aumento del traffico di transito. Il team di produzione Cargo intende garantire anche in futuro, sia verso nord sia verso sud, un veloce inoltro delle merci grazie a cambi di locomotiva e a smistamenti rapidi nonché a pratiche doganali spedite.

Schnydrig pensa già a nuove prospettive: «Operiamo in una situazione concorrenziale molto dura.» Per lui è importante il lavoro in prima linea, sia con i clienti sia con i collaboratori. «Dobbiamo andare incontro ai clienti, ascoltarli e proporre loro quel che è fattibile al miglior livello di qualità.» Nel 2006 con il suo team ha ottenuto un incremento di attività del 12%

nella regione di confine dell'Alto Vallese. Talvolta Olivier Schnydrig deve far fronte a situazioni eccezionali. Ad esempio, quando gli tocca effettuare inoltri straordinari durante i giorni festivi.

E non è certo un millantatore quando dice: «Devo motivare il team.» E poi: «Sii sempre affidabile, cominciando da te stesso.» Schnydrig afferma di parlare poco, ma di prestare particolare attenzione al contatto diretto con i suoi collaboratori. Il fatto di aver imparato nel corso degli anni a valutare le capacità e la velocità del singolo e a impiegare ognuno nel modo migliore

«**Io faccio affidamento su di loro e loro su di me. Questa fiducia è importante anche nel lavoro.**»

Olivier Schnydrig

si spiega anche con la sua passione: Olivier Schnydrig è tre volte campione svizzero come conducente di cani da slitta. Attualmente possiede e alleva venti husky siberiani. Ogni giorno per un'ora gioca con i cani, li osserva e li allena. «Alcuni tratti del loro carattere sono simili a quelli dell'uomo. Quel che tu dai a un cane, lui te lo restituisce. Io faccio affidamento su di loro e loro su di me. La fiducia reciproca è l'elemento più importante anche nel lavoro.»

Un husky traina pesi sei volte superiori a quello del suo corpo che è di 20 chili. Tirata da sei cani, la slitta raggiunge i 30 chilometri orari. Condizione per il successo è tenere tutti i cani uniti sul percorso e spronarli a dare il meglio. Nel 2008 parteciperà con i suoi cani al campionato mondiale in Svezia. Sulla neve come sulle rotaie: il giusto comando e la miglior tecnica di corsa portano alla vittoria.

**Olivier Schnydrig**, 37 anni, ha deciso a sedici anni di fare carriera da SBB Cargo. Dopo aver concluso l'allora classico apprendistato in azienda, si è perfezionato come manovratore, conducente di veicoli ferroviari e macchinista della categoria C. Con questa vasta esperienza, nel 2003 ha fatto domanda per diventare responsabile di team a Briga della produzione Cargo Svizzera. Dirige 29 collaboratori e, insieme a loro, è responsabile per tutti i trasporti SBB Cargo tra Briga e Gampel. Olivier Schnydrig vive ad Agarn.

Testo: Susanne Perren. Foto: Bernhard Lochmatter.



