

cargo

Materiali riutilizzabili, rifiuti e riciclaggio

Il ruolo della ferrovia nel riciclaggio

Incontro tra CEO con
Kaspar E. A. Wenger,
Holcim (Svizzera)

Pag. 21



Materiali riutilizzabili, rifiuti e riciclaggio



8 Il traffico merci su rotaia ha un ruolo centrale nel trasporto dei materiali riciclabili.

27

Argomentazioni e pareri sul progetto FAIF per il «Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria»



In **copertina**: rottami di ferro trasportati dalla ferrovia prima del riciclaggio.

- 4 Thomas Vellacott, CEO del WWF
«Il bilancio ecologico pende a favore della ferrovia»

- 7 Analisi della dott.ssa Mirjam Hauser
Dall'«immondizia» alla logistica del riciclaggio

- 8 Copertina
Dalla discarica alla miniera d'oro

- 12 Facts & Figures
Il fascino di Cargo

- 18 Frammenti
Novità nel settore della logistica

- 20 Incontro tra CEO
«Le condizioni quadro sono decisive»

- 24 Reportage
Locomotiva del Gottardo diventa cellulare

- 27 FAIF
«Il progetto più importante del decennio»

- 29 Istantanee Cargo
Destreggiarsi nella selva dei cartelli stradali

- 30 La mia logistica
Nadine Strittmatter, top model

Abbonamento gratuito su www.sbbcargo.com/it/abbonamento

Abbonatevi alla rivista Cargo gratuitamente. I lettori residenti in Svizzera possono scegliere tra la versione stampata e quella elettronica oppure ordinare entrambe le varianti. I non residenti in Svizzera devono optare invece per la versione elettronica.

Cambiare indirizzo, modificare o annullare l'abbonamento

Per comunicarci un cambio d'indirizzo, modificare o annullare il vostro abbonamento, potete collegarvi a www.sbbcargo.com/it/abbonamento o scriverci a cargomagazin@sbbcargo.com.



Cara lettrice, caro lettore,

Osservando come i materiali riciclabili si prestino a essere riutilizzati per nuovi scopi, si intuisce chiaramente il grande potenziale di questo settore orientato al futuro. In fondo è logico: la crescente scarsità di risorse induce sempre più a riciclare materiali pregiati.

Una volta consolidati dei circuiti di riciclaggio sostenibili, l'industria dei trasporti svolge un ruolo centrale. SBB Cargo è un partner competente e affidabile per il trasporto dei materiali riciclabili su rotaia. Affidabilità e competenza – due elementi chiave in questo mercato. Un terzo elemento: i volumi. Anche in questo caso il traffico merci ferroviario offre dei vantaggi.

L'attuale numero della rivista, incentrato sul tema «materiali riciclabili su rotaia», illustra la grande importanza dell'industria del riciclaggio per l'economia e la logistica.

Vi auguro buona lettura.

Martin Radtke
Responsabile Crossmedia SBB Cargo
martin.radtke@sbbcargo.com



www.sbbcargo.com

Gli approfondimenti sul portale web di SBB Cargo sono contrassegnati da questa icona.



blog.sbbcargo.com

Gli approfondimenti nel blog Cargo sono contrassegnati da questa icona.

Impressum Cargo 3|2013

La rivista di logistica di SBB Cargo è un quadrimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano.

Tiratura complessiva

15000 copie

Redazione (SBB Cargo)

Martin Radtke (responsabile), Karin Grundböck, Martina Riser, Miriam Wassmer, Matthias Widmer

Collaborazione redazionale (Crafft)

Roy Spring (responsabile), Peter Krebs, Robert Wildi, Pirmin Schilliger, Jean-Pierre Ritler

Concept, layout e realizzazione

Crafft Kommunikation AG, Zurigo

Traduzioni

Traductor, Basel

Litografia e stampa

Neidhart + Schön AG, Zurigo

Indirizzo redazione

SBB Cargo,

«Redazione rivista cargo»

4065 Basilea, Svizzera

cargomagazin@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.



ClimatePartner^o
carboni neutrale al clima

Stampa | ID: 53232-1308-1004



«Il bilancio ecologico pende a favore della ferrovia»

Thomas Vellacott, CEO di WWF Svizzera, afferma che il riciclaggio ha un'importanza rilevante in Svizzera, mentre è quasi sconosciuto il ruolo centrale della ferrovia nella catena logistica del riciclaggio.

Testo: Pirmin Schilliger
Fotografia: Gerry Nitsch



Il capo del WWF Vellacott nel suo ufficio.

S *BB Cargo: Gli svizzeri sono veramente campioni del mondo nel riciclaggio come viene spesso decantato?*

THOMAS VELLACOTT: Rispetto ad altre nazioni industriali la Svizzera si distingue in modo molto netto, tuttavia sarei un po' cauto nell'eleggerci «campioni del mondo nel riciclaggio» poiché la definizione non si applica a tutti i materiali riciclati. Proprio nei Paesi più poveri le bottiglie in PET vengono raccolte quasi in toto, semplicemente perché là questa operazione è molto vantaggiosa. Mi è accaduto personalmente di vedere che non appena le bottiglie vuote vengono gettate in un bidone, sono subito ripescate per essere raccolte nei cortili interni e vendute ai commercianti di materiale usato.

In Svizzera la quota di riciclaggio per il vetro è attualmente del 94%, quella per le lattine di alluminio del 91%. Tenendo conto di queste cifre di tutto rispetto vi è effettivamente un ulteriore potenziale di miglioramento?

Con una separazione ancora più accurata, circa un quinto di tutto ciò che oggi finisce nei sacchi della spazzatura potrebbe essere destinato alla raccolta differenziata. I consumatori potrebbero fare ancora molto di più soprattutto con il materiale compostabile.

Potenziando ulteriormente la raccolta differenziata si potrebbero ridurre ulteriormente i rifiuti? Perché non accade più nulla in questo contesto?

Si parla di riciclare le materie plastiche, tuttavia esistono diversi tipi di materie plastiche che visivamente non è possibile distinguere. Una separazione corretta richiederebbe pertanto uno sforzo eccessivo da parte dei consumatori. Senza uno strumento adeguato, non sarebbero in grado di farlo.

Dove inizia l'interesse nei confronti dello smaltimento separato dei rifiuti?

Continua a stupirmi il modo accurato con cui le persone gettano i propri rifiuti sepa-

rati nei centri di raccolta dove a volte si trovano fino a dieci contenitori diversi. Questo comportamento è espressione di una mentalità con un'elevata coscienza ecologia. Dall'altra parte questa raccolta disciplinata con alte quote di riciclaggio non è un risultato scontato, ma va mantenuta viva con campagne e misure concomitanti. In tal senso non è assolutamente garantito che riusciremo a mantenere anche in futuro il livello di riciclaggio raggiunto.

Secondo lei, dove occorre intervenire ulteriormente?

Il nostro sistema di smaltimento e di raccolta dei rifiuti deve rimanere a misura di consumatore. Perché resti così non può diventare più complicato.

Cosa significa in concreto?

Dobbiamo semplificare il sistema sul piano logistico. Oggi le persone restituiscono alcuni oggetti – bottiglie di latte, bottiglie di bevande in PET e batterie usate – ai

«Dobbiamo semplificare il sistema di raccolta e di smaltimento sul piano logistico.»

rivenditori al dettaglio. Altri materiali, come il vetro o la latta stagnata, finiscono nei centri di raccolta dei comuni. Sarebbe più coerente ed efficiente un sito per tutti i materiali, ovvero un centro di raccolta per tutto.

Il dispendio di energia per il riciclaggio non è irrilevante. Occorrono una logistica sofisticata e impianti di trattamento tecnicamente avanzati.

Quando ne vale la pena?

In linea di principio il riciclaggio è vantaggioso nel momento in cui per riciclare un materiale si consuma meno energia e s'inquina meno l'ambiente rispetto all'acquisto di nuovo materiale. È inoltre im- >



«Espressione di una mentalità con un'alta coscienza ecologica»: centro di raccolta per il vetro.

portante che un materiale non perda in qualità con il riciclaggio, in modo da poter essere utilizzato il più spesso possibile per lo scopo originario.

Un esempio?

La carta si può riutilizzare solo fino a sette volte. Al contrario, molti metalli possono essere riciclati per moltissimi cicli di produzione senza perdere in qualità.

Determinati metalli creano dei problemi perché non è praticamente più possibile recuperarli dagli apparecchi. Vi sono soluzioni all'orizzonte?

In effetti oggi in un apparecchio elettronico vi sono fino a 40 elementi chimici diversi, tra cui metalli rari quali germanio o indio, e le «terre rare» scarsamente disponibili a livello mondiale quali europio o neodimio. Gli impianti tecnici per la separazione corretta dei numerosi materiali preziosi e il loro recupero non sono tuttavia ancora all'altezza. In ogni caso lo smaltimento produce in media solo il 10% dell'inquinamento ambientale che un prodotto causa nel corso del proprio ciclo vitale. Il grosso dell'inquinamento ambientale si produce nell'acquisto delle materie prime, nel trasporto e nella produzione. Smartphone, computer, auto o casa unifamiliare: occorre costruire in modo tale che alla fine i materiali utilizzati possano essere riciclati facilmente. E per i materiali riciclati deve esserci una domanda, cosa non sempre facile. Alcuni utenti ostinati, infat-

ti, continuano a pensare che i materiali nuovi siano meglio di quelli riciclati.

L'industria del riciclaggio dunque non funziona perfettamente?

No, ma se ricordiamo come erano le cose trent'anni fa è evidente che lo stato di

«Per i materiali riciclati deve esserci una domanda.»

emergenza dei rifiuti di allora appartiene al passato. Abbiamo fatto enormi progressi, e con l'industria dello smaltimento e del riciclaggio si è sviluppato un nuovo ramo economico con migliaia di posti di lavoro che rappresenta un settore importante della protezione tecnica dell'ambiente.

Il riciclaggio stesso è associato al rumore e ad altre emissioni sgradevoli. Qual è il grado di accettazione della popolazione?

L'accettazione è elevata. La gente si aspetta che la spazzatura sia ritirata davanti al portone, e non si lamenta del rumore prodotto dai camion.

A proposito di camion: in che misura la gente è informata sul trasporto?

La gente associa lo smaltimento dei rifiuti principalmente ai camion della spazzatura, quindi agli autocarri. Di tanto in tanto

s'incrociano anche i camion che portano via contenitori e container dai centri di raccolta. L'opinione pubblica non sa che esistono interfacce tra autocarri e ferrovia, e che gran parte della carta straccia, del vetro o dei rottami metallici è infine trasportata alle fabbriche su rotaia. Nel migliore dei casi il ruolo della ferrovia nella catena logistica del riciclaggio diventa chiaro alla popolazione con i rottami elettronici, semplicemente perché chiunque ha già portato questo genere di rifiuti presso un centro di accettazione in una stazione ferroviaria.

Come definirebbe il ruolo della ferrovia nella catena logistica del riciclaggio?

Il consumo di energia durante il trasporto è un elemento del bilancio ecologico del riciclaggio da non sottovalutare. Poiché in tal senso la ferrovia se la cava meglio della strada, le merci destinate allo smaltimento dovrebbero essere trasportate su rotaia il più presto possibile. Per quanto ne sappiamo l'industria del riciclaggio ha già messo in pratica questo principio, solo che non lo sa quasi nessuno.

L'industria del riciclaggio fa quindi del bene, ma ne parla troppo poco?

L'importante è comunicare costantemente la necessità impellente dell'efficienza delle risorse, così come è stata ampiamente raggiunta con l'aiuto della ferrovia nel trasporto delle merci raccolte. —

Thomas Vellacott (42) è da maggio 2012 CEO di WWF Svizzera, la maggiore organizzazione ambientale svizzera. Dopo aver frequentato la scuola cantonale a Winterthur, ha studiato Arabistica e Rapporti internazionali, quindi ha lavorato nel Private Banking di Citibank e come consulente presso McKinsey & Company a Zurigo.

Dall'«immondizia» alla logistica del riciclaggio

La ricercatrice di tendenze dott.ssa Mirjam Hauser sull'uso delle materie prime

Le risorse scarseggiano in tutto il mondo e diventano sempre più care. Ciononostante continuano ad andare perdute grandi quantità di materie prime perché vengono gettate come rifiuti domestici e urbani, sottraendole così ai possibili circuiti di utilizzo. «Immondizia» è la denominazione spregiativa che indica ciò per cui non abbiamo più alcun uso. Se per tanto tempo non ci siamo curati molto degli avanzi dei consumi, oggi il dibattito sui rifiuti domestici è cambiato drasticamente: dallo smaltimento sicuro a quello efficiente, dal riutilizzo termico a quello materiale e dal riciclaggio all'upcycling (riciclo creativo) fino al re-design completo.

Questo dibattito che mira a creare cicli globali delle sostanze scaturisce dalla consapevolezza che una sola Terra non è sufficiente se sette miliardi di persone continuano a consumare allo stesso modo di svizzeri, giapponesi o americani. L'umanità vive al di sopra delle proprie possibilità. Consumiamo le risorse naturali come alimenti, petrolio, metano, carbone, metalli, legno e fibre più velocemente di quanto la Terra impieghi a rigenerarle. E produciamo più rifiuti e CO₂ di quanto la Terra sia in grado di assorbire.

Gli esperti delle scienze tecniche e culturali, dell'industria, del commercio e della politica concordano sul fatto che dobbiamo muoverci maggiormente in direzione di un'economia circolare, orientata al ciclo di vita dei materiali naturali, che cerchi di continuare a utilizzare e riutilizzare materiali ed energia il più a lungo possibile mediante un uso intelligente, senza rifiuti ed emissioni. Questo atteggiamento non è solo sensato sul piano ecologico e sociale, ma è anche necessario. In un mondo finito, gli attuali processi produttivi non hanno futuro senza un autentico circolo chiuso dei materiali.

Un'attitudine al consumo eco-compatibile e una maggiore disponibilità al riciclaggio impongono a sviluppatori, produttori e commercianti di indicare la strada oggi. In futuro i prodotti dovranno essere ancora utilizzabili dopo il primo uso, oppure dovranno ri-

tornare al ciclo di vita naturale dei materiali senza subire perdite. Il design ecologico diventa un obbligo e la responsabilità è del produttore, poiché è l'unico a conoscere il ciclo di vita del proprio prodotto.

Affinché il design ecologico ideato possa essere attuato nell'intero ciclo, il consumatore ha bisogno di informazioni dettagliate sui componenti del prodotto e dell'imballaggio. I prodotti innovativi richiedono anche un'innovazione dei sistemi di recupero, ovvero della logistica dei rifiuti e del riciclaggio. In futuro potremo raccogliere e deporre ovunque comodamente, garantendo così quantità e qualità elevate delle frazioni raccolte. L'ulteriore sviluppo dei sistemi di raccolta comprende stazioni di riciclaggio aggiuntive e migliorate, più raccolte dirette sul portone di casa, più siti di riciclaggio e un maggiore coinvolgimento di produttori e commercianti.

I servizi innovativi avranno un ruolo centrale. Nasceranno per consentire all'individuo ultraflessibile di vivere intensamente la propria vita e non dover dedicare tempo prezioso all'economia domestica. I servizi di portineria nei condomini e i servizi di ritiro ci consentiranno in futuro di non doverci più preoccupare della raccolta e dello smaltimento corretto dei nostri avanzi.

Per avvicinarci alla visione di un'economia circolare all'avanguardia è necessaria l'interazione di tutti gli attori: legislatori, associazioni, industria, commercio, fornitori di servizi e consumatori, tutti devono impegnarsi per portare avanti il sistema nella sua globalità. Al settore dei trasporti e della logistica spetta il compito di far funzionare il circuito del riciclaggio nel modo più efficiente ed ecologico possibile, su rotta ove opportuno.



Lo studio del GDI «Da rifiuto a materia prima? Il futuro del riciclaggio» può essere scaricato gratuitamente dal seguente link (disponibile solo in tedesco): <http://gdi.ch/recycling-studie>

LA DOTT.SSA MIRJAM HAUSER è Senior Researcher al GDI Gottlieb Duttweiler Institut e analizza i cambiamenti nella società, nell'economia e nei consumi. Questo articolo si basa sul suo studio «Da rifiuto a materia prima? Il futuro del riciclaggio».





Brun-Mech 5500 kg

Dalla discarica alla miniera d'oro

Il riciclaggio in Svizzera svolge un ruolo di grande importanza per l'economia nazionale. Vetro, carta, legname, rottami o rifiuti – ogni giorno si raccolgono, trasportano e riciclano tonnellate su tonnellate di materiali. SBB Cargo rappresenta un anello importante di questa catena.

*Testo: Robert Wildi
Fotografia: Christian Schnur*



La scena si svolge davanti a una filiale Migros nel distretto 8 di Zurigo. La mano di un uomo d'affari in abito elegante scompare nell'apertura rotonda. Poi si ode un fragore. La bottiglia di vino vuota si è rotta in 1000 pezzi all'interno del container blu per il vetro usato. Accanto un ragazzo smaltisce delle bottiglie di birra vuote una dietro l'altra. C'è un gran via vai. Oltre 26000 container come questo, di diverse dimensioni e sparsi per tutta la Svizzera, inghiottono enormi quantità di vetro usato. Solo nel 2012 la popolazione in Svizzera ha raccolto circa 354000 tonnellate di vetro, ovvero 44 chilogrammi per abitante, come reso noto dall'azienda di riciclaggio del vetro Vetropack AG. Con una quota pari quasi al 96%, il nostro paese è il primo al mondo nel riciclaggio del vetro usato.

Ma quale percorso devono seguire i frantumi di una bottiglia di birra di un supermercato per ricomparire un giorno nel bar di un albergo di lusso sotto forma di un raffinato calice da champagne? Si tratta di un processo articolato su più livelli. Innanzitutto i container per la raccolta vengono ritirati e trasportati regolarmente su camion nei depositi intermedi regionali. Da lì proseguono il viaggio, per lo più su rotaia, nei vari impianti di riciclaggio, come ad esempio a St-Prex, raggiungibile in venti minuti di treno da Losanna. Qui ha sede la vetreria Vetropack AG, in cui ogni anno giungono da tutta la Svizzera oltre 100000 tonnellate di vetro usato – una quota di mercato non indifferente, pari al 30% – che vengono trasformate in vetro riciclato nuovo.

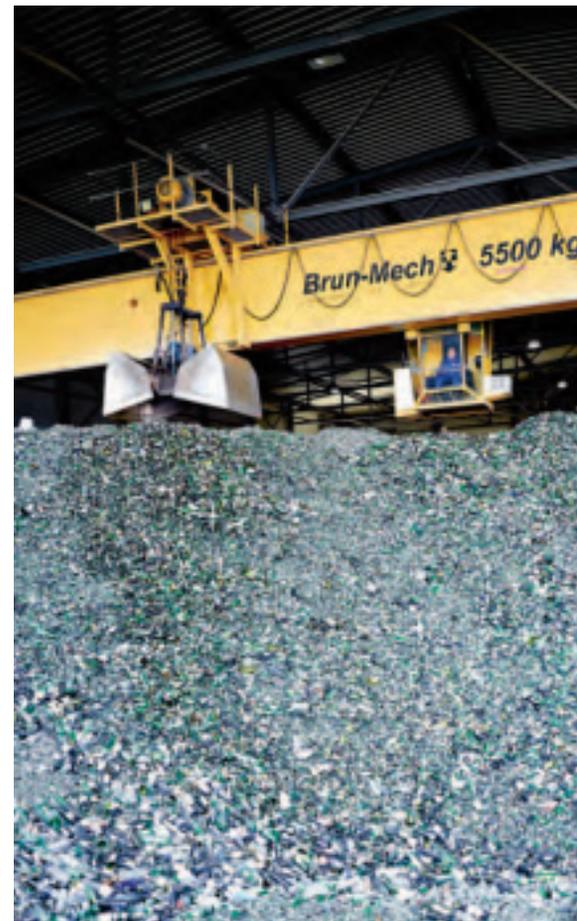
Senza la logistica dei trasporti di SBB Cargo sarebbe impossibile trasportare una tale quantità di merce. Il 60% del vetro usato giunge infatti a St-Prex su rotaia. Fino a dieci carri ferroviari ricolmi di bottiglie e frantumi sono trasportati ogni giorno dalla stazione della cittadina su un piccolo binario fino a una vasca di raccolta all'interno dell'azienda dove vengono poi

svuotati. Dapprima si eliminano manualmente le sostanze estranee facendo passare i frantumi su un nastro trasportatore. Poi il vetro usato viene fuso a oltre 1500 gradi e trasformato in nuovi bicchieri, bottiglie o, a seconda delle richieste dei clienti, in altri prodotti di vetro con cicli di lavorazione di 24 ore. «Dalla piccola azienda vinicola sul Lago di Ginevra alle grandi catene al dettaglio del paese: noi riforniamo un ampio ventaglio di committenti», spiega Peter Reimann, responsabile consulenza e approvvigionamento presso Vetropack AG. Contrariamente alla merce in arrivo, tutto il vetro riciclato che esce dalla vetreria è trasportato e distribuito su strada.