**Centro Servizi Clienti:**

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

**Marketing & Sales:**

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

**Vendita Ticino**

Tel. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361

**Distribuzione Italia**

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

**Distribuzione Germania**

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

**Traffico intermodale**

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

**Chimica, oli minerali**

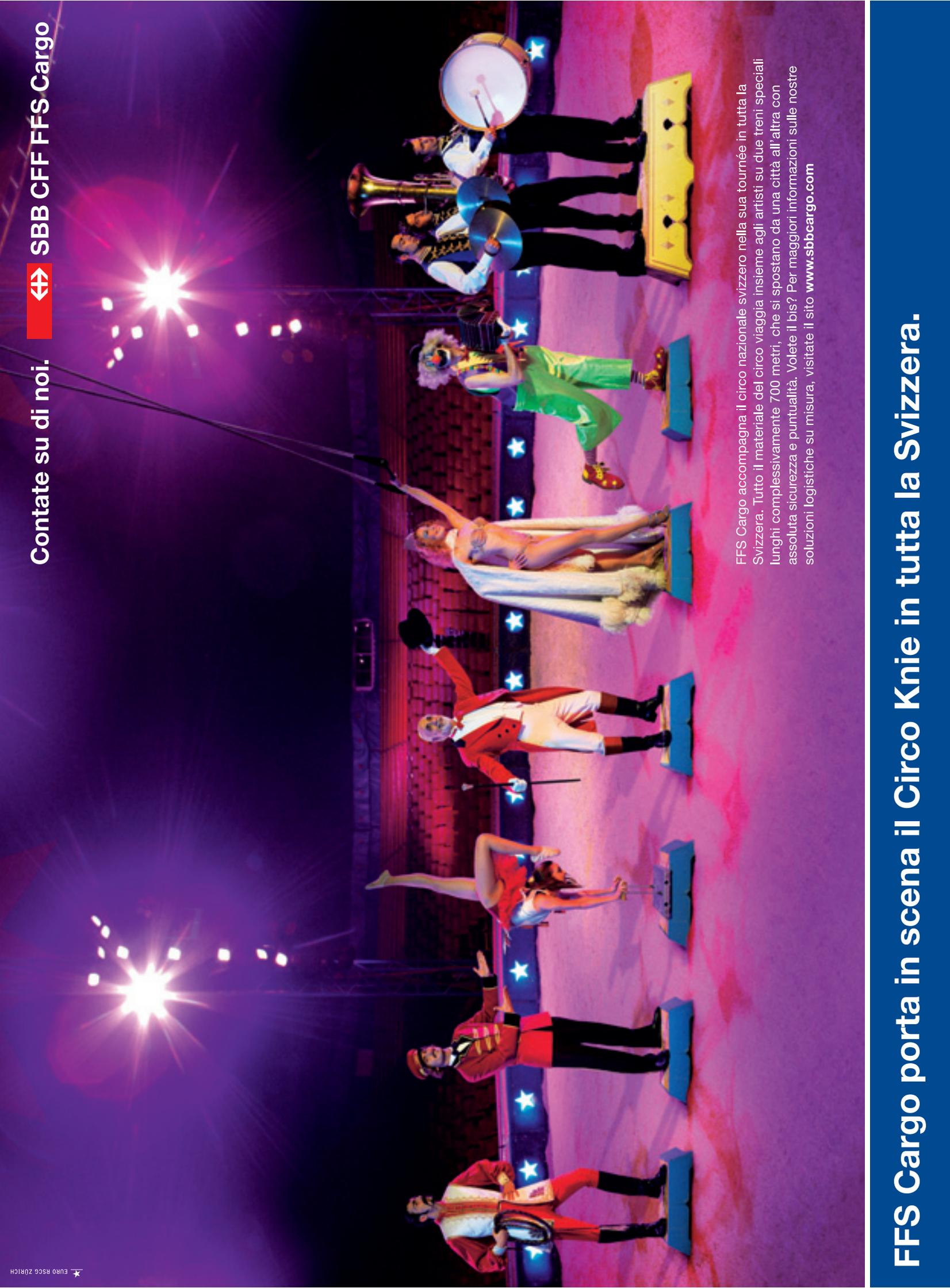
ChemOil Logistics AG  
Güterstrasse 97  
Casella postale  
4002 Basilea  
Svizzera  
Tel. +41(0)61 226 60 60  
Fax +41 (0)61 226 60 30  
info@chemoil.ch

**Manutenzione:**

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

Contate su di noi.

 SBB CFF FFS Cargo



FFS Cargo accompagna il circo nazionale svizzero nella sua tournée in tutta la Svizzera. Tutto il materiale del circo viaggia insieme agli artisti su due treni speciali lunghi complessivamente 700 metri, che si spostano da una città all'altra con assoluta sicurezza e puntualità. Volete il bis? Per maggiori informazioni sulle nostre soluzioni logistiche su misura, visitate il sito [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)

**FFS Cargo porta in scena il Circo Knie in tutta la Svizzera.**