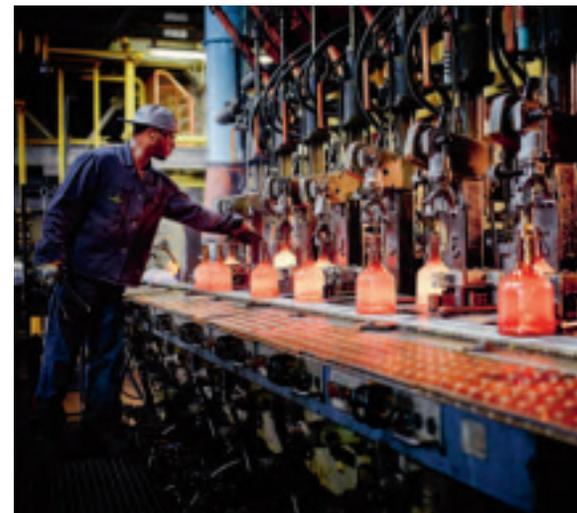
In Svizzera il vetro è solo uno dei materiali riciclati e riutilizzati in grandi quantità con l'aiuto di una sofisticata logistica di raccolta e trasporto. Il riciclaggio del vetro è un caso esemplificativo: in questo ciclo di vita dei materiali con cui oggi l'industria, a seconda dei punti di vista, fattura o risparmia milioni di franchi, la ferrovia, ovvero SBB Cargo, svolge un ruolo centrale. Nel settore del riciclaggio però non si parla volentieri di cifre. Per ragioni di concorrenza Peter Reimann preferisce non quantificare il profitto effettivo ottenuto ogni anno a St-Prex dalla lavorazione di 100000 tonnellate di vetro usato. «Non diventeremo ricchi, questo è certo.»

Logistica ferroviaria ottimizzata nel trasporto di carta da macero

Anche il settore del riciclaggio della carta non si sbilancia tanto sull'argomento. Oggi si raccolgono e riciclano ogni anno in Svizzera circa 1,3 milioni di tonnellate di carta da macero, che rappresentano ben 165 chili per abitante. Grandi quantità sono prodotte da aziende come la società di gestione dei chioschi Valora, la cui unità di logistica nilo Night Logistics distribuisce ogni giorno, nelle prime ore del mattino, giornali e riviste a oltre 1000 punti vendita Valora e altri 5000 punti vendita in tutta la Svizzera tedesca e nel Ticino.



Vetro usato in arrivo: una pala meccanica scarica bottiglie, bicchieri usati, ecc. nella vetreria di St-Prex dove saranno frantumati.



Proteggere l'udito è d'obbligo: con l'aria compressa il vetro usato fuso è trasformato in nuovi contenitori di vetro di tutte le forme possibili.



Una pellicola lattiginosa: la sabbia di quarzo presente sul piazzale ricopre il vetro usato prima che sia immesso nel processo di riciclaggio.



Ordinate oggi, consegnate domani. Dopo il raffreddamento a temperatura ambiente e vari controlli di qualità interni, le bottiglie riciclate sono pronte per la consegna.

«Ogni giorno riempiamo otto grandi container con vecchie edizioni di giornali e riviste.»

PETER HÄRDI

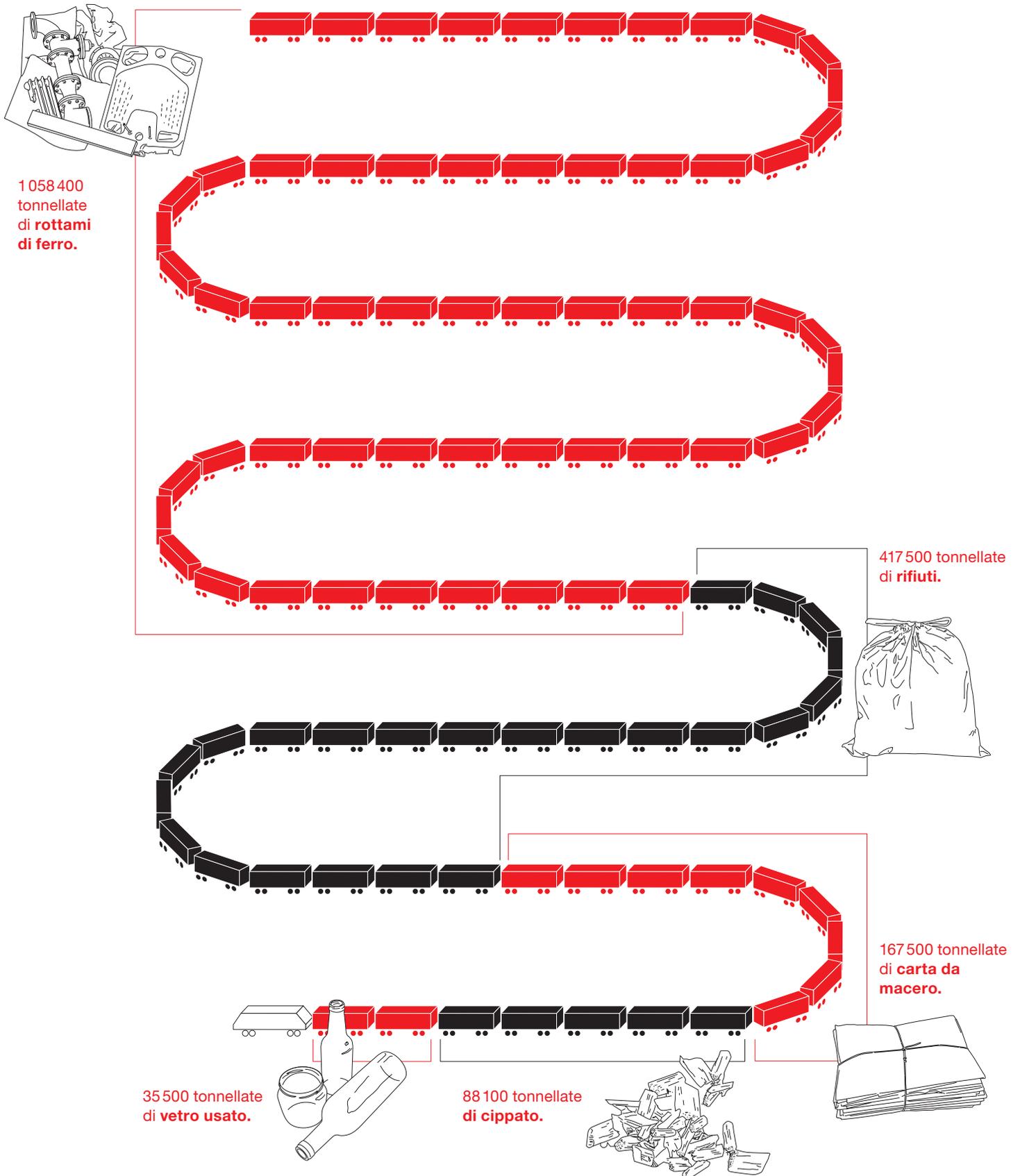
Qui si raccoglie contemporaneamente la carta da macero del giorno precedente.

«Ogni giorno si accumulano da 60 a 80 tonnellate di carta che vengono trasportate su sprinter e autocarri nella nostra centrale di Egerkingen nel Canton Soletta e sottoposti a un'accurata cernita», spiega Peter Härdi, capodivisione logistica per la Svizzera presso il gruppo Valora. Il successivo trasporto ai centri di lavorazione della carta è affidato poi totalmente a SBB Cargo. «Ogni giorno riempiamo otto grandi container con vecchie edizioni di riviste e giornali e li facciamo trasportare su quattro carri ferroviari», dice Härdi. Nei giorni di punta si può arrivare a 100 tonnellate.

Questo prezioso carico di materiale riciclabile è diretto alla cartiera Perlen Papier AG a Root presso Lucerna, dove ogni anno 450000 tonnellate di carta da macero vengono scomposte in singole fibre con l'aggiunta di acqua per produrre così carta per giornali e riviste. I prezzi sul mercato della carta da macero sono simili a quelli del vetro. Per consegne superiori a 1000 tonnellate all'anno, le cartiere pagano oggi un prezzo minimo di circa 55 franchi a tonnellata di cellulosa pura. Se carta e cartone sono consegnati insieme e vanno dapprima separati, i prezzi a tonnellata partono da circa 20 franchi.

Sebbene i prezzi della strada siano altamente competitivi, Perlen riceve ancora oggi oltre 100000 tonnellate di carta da macero su rotaia trasportate da SBB Cargo. «I trasporti ferroviari ci consentono di ottimizzare i nostri processi logistici in loco», dichiara Jürgen Stokowy, responsabile logistica presso Perlen Papier AG, in quanto, contrariamente ai camion da >

In viaggio verso il riciclaggio. Volume annuo dei principali materiali riciclabili trasportati da SBB Cargo (anno 2012).



cui la carta da macero deve essere scaricata subito dopo il loro arrivo, il trasporto ferroviario consente di gestire il tempo in maniera più articolata alle proprie esigenze. Anche molti comuni che consegnano la carta da macero a Perlen preferiscono la rotaia. «In questo modo effettuano trasporti più ecologici rispetto a quelli su camion», commenta Jürgen Stokowy.

Rottami edili trasformati in acciaio per grattacieli

Oltre a vetro, carta e PET raccolti dai privati, SBB Cargo trasporta molti materiali per conto dell'industria, in particolare per il settore edilizio. Un cliente importante è il produttore di cemento Holcim (Svizzera) che si è affermato come fornitore di ghiaia e calcestruzzo. Un'importante piattaforma di trasbordo è il cantiere NFTA. SBB Cargo trasporta enormi quantità di ghiaia e cemento ai cantieri sul Gottardo e sul Ceneri. Solo nel 2012 si è arrivati a oltre 250000 tonnellate di ghiaia e circa 115000 tonnellate di cemento. «E questa è solo una piccola parte del quantitativo trasportato da SBB Cargo per conto nostro in tutto il paese», spiega Ulrich Walt, responsabile logistica di Holcim Svizzera. Un altro grande progetto riguarda la Kraftwerke Linth Limmern AG che sta ampliando notevolmente le capacità dei suoi impianti idroelettrici presso il Mutsee e il Limmernsee nel Canton Glarona. Fino alla fine del 2015 verrà utilizzato quasi mezzo milione di metri cubi di calcestruzzo. «Il cemento dovrà essere consegnato solo su rotaia, per non gravare sul traffico stradale dei paesi della valle», dice Walt.

Anche l'acciaio, i rottami di ferro e il metallo sono materiali riciclabili che si prestano molto bene al trasporto ferroviario. In Svizzera, circa un milione di tonnellate di rottami viene destinato ogni anno al riciclaggio e trasformato in materie prime secondarie. La quota maggiore è ripartita tra cinque grandi stabilimenti di triturazione, tra cui Karl Kaufmann AG con sede a Thörishaus nel Bernese. L'azienda di riciclaggio lavora a stretto

contatto con SBB Cargo. Circa due terzi dei rottami trasformati lasciano gli stabilimenti dell'azienda su rotaia. Si arriva addirittura al 90% per i rottami di acciaio, i quali sono trasportati da SBB Cargo direttamente a Gerlafingen nel Canton Soletta dove vengono fusi nell'acciaieria locale e trasformati in acciaio (v. intervista nella colonna a destra).

Container innovativi per cippato e rifiuti

Ciò che assilla il settore dei rottami e dell'acciaio non dà pace neanche a tutti gli altri trasportatori di materiali riciclabili. Nell'aspra lotta di ripartizione tra strada e ferrovia è importante valutare sempre daccapo i vantaggi e gli svantaggi delle due soluzioni. Un tema a cui neppure SBB Cargo può sottrarsi. «In futuro lavoreremo sempre più con le soluzioni del traffico combinato, che vanno migliorate con ogni mezzo», dichiara Markus Stark, responsabile della Business Unit legname/carta/agricoltura/acciaio. A tal fine occorrono partner forti nella logistica dei trasporti.

Ecco perché nel settore dei sistemi innovativi di container SBB Cargo ha stipulato nella primavera di quest'anno un nuovo accordo di cooperazione con Inno-freight Swiss GmbH. Il sistema di container e vagoni sviluppato da Inno-freight è utilizzato già da tempo per il trasporto di carta da macero nelle due cartiere Perlen e

Il cippato si può scaricare molto velocemente.

Utzenstorf. All'inizio del 2013 SBB Cargo ha adottato questa tecnologia anche per tutti i trasporti di cippato. I vagoni Woodtrainer da 135 metri cubi l'uno hanno un volume di trasporto superiore alla media e possono essere scaricati in tempi rapidissimi grazie allo speciale sistema idraulico. «Per un treno blocco composto da 24 vagoni e 72 container ci vogliono solo cinque ore», conferma Giorgio Mauro, >

Lukas Stuber, CEO di Stahl Gerlafingen AG



«La produzione di acciaio diventa sempre più importante.»

Signor Stuber, quanti rottami di acciaio vengono trasformati in acciaio per l'edilizia ogni anno a Gerlafingen?

Nel 2012 abbiamo acquistato ben 700000 tonnellate di rottami di acciaio. Il 70-85% serve a produrre acciaio per armature.

Quali sviluppi prevede per l'importanza economica della produzione di acciaio?

A mio parere aumenterà. Nel 2012 in Svizzera è stato venduto circa un milione di tonnellate di acciaio per armature per un valore da 600 a 650 milioni di CHF. La quota di mercato di Stahl Gerlafingen va dal 40 al 50% e penso che sia destinata ad aumentare. Uno dei motivi è la tendenza verso la densità edilizia dove in poco spazio c'è bisogno di molta altezza e profondità. Qui l'acciaio è indispensabile.

Da dove e come arrivano i rottami a Gerlafingen?

I principali fornitori sono i rivenditori di rottami svizzeri come Karl Kaufmann AG che ci consegnano il materiale su rotaia. Importiamo anche rottami trasportati fino a Basilea su navi o camion. Lì vengono caricati sui treni blocco di SBB Cargo e spediti a Gerlafingen.

Quali vantaggi offre il trasporto di rottami su rotaia?

I carri possono essere raccolti nelle stazioni di smistamento e trasportati a Gerlafingen. Così possiamo garantire all'acciaieria un deposito viaggiante anche nel fine settimana senza che il materiale debba essere trasbordato subito. I treni producono persino meno emissioni rispetto ai camion e non sono soggetti ad alcun divieto di circolazione notturna, il che rappresenta un ulteriore vantaggio.





Pagina a sinistra: nei giorni di punta SBB Cargo arriva a trasportare fino a 120 tonnellate di carta da macero.

In alto: circa un quarto dei rifiuti in Svizzera è trasportato negli inceneritori su rotaia.

In basso: i rottami di acciaio provenienti dagli stabilimenti di triturazione sono fusi e riciclati prevalentemente nell'acciaiera.

CEO di Innofreight Swiss GmbH. SBB Cargo movimentata in media tre treni carichi di cippato a settimana tra l'Italia e la Svizzera. Qui il fattore tempo svolge un ruolo centrale nel confronto con la strada. Complessivamente SBB Cargo impiega già oggi 400 container Innofreight nel traffico combinato.

Un anello importante nella logistica dei trasporti nel traffico combinato è anche l'azienda ACTS AG di Berna, la quale fornisce a SBB Cargo speciali vagoni a telaio rotante che consentono di caricare e scaricare rapidamente le merci dai camion. ACTS possiede inoltre più di 800 container propri per trasportare diversi tipi di merci e materiali riciclabili, prevalentemente rifiuti industriali e di utenze

domestiche. Ogni anno ACTS trasporta insieme a SBB Cargo 500 000 tonnellate di spazzatura fino agli inceneritori svizzeri dove, mediante l'uso di energia termica, i rifiuti vengono bruciati e trasformati in scorie riciclabili. Un business redditizio, come commenta il CEO Fritz Zumkehr: «Il nostro volume annuo di rifiuti equivale a 61 milioni di CHF.»

In tutta la Svizzera oggi si inceneriscono 3,4 milioni di tonnellate di rifiuti all'anno, di cui circa un quarto è trasportato su rotaia. Sulla base delle cifre espresse da ACTS si calcola che i rifiuti prodotti in tutta la Svizzera abbiano un valore di oltre 400 milioni di CHF. I rifiuti inutilizzati che nelle nostre case finiscono nei sacchi della spazzatura rappresentano, nel vero

senso della parola, una miniera d'oro per l'industria del riciclaggio. E questo soprattutto se anche in futuro i consumatori eseguiranno un'accurata raccolta differenziata. In questo modo si incrementa di molto la redditività del riciclaggio. I giornali e le riviste vengono raccolti come carta da macero, le bottiglie di PET finiscono negli appositi punti di raccolta e le bottiglie vuote di vino e birra come sempre nei container blu per il vetro usato. Ad esempio davanti a una filiale Migros nel distretto 8 di Zurigo. —

Christof Dietz, responsabile logistica e smaltimento presso Eberhard Recycling AG

«Chiudere i cicli di vita dei materiali e salvaguardare le aree delle discariche»



L'azienda Eberhard Recycling AG, fondata nel 1989, è specializzata in bonifiche di siti inquinati. Si

occupa tra l'altro di terreni e materiale di smantellamento contaminati con un grado di riciclaggio di oltre il 95 % e li reinserisce nel ciclo di vita dei materiali.

SBB CARGO: Signor Dietz, la Eberhard Recycling AG gestisce a Rümliang un centro di lavaggio e preparazione per materiali contaminati. Di cosa si tratta?

CHRISTOF DIETZ: Da oltre 20 anni gestiamo uno dei più grandi impianti al mondo per la pulizia di materiali di scavo e smantellamento contaminati. Il principio del lavaggio del terreno si basa principalmente sulla separazione meccanica a umido di materiali contaminati e non. I componenti di ghiaia e sabbia purificati sono reintrodotti nel ciclo di vita dei materiali come materiale da costruzione riciclato, mentre il concentrato di sostanze nocive viene riutilizzato in altro modo o stoccato a norma di legge.

Da dove proviene il materiale contaminato?

Da tutta la Svizzera, soprattutto dalle aree industriali più vecchie che vengono smantellate e destinate a nuovo uso.

Come giunge il materiale a Rümliang?

L'impianto di lavaggio del terreno è dotato di un binario di raccordo per treni blocco. Così è

possibile trasportare maggiori quantità di materiali di siti contaminati anche su rotaia.

Di quali quantità si parla?

A seconda della situazione dei cantieri il volume annuo va da 250 000 a 600 000 tonnellate. Con la ferrovia trasportiamo però anche materiale di scavo pulito e prodotti alla rinfusa come ghiaia e sabbia.

Per quale motivo la Eberhard Recycling AG si affida alla ferrovia per il trasporto dei materiali contaminati?

Il trasporto combinato di strada e rotaia non è una questione di politica bensì di efficienza, ecologia ed economia. Il presupposto per fare la scelta giusta è la presenza dell'infrastruttura, delle attrezzature e delle conoscenze necessarie.

Per trasportare materiali contaminati su rotaia occorre rispettare determinate direttive di sicurezza?

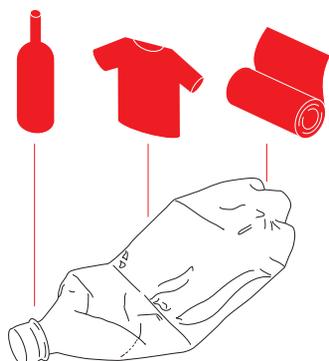
Si devono osservare le disposizioni delle ferrovie ed eventualmente anche l'Ordinanza concernente il trasporto di merci pericolose.

Che rilevanza economica ha complessivamente il riciclaggio di rifiuti edili minerali in Svizzera?

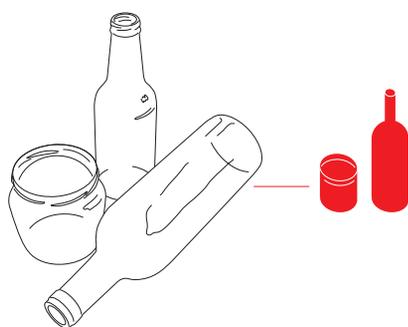
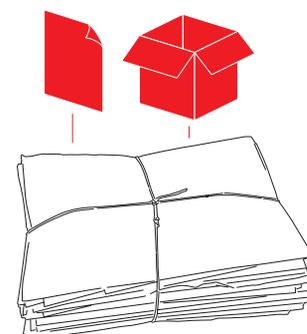
In Svizzera si producono ogni anno circa 15 milioni di tonnellate di rifiuti edili minerali di cui oggi l'80 % viene riciclato. Le imprese Eberhard mirano a incrementare ulteriormente questa percentuale e chiudere i cicli di vita dei materiali al fine di salvaguardare le risorse naturali e le aree delle discariche.

Valori interiori Perché vale la pena trasportare materiali rinnovabili.

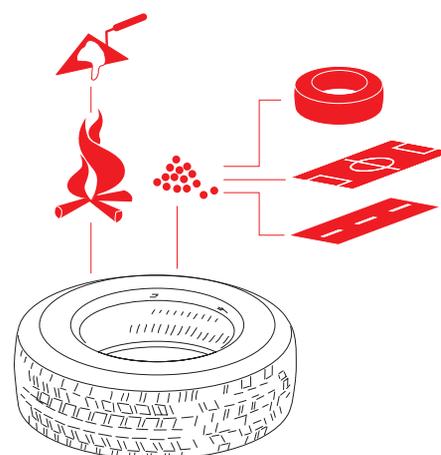
Il **PET** serve a produrre bottiglie di plastica, tessuti e pellicole. Le bottiglie di PET vuote sono raccolte in circa 26000 punti in Svizzera. Nel riciclaggio differenziato presso gli appositi stabilimenti, il PET non perde nulla della sua qualità originaria.



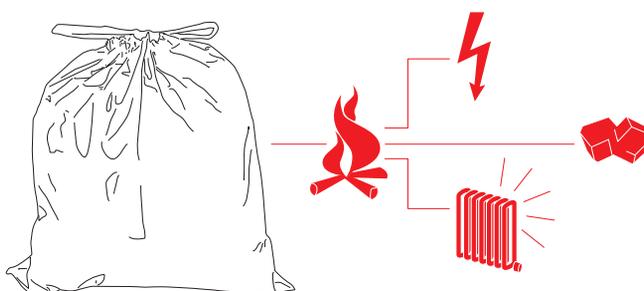
La raccolta e il recupero sistematici di carta e cartone alleggeriscono lo smaltimento pubblico nelle discariche e negli impianti di incenerimento. La **carta da macero** è inoltre il componente più importante per l'industria della carta e del cartone.



Per la produzione di vetro da imballaggio (bottiglie a rendere, vasetti per conserve, ecc.) si utilizza fino al 90 % di **vetro usato** fuso. Il riciclaggio sistematico consente di risparmiare notevoli quantità di energia e materie prime.



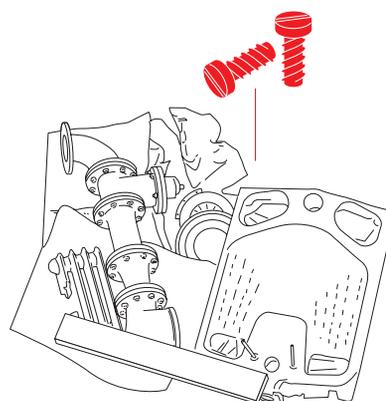
Nei moderni inceneritori, i residui dei **rifiuti** prodotti dall'industria e dalle utenze domestiche sono riutilizzati per produrre metalli e minerali preziosi. L'energia di combustione è spesso usata anche per la produzione di elettricità o per il teleriscaldamento degli edifici.



Ogni anno in Svizzera si smaltiscono circa 50000 tonnellate di **pneumatici usati**, le cui fasi di riciclaggio comprendono il recupero della gomma, l'incenerimento negli appositi impianti e l'utilizzo di questo materiale come combustibile sostitutivo nei cementifici. I prodotti riciclati vengono usati come materiale da costruzione di vario genere.



Il **cippato** è composto al 100 % di legno ed è usato come materia prima per l'industria della lavorazione del legno (pannelli di legno agglomerato, pannelli isolanti in fibra di legno, industria cartaria, ecc.) e come combustibile per centrali termoelettriche o per riscaldamento a cippato.



I **rottami di ferro** per l'industria metallurgica possono essere fusi e riciclati un numero di volte illimitato, senza perdite significative. In termini di differenziazione, qualità ed efficienza il riciclaggio di rottami non ha eguali rispetto agli altri materiali riciclabili.

Fonte: ricerca su Internet; senza garanzia di completezza

Frammenti

Shuttle nord-sud

Nuovo treno di linea fra Dietikon e il Ticino

Dalla metà di giugno, SBB Cargo fa la spola da lunedì a venerdì con un treno di linea nel traffico combinato fra Dietikon (ZH) e Cadenazzo (TI) con proseguimento fino a Lugano Vedeggio. E c'è una novità: su questo treno shuttle tra nord e sud, oltre alle casse mobili viaggiano anche i semirimorchi. Con il treno di linea i clienti di SBB Cargo evitano le code sul Gottardo e le merci sono consegnate con maggior puntualità. La ferrovia, inoltre, al contrario dei camion, può viaggiare di notte. La distribuzione capillare a partire dai centri di trasbordo è affidata ai camion. SBB Cargo sta ampliando gradualmente la rete del traffico combinato; già dall'anno scorso sono attivi dei collegamenti regolari fra Dietikon e Renens e fra Neuendorf e Gossau. La nuova linea fornisce un importante contributo agli obiettivi della Confederazione relativi al trasferimento dei trasporti transalpini dalla strada alla rotaia.



Pronto per dirigersi a sud: a Dietikon si carica un semirimorchio.



L'esperta Maria Leenen sul blog Cargo.

«La Svizzera è in genere un paese ferroviario modello»

L'ultimo numero della rivista Cargo si è interrogato sul ruolo esemplare della Svizzera nel traffico merci su rotaia. Su questo tema si sono intanto espressi vari esperti internazionali sul blog Cargo. «La Svizzera è in genere un paese ferroviario modello», ha affermato Maria Leenen in un'intervista. Leenen è CEO di SCI Verkehr, società di consulenza indipendente operante in tutto il mondo per l'industria della mobilità, autrice dello studio «Il mercato europeo per il traffico merci ferroviario».

Come esce la Svizzera dal raffronto con gli altri paesi?

MARIA LEENEN: Nello split modale, la quota della rotaia è eccellente rispetto agli altri paesi europei, sia nel traffico passeggeri che merci. In genere la ferrovia svolge in Svizzera un ruolo molto più importante che in Germania, dove predomina l'auto.

Eppure il traffico a carri completi isolati è sotto pressione.

La situazione del traffico a carri completi isolati resta difficile poiché questo tipo di traffico, tranne alcuni trasporti specifici di merci pericolose, si può trasferire relativamente bene su strada. Soprattutto in tempi difficili per l'economia, cresce la concorrenza da parte delle ditte di spedizioni che, per sfruttare le capacità in eccesso, a volte operano anche sottocosto.

<http://bit.ly/modali>
Sul blog Cargo trovate l'intervista integrale, il link allo studio e altre opinioni sul tema.

Contatto

Servizio clienti
SBB Cargo AG
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
www.sbbcargo.com

SBB Cargo International
Riggenbachstrasse 8
4600 Olten, Svizzera
Tel. Svizzera 0800 707 100
Tel. Europa 00800 7227 2224
info@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

Su Internet

www.facebook.com/sbbcargo

www.twitter.com/sbbcargo

www.youtube.com/sbbcargo

blog.sbbcargo.com

www.flickr.com/cargo-blog

www.issuu.com/sbbcargo

Nuovo partner**SBB Cargo viaggia per Globus**

L'azienda Magazine zum Globus AG, un'affiliata della Migros, punta su SBB Cargo. «Nel trasporto delle merci Globus deve poter contare su affidabilità, puntualità e flessibilità in fatto di quantitativi», spiega Rolf Ryser, responsabile progetti ferroviari presso la Federazione delle cooperative Migros. La centrale logistica per tutti gli articoli non food di Globus e Herren Globus si trova a Otelfingen (ZH). È qui che si preparano le consegne la sera prima della distribuzione. Le merci vengono caricate su casse mobili e trasportate dai camion fino al terminal di Dietikon. Qui SBB Cargo trasborda ogni giorno sui carri ferroviari tra i quattro e i dodici container e li trasporta ai terminal di Gossau, Renens, Ginevra, Landquart e Cadenazzo. I trasporti finali da ciascun terminal sono quindi affidati ai camion. Le finestre di consegna predefinite nelle filiali sono sempre rispettate grazie all'arrivo puntuale delle casse mobili.

«Ferrovia e Trasbordo»**Un autotrasportatore ticinese punta su SBB Cargo**

Ora anche l'azienda ticinese Fattorini Autotrasporti Sagl sfrutta l'offerta «Ferrovia e Trasbordo». Per conto di Fattorini SBB Cargo trasporta ogni giorno diverse merci in casse mobili da nord a sud e viceversa. Fino ad ora Fattorini aveva spedito merci dal Ticino in direzione nord principalmente su strada. Ogni anno circa 1000 camion circolavano tra il Ticino e Dietikon. Grazie al nuovo trasporto con SBB Cargo queste corse di camion sono state soppresse. Fattorini ha scelto SBB Cargo principalmente per la possibilità di effettuare trasporti notturni. Nella decisione ha anche pesato la possibilità di evitare code e ingorghi stradali e i relativi costi. «L'opzione del trasporto con SBB Cargo è per noi una buona soluzione in quanto i container viaggiano di notte attraverso il Gottardo e i treni sono puntuali», dichiara il direttore commerciale Massimo Fattorini.

Traffico merci sull'intero territorio**Le FFS sostengono la proposta del Consiglio federale**

Ad aprile il Consiglio federale ha avviato la procedura di consultazione per il progetto «Strategia globale volta a incentivare il traffico merci su rotaia sull'intero territorio nazionale». Il progetto definisce il futuro del traffico merci su rotaia in Svizzera. Le FFS hanno ora formulato il proprio parere a riguardo. Le posizioni delle FFS collimano in gran parte con quelle del Consiglio federale. Il progetto persegue due principi:

- la Confederazione vuole che le soluzioni offerte per il traffico merci siano autonome sul piano finanziario;
- mette inoltre a disposizione le infrastrutture ferroviarie adeguate alle esigenze e stabilisce le condizioni quadro regolatorie affinché il traffico merci sull'intero territorio nazionale sia efficiente e sostenibile.



Traffico merci efficiente sull'intero territorio.

Nuova locomotiva ibrida**SBB Cargo vara la «Stockhorn»**

Insieme a Peter Siegenthaler, vice sindaco di Thun, Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, ha varato la «Stockhorn», in uso nella regione di Thun nel traffico a carri completi. La «Stockhorn» viene a completare la flotta delle 30 locomotive ibride ordinate del tipo Eem 923 che sono più efficienti, sostenibili e convenienti nel servizio di manovra rispetto alle pesanti locomotive sostituite.



La famiglia di locomotive di SBB Cargo si allarga: Perrin, CEO di SBB Cargo, (a destra) e Siegenthaler, vice sindaco di Thun, varano la «Stockhorn».

Delle condizioni quadro stabili ed efficienti sul piano regolatorio e un accesso competitivo all'infrastruttura, uniti all'orientamento imprenditoriale delle ferrovie merci, assicurano all'economia svizzera un'offerta competitiva sul lungo periodo per il traffico merci su rotaia.

Perché il traffico merci sia redditizio per la ferrovia, servono norme per il traffico stradale, come il divieto di circolazione notturna e di cabotaggio oltre a restrizioni su peso e lunghezza. È anche importante assicurare le capacità delle tracce attraverso i nuovi strumenti dei sistemi e dei piani di sfruttamento della rete. L'incentivazione finanziaria dovrà puntare su investimenti in impianti, innovazioni e offerte orientate al futuro.

 <http://bit.ly/FFSPosizione>



Holcim

Nicolas Perrin (a sinistra)
e Kaspar E. A. Wenger
davanti al cementificio
Holcim di Siggental.



«Tutto sommato i conti devono tornare»

Il gruppo internazionale di materiale da costruzione Holcim è un peso massimo anche come cliente. Un colloquio aperto tra Kaspar E. A. Wenger, CEO di Holcim (Svizzera), e Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo.

Testo: Roy Spring

Fotografia: Markus Bertschi

Holcim è stata fondata nel 1912 a Holderbank nel Canton Argovia. Quanto contano le radici svizzere all'interno del gruppo?

KASPAR E. A. WENGER: Siamo forgiati dal nostro DNA e ci sentiamo legati alla tradizione svizzera. Ogni giorno ci impegniamo affinché nel nostro paese non solo si offrano dei servizi ma anche perché la produzione dell'industria pesante sia redditizia. Facciamo di tutto per mantenere in vita questo settore, ma siamo anche abbastanza flessibili per adeguarci rapidamente all'occorrenza.

Holcim fornisce le sue merci a livello mondiale, regionale e locale. Quali sfide particolari deve affrontare?

WENGER: Il cemento è un prodotto pesante e relativamente conveniente. Tanto più importante è quindi il ruolo svolto dal trasporto. Si tratta di fornire il materiale al cliente al momento giusto. Nei limiti del possibile, cerchiamo di affidarci sempre alla ferrovia. In quest'ottica SBB Cargo è il vettore ideale.

Il cemento non può essere stoccato in qualsiasi quantità e deve essere consegnato «just in time» quasi come le merci deperibili. Cosa comporta tutto ciò per SBB Cargo?

NICOLAS PERRIN: Holcim ci impone requisiti elevati in fatto di flessibilità, distribuzione geografica e puntualità. Una sfida che accettiamo volentieri. Grazie alla rete efficiente e alla nostra grande esperienza, siamo in grado di soddisfare questi requisiti al meglio ogni giorno.

Fino a quali distanze è sensato trasportare il cemento da un punto di vista economico?

WENGER: La regola generale in passato era che un cementificio doveva coprire un raggio di 150 chilometri. Se si trovava un nuovo cliente al di fuori di quest'area, toccava costruire un nuovo cementificio. Nel contesto competitivo del settore logistico e dei trasporti, oggi invece si possono coprire distanze fino a 500 chilometri. Si può pensare di spedire il cemento da Amburgo a

Napoli. Forse non è una soluzione ideale, ma è pur sempre possibile. Per i trasporti da un punto fisso a un altro, la ferrovia è chiaramente avvantaggiata.

Signor Perrin, negli ultimi due anni Holcim ha quasi raddoppiato il volume di trasporto con SBB Cargo. Quanto dipendete l'uno dall'altro?

PERRIN: Holcim è uno dei nostri clienti principali. Da entrambe le parti si è investito molto nel trasporto ferroviario del cemento, il che da un lato ci lega ma dall'altro ci offre dei vantaggi. In fondo una buona collaborazione consiste proprio in questo. Per noi Holcim è importante perché anche in futuro l'edilizia sarà una colonna portante dell'economia svizzera considerando i grandi cantieri in programma.

Per il trasporto ferroviario di materie prime esistono contratti a lungo termine. In quale misura Holcim trae vantaggio da condizioni speciali garantite nel lungo periodo? >

PERRIN: Holcim trae beneficio dal fatto che orientiamo la nostra rete e i nostri investimenti in modo da eseguire i trasporti al meglio. Per questo entrambi i partner devono avere una prospettiva a lungo termine. Finora abbiamo potuto definire questo orientamento in modo collaborativo e con tutta la trasparenza necessaria.

Quali sono i problemi?

WENGER: Ad esempio i container, il traffico combinato e un traffico a carri completi isolati che funzionano. Il settore dei trasporti è caratterizzato da un'aspra concorrenza sulla disponibilità. La strada è un concorrente temibile; è meno costosa e ha eccessi di capacità sia al sud sia al nord. Dal nostro punto di vista abbiamo il vantaggio di avere sempre delle alternative se una destina-

«Entrambi i partner devono avere una prospettiva a lungo termine.»

NICOLAS PERRIN

zione non è redditizia o se SBB Cargo non dovesse più garantire le prestazioni desiderate. Tutto sommato, nonostante la vocazione alla sostenibilità, i conti devono tornare.

Cosa significa per lei poter contare a lungo su un partner come SBB Cargo?

WENGER: Se si possono trasportare le merci con la ferrovia, allora bisogna farlo. Giuriamo fedeltà a SBB Cargo, alla ferrovia e a un trasporto merci ferroviario efficiente!

Quali sviluppi la preoccupano maggiormente?

WENGER: Un grande problema, a mio avviso, è la crescita del traffico viaggiatori che farà passare il traffico merci ferroviario in secondo piano. Negli agglomerati come Zurigo sta diventando sempre più difficile garantire una rotazione ineccepi-

Profilo del cliente

Holcim (Svizzera) SA

Holcim (Svizzera) SA è l'affiliata svizzera del gruppo internazionale Holcim Ltd., uno dei più grandi produttori di cemento al mondo. È il primo produttore della Svizzera con 2,5 milioni di tonnellate di cemento all'anno in tre stabilimenti; in circa venti cave di pietra e ghiaia

estrae ben 6 milioni di tonnellate di ghiaia, sabbia e pietrisco e produce oltre 1,5 milioni di metri cubi di calcestruzzo in circa quaranta impianti. Dà impiego a 1276 persone.

SBB Cargo ha trasportato nel 2012 per Holcim (Svizzera) SA:



bile dei carri. SBB Cargo deve tematizzare questi problemi nel contesto delle FFS.

Signor Perrin, fino a che punto riesce a imporre i suoi interessi in seno alle FFS? Le sue esigenze sono prese dovutamente in considerazione dal gruppo?

PERRIN: Certo che veniamo presi sul serio. Il problema però ha radici più profonde. Sia sulla strada sia sulla rotaia, in certi momenti la capacità delle infrastrutture non basta a soddisfare tutte le esigenze di trasporto negli agglomerati industriali. La ferrovia ha il vantaggio di poter «pianificare» gli ingorghi e garantire le tratte assegnate nell'orario ferroviario annuale. Ai nostri clienti offriamo così la massima puntualità possibile. Per contro vi è una lacuna tra pianificazione a lungo termine e orario annuale che è stata appurata sia dalle FFS che dalla politica. Spero che riusciremo a colmarla rapidamente con i cosiddetti piani di sfruttamento della rete. Le FFS hanno avanzato questa richiesta anche nella mozione «futuro del traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale».

La politica svolge un ruolo centrale. Il vostro responsabile della logistica, Ulrich Walt, fa parte del comitato direttivo dell'Associazione dei trasportatori svizzeri (VAP). Che risultati si sono ottenuti?

WENGER: Cerchiamo di promuovere gli interessi del traffico merci interno a tutti i livelli e mettere in chiaro le conseguenze di certe idee politiche. Per un politico è certamente soddisfacente dire di poter prendere un treno da Stadelhofen a Oerlikon ogni cinque minuti. Ma all'interno del fitto orario cadenzato bisogna in qualche modo inserire anche il trasporto dei nostri vagoni di cemento.

Dove intravede delle possibilità per raggiungere degli obiettivi comuni?

PERRIN: Contrariamente alla strada o al traffico viaggiatori, la lobby dei trasportatori per il traffico merci su rotaia non è organizzata in modo efficiente. Qui non si

tratta di mettersi l'uno contro l'altro bensì di presentarsi uniti nei confronti della popolazione e della politica. Se non diciamo chiaramente ciò che vogliamo, non riusciremo ad avanzare le nostre richieste. In pochi sanno che le ferrovie, che detengono un quarto del traffico interno, offrono un contributo imprescindibile.

Per produrre energia Holcim utilizza combustibili alternativi. Per motivi di immagine o c'è qualcosa di più?

WENGER: Collaboriamo intensamente con l'industria del riciclaggio; è un modo per ottimizzare la nostra creazione del valore. Utilizziamo forni che raggiungono i 1450 gradi Celsius, il che ci permette di bruciare qualsiasi materiale senza produrre sostanze nocive. Il nostro obiettivo è sostituire continuamente il carbone con combustibili alternativi e stabilizzare o addirittura ridurre i costi di produzione

«Un grande problema, a mio avviso, è la crescita del traffico viaggiatori.»

KASPAR E. A. WENGER

sul piano energetico. Ricicliamo rifiuti come plastica, fango di depurazione secco, pneumatici, solventi o scarti di legname, all'insegna del motto «i rifiuti sono energia nel posto sbagliato».

Il riciclaggio è di tendenza. Il materiale da recuperare è spesso trasportato su lunghe distanze. Il traffico merci su rotaia può trarne vantaggio?

PERRIN: Ovviamente qui si sta creando un nuovo mercato. I nostri nuovi prodotti nel traffico combinato rappresentano soluzioni innovative per il settore dello smaltimento. Con l'aiuto dei nostri partner vogliamo potenziare questa offerta.

Nel 2011 SBB Cargo ha insignito Holcim del «prix éco volume» per il maggiore risparmio assoluto di CO₂. Perché?

PERRIN: Siamo convinti che le soluzioni di trasporto sostenibili diventeranno sempre più importanti. Per questo offriamo un prodotto privo di CO₂ e collaboriamo con myclimate già da tempo. Intendiamo promuovere questo sviluppo e ovviamente consideriamo la ferrovia un elemento essenziale in questo contesto. Ecco perché consegniamo questo premio a clienti che condividono questo pensiero e che lo sostengono con i fatti.

Per cosa premierebbe volentieri SBB Cargo?

WENGER: Per il netto miglioramento registrato negli ultimi anni nel rapporto con questa azienda. 13 anni fa, quando iniziai, eravamo in una fase difficile. Quando SBB Cargo decise di chiudere delle stazioni per il traffico a carri completi isolati, lo venni a sapere da un cliente che così non poteva più ricevere il cemento. Nel 2001 passammo alla ferrovia Mittelthurgaubahn per il trasporto di carbone perché ci offriva condizioni migliori. Dopodiché c'è stato un cambiamento a favore di una maggiore vicinanza al cliente, apertura e dialogo. La collaborazione continua a essere promettente. Ciò non toglie che non si possa fare ancora meglio. —

 <http://bit.ly/holcim-i>
L'incontro tra CEO per intero.

KASPAR E. A. WENGER

ha studiato economia aziendale all'università di San Gallo. Nel 1994 ha inaugurato la sede di rappresentanza di Holcim in Cina che ha gestito in loco per tre anni. Nel 2000 gli è stata affidata la conduzione dell'unità marketing e vendita di Holcim Svizzera, nel 2004 è stato nominato direttore per la Svizzera e nell'estate 2012 area manager per l'Europa centrale. È sposato e padre di tre figli.

NICOLAS PERRIN

è CEO di SBB Cargo e membro della Direzione delle FFS dal 2008. Ha studiato ingegneria civile al Politecnico di Zurigo. Ha 54 anni, è sposato e vive a Sciaffusa.

Locomotiva del Gottardo diventa cellulare

Ben poche locomotive hanno conquistato i cuori degli Svizzeri come la Ae 6/6. Quest'anno si conclude un pezzo di storia delle ferrovie: la «Locomotiva del Gottardo» sarà messa fuori servizio e in gran parte rottamata.

Testo: Jean-Pierre Ritzler
Fotografia: Gian Vaitl

Tutto finisce nell'arco di poche ore. Le grandi pinze afferrano stridenti il metallo, lo strappano, lo fanno a pezzi, lo scompongono, lo sminuzzano, lo trituranano e distruggono tutto ciò che trovano sulla loro strada. Di oltre sessant'anni di orgo-



18 marzo: a Ecublens, presso la Thévenaz-Leduc SA, ha inizio la demolizione della Ae 6/6 «Stadt Basel».

glio nazionale e benemerita tecnologia ingegneristica restano solo cumuli ben separati di acciaio, rame e un po' di plastica. Nei prossimi mesi questa sarà la triste fine delle Ae 6/6, in gran parte utilizzate ancora come riserva e generalmente conosciute come Locomotive del Gottardo.

Il simbolo della rinascita

«Sì, fa male», così Roland Seidel, responsabile della gestione flotte di SBB Cargo, commenta la rottamazione di questa fiera locomotiva. «A essere tristi non sono solo i fan della ferrovia, ma anche i miei colleghi e il top management. La Ae 6/6 incarna una grandissima passione.» Conferma il macchinista Bruno Lämmli (vedi l'intervista a

pagina 26): «Fa male perdere per sempre qualcosa di familiare.»

La scomparsa di questo mito addolora tutti. Ad eccezione della celebre Cocco-drillo, nessun'altra locomotiva è entrata così profondamente nei cuori degli Svizzeri: dopo la guerra è stata un simbolo della rinascita, della modernità e allo stesso tempo dell'orgoglio nazionale. Dice Seidel: «La Ae 6/6 ha annunciato in Svizzera una nuova era della ferrovia.»

Dal punto di vista tecnico, all'epoca il nuovo veicolo era il top a livello mondiale: 6 motori da 1000 CV l'uno erano in grado di trasportare treni da 600 tonnellate a una velocità che poteva raggiungere i 74 km/h. Riusciva addirittura a trainare 750 tonnellate con pendenze fino al 21 per mille, quindi era perfetta per il transito sul San Gottardo ed è stata la prima locomotiva delle FFS che si poteva guidare anche stando seduti. La gente, però, non l'amava solo per la tecnologia. Alle locomotive venivano assegnati i nomi di cantoni, comuni e città, e sulla fiancata spiccava grande ed orgoglioso il rispettivo stemma. «Non si trattava semplicemente di un'idea di marketing. È nata veramente dal cuore», spiega Roland Seidel. «Oggi siamo più razionali, per cui spesso le locomotive hanno solo dei numeri. L'assegnazione del nome e il battesimo, però, sono stati volutamente riportati in vita per la nostra nuova locomotiva ibrida per lo smistamento Eem 923.»

In occasione dell'entrata in servizio di una nuova Ae 6/6, nelle rispettive località spesso l'evento sfociava in una festa popolare. Il suo primo viaggio avveniva sempre attraverso il San Gottardo, a destinazione del Canton Ticino, con a bordo le scolaresche del posto: per migliaia di Svizzeri questa è ancora oggi un'esperienza memorabile.

La Ae 6/6 è stata costruita in 120 esemplari che per 20 anni hanno svolto il loro servizio sul San Gottardo e in parte anche sul Sempione. Alla fine degli anni '60 le locomotive sono state ritirate da quelle zone e utilizzate in pianura e poi, negli anni '90, sono state impiegate in modo mirato per il trasporto delle merci: con il tempo erano diventate troppo lente per le esigenze del



I pezzi più grandi vengono scomposti manualmente in parti sempre più piccole con il cannello ossidrico.

traffico viaggiatori. E ora è davvero la fine. Jens Galdiks, responsabile tecnico delle flotte di SBB Cargo, spiega: «Oggi queste locomotive hanno un'età media di 55 anni. Dovrebbero essere sottoposte a una >



Le parti scomposte della locomotiva vengono separate e vendute sul mercato dei materiali riciclati. Il rame, utilizzato nei moderni telefoni cellulari, è molto richiesto.

revisione completa, il che richiederebbe parecchi milioni e non le renderebbe comunque all'altezza delle esigenze della moderna operatività ferroviaria. Prima o poi arriva il momento in cui una locomotiva di questo tipo, con un design della fine degli anni '40 e componenti così antiquati, non è più remunerativa. Bisogna essere capaci di lasciarla andare.»



Dopo lo smontaggio, la maggior parte della locomotiva da 120 tonnellate sarà fusa e riciclata.

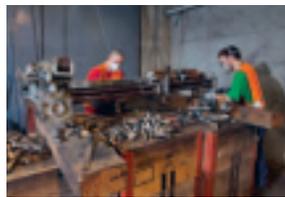
Con un'età media di 55 anni, la Ae 6/6 ha già reso molto più di quanto non ci si aspettasse. Per una locomotiva moderna si calcola una durata operativa di 35-40 anni. «Se la locomotiva è riuscita a resistere così a lungo, il merito è dell'ottima progettazione e del credo di quell'epoca, quando si pensava di poter revisionare o sostituire tutti i componenti della locomotiva. Il risultato è stata una manutenzione molto accurata, e legata a emozioni positive. Di conseguenza le sono state prestate tante attenzioni e si è investito adeguatamente nella cura e nella manutenzione. Per molti anni è stata il fiore all'occhiello delle FFS», spiega Seidel.

Delle 120 Locomotive del Gottardo costruite, solamente dieci sono ancora a disposizione di SBB Cargo come veicoli di riserva. In autunno le aspetta l'ultimo impegno per il «trasporto delle barbabietole», durante il periodo del raccolto della barbabietola da zucchero, in cui in un arco di tempo breve è richiesta una grande disponibilità di locomotive per il traffico merci. «Spero ancora che riusciremo a vendere il maggior numero possibile di locomotive», dice Roland Seidel. Chi lo desidera può portarsi a casa questo mito per meno di 100.000 franchi, però le locomotive non potranno essere più utilizzate

per viaggiare. Questo compito spetterà a FFS Historic, che in futuro manterrà pronte per l'uso sei locomotive che rappresenteranno l'eredità storica delle FFS per i posteri. Ciò che non potrà essere venduto sarà rottamato.

In linea con la strategia di sostenibilità delle FFS, grande importanza viene attribuita a una lavorazione il più possibile ecologica. La rottamazione sarà affidata a due ditte speciali, con l'obiettivo di produrre la minore quantità possibile di rifiuti. Una di queste aziende, che ha sede sul Lago di Ginevra, riuscirà a riciclare il 98% di ogni Ae 6/6 rottamata.

Prima della demolizione di una locomotiva vengono smontati alcuni componenti preziosi, come ad esempio i dispositivi di protezione treni, le apparecchiature



Dopo otto giorni: le singole parti della locomotiva sono pronte per il mercato mondiale delle materie prime.

radio, le antenne e i tachimetri. Poi viene scaricato l'olio e ha inizio lo smontaggio. Per due giorni e mezzo vengono dapprima smontati i componenti elettrici, quindi la carcassa della locomotiva viene scomposta con cannelli ossidrici e grandi cesoie idrauliche e infine i componenti più grandi, come ruote ed assi, vengono tagliati in piccoli pezzi. Le parti così scomposte vengono separate in base alle tipologie di materiali e rientrano nel circuito mondiale delle materie prime: il rame è uno dei materiali più richiesti. E così una parte della mitica Ae 6/6 tornerà anche alla popolazione svizzera: sotto forma di componenti in rame nei nuovi telefoni cellulari. —



<http://bit.ly/Ae66ita>

Video accelerato sulla scomposizione della Locomotiva del Gottardo

Intervista

«Rendeva tutto meno frenetico»

Bruno Lämmli (42) è da 22 anni macchinista nel deposito di Erstfeld e ha ancora la possibilità di guidare una delle ultime Ae 6/6 rimaste. Guida treni speciali per ospiti o i trasporti commissionati da FFS Historic.

SBB CARGO: Signor Lämmli, si ricorda il suo primo incontro con l'Ae 6/6?

BRUNO LÄMMLI: Sono entrato nella cabina di guida della mia prima Ae 6/6 all'età di 21 anni, ero un macchinista in erba. Tutto era nuovo e naturalmente ero un novellino che si faceva facilmente impressionare dalla locomotiva.

Cosa ha significato la Ae 6/6 per i macchinisti?

Era utilizzata per tutti i tipi di treni. Per questo motivo, alcuni macchinisti la amavano, altri la odiavano. Però una cosa era importante: quasi sempre si tornava a casa senza problemi. La Ae 6/6 può essere definita uno strumento di lavoro molto affidabile.

Qual era la particolarità di questa locomotiva?

La sua particolarità era lo sfruttamento della forza di trazione. Grazie ai suoi sei assi, anche con il cattivo tempo la Ae 6/6 trainava i carichi come se fosse la cosa più facile del mondo. Inoltre con la Ae 6/6 era sempre un po' più piacevole lavorare perché rendeva tutto un po' meno frenetico.

Ha avuto un'esperienza particolare?

Scegliere una non è facile. Ad esempio ricordo i volti felici delle persone nelle stazioni quando riconoscevano la «loro» locomotiva.

Come sono al confronto le nuove locomotive?

Mentre sulla Ae 6/6 si udiva ancora ogni singola manovra, nelle nuove locomotive si aziona un computer che esegue i comandi in modo silenzioso. Con la Ae 6/6 il lavoro era ancora esclusivamente manuale.

«Il progetto più importante del decennio»

Il progetto FAIF della Confederazione ha lo scopo di garantire a lungo termine il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria. Secondo le stime delle FFS, ne trarranno beneficio anche il traffico merci e i suoi clienti.

Testo: Peter Krebs

Dopo le votazioni popolari sulla Ferrovia 2000 e le NFTA negli anni '80 e '90, la Svizzera si trova nuovamente di fronte a una decisione che determinerà il futuro del trasporto pubblico. Probabilmente a febbraio 2014 la popolazione sarà chiamata al voto sul progetto FAIF relativo a «Finanziamento e ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria.» Secondo le stime delle FFS si tratta «del progetto ferroviario più importante del decennio.»

Finanziamento e ampliamento

Il FAIF è composto da tre parti. Con il Fondo per l'Infrastruttura Ferroviaria (FInFer), il progetto crea innanzitutto un finanziamento duraturo per la rete ferroviaria. In secondo luogo, il progetto contiene anche un grande programma di ampliamento a lungo termine. Il Programma di sviluppo strategico (PROSSIF) sarà realizzato in varie fasi e si potrà adattare in modo flessibile alle nuove esigenze e ai nuovi sviluppi. In terzo luogo, il FAIF fornisce anche una proposta su come si potrebbe configurare la prima fase di ampliamento del PROSSIF fino al 2025. Il FAIF, pertanto, non dice solo da quali fonti arriveranno i fondi, ma anche per cosa saranno utilizzati. Fondamentalmente vi sono due novità:

- mentre per i grandi progetti ferroviari degli ultimi anni erano necessari appositi finanziamenti a termine, il FInFer è a tempo indeterminato;
- con i mezzi del fondo, oltre all'ampliamento saranno finanziate anche la gestione e la manutenzione della rete ferroviaria.

Tre motivi a favore del FAIF

1 Il FAIF crea un finanziamento nuovo e duraturo dell'infrastruttura ferroviaria. Il Fondo per l'Infrastruttura Ferroviaria (FInFer) è a tempo indeterminato. Sarà alimentato da fondi supplementari. Finanzia sia l'ampliamento, sia il mantenimento della sostanza e la gestione della rete.

2 Il FAIF consentirà di ampliare ulteriormente e in modo adeguato l'infrastruttura ferroviaria di tutta la Svizzera, di aumentare gradualmente l'efficienza della rete e di superare le situazioni critiche di capacità.

3 Dell'ampliamento della rete beneficia anche il traffico merci. Vari sottoprogetti, tra cui binari di sorpasso e separazione dei flussi di traffico, garantiscono e aumentano la capacità e la qualità su importanti tratte ed assi sovraccarichi.

In futuro vi saranno molti più fondi a disposizione per queste attività fondamentali. Oltre alle fonti da cui la Confederazione oggi alimenta l'infrastruttura ferroviaria (fondo FTP e convenzioni sulle prestazioni) arriveranno altri fondi per un ammontare di circa 700 milioni di franchi all'anno, che risulteranno dall'aumento dei prezzi dei tracciati, dalla riduzione della detrazione delle spese di trasporto per i pendolari sull'imposta federale diretta e da un contributo dei Cantoni.

L'aumento è significativo, anche perché attualmente la rete è sottofinanziata. Il denaro, a medio termine, non basta per la gestione, il mantenimento della sostanza e l'ampliamento. Il FAIF ora assicura che le ferrovie potranno mettere a disposizione dei clienti anche in futuro un'offerta valida e finanziata in modo duraturo.

Una prima grande fase di ampliamento sarà realizzata entro il 2025, e comprende progetti per un totale di 6,4 miliardi di franchi; qui il Parlamento ha quasi raddoppiato la proposta del Consiglio federale di 3,5 miliardi, in virtù della previsione che il trasporto su rotaia continuerà a crescere in modo sostanzioso: la Confederazione prevede tassi di crescita elevati fino al 2030 sia nel traffico viaggiatori che nel trasporto merci.

Benefici anche per il traffico merci

Questa crescita del traffico merci «può essere realizzata solo con un ulteriore ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria adeguato ai fabbisogni». Johannes Erhart, Responsabile Rete all'interno del settore Sviluppo aziendale di SBB Cargo AG, ne è convinto: «Per continuare a trasporta- >

re puntualmente le merci dei clienti e liberare le strade occorre un numero sufficiente di tracciati di alta qualità.»

Per SBB Cargo urgono interventi sull'asse ovest-est. Qui, infatti, i crescenti fabbisogni di tracciati per il traffico viaggiatori e merci si sovrappongono in modo particolarmente grave. Nella prima fase di sviluppo, quindi, sono previsti anche ampliamenti su questo asse. Secondo Erhart, nel garantire le capacità occorrerà considerare in primo luogo le esigenze del traffico merci, tra cui i binari di sorpasso sul Lago di Ginevra. Grazie al tunnel presso il Lago di Biemme, nei pressi di Ligerz, sul versante sud del Giura sarà possibile aumentare le capacità in modo mirato. Inoltre, la fase di sviluppo del 2025 contiene molteplici interventi che copriranno l'incremento della domanda nel traffico viaggiatori senza aumentare la pressione sui tracciati del traffico merci.

La seconda fase di ampliamento

Tuttavia, nella prima fase non saranno eliminate tutte le difficoltà prevedibili nella rete delle FFS. La questione più urgente è una soluzione nell'area di Aarau-Zurigo, in cui la domanda del traffico viaggiatori e merci si scontra con i limiti delle capacità. Qui si trova anche l'accesso alla stazione di smistamento Limmat, la più importante della Svizzera. «Questo problema deve essere affrontato in modo mirato entro il 2030», chiede Johannes Erhart.

Anche questo sembra possibile grazie al FAIF. Entro il 2030 dovrebbe seguire

una seconda fase di ampliamento, in cui sono previsti interventi in quest'area. Entro il 2018 il Consiglio federale elaborerà un progetto corrispondente. L'orizzonte di pianificazione del PROSSIF si estende ben oltre il 2030. Il programma contiene misure per un'entità di circa 42 miliardi di franchi, suddivise in livelli d'urgenza. «Per SBB Cargo è importante far confluire le proprie esigenze in questo processo», afferma Erhart. Alla base c'è la pianificazione a lungo termine, che è integrata nella pianificazione generale delle FFS.

Il grande progetto FAIF d'altronde ha un ruolo determinante anche per il corridoio di 4 metri sull'asse del San Gottardo. Il Consiglio federale vuole realizzarlo entro il 2020. Nel suo messaggio al Parlamento, approvato lo scorso maggio, il Consiglio federale prevede di finanziarlo dapprima con il fondo FTP e successivamente con il FInFer, non appena quest'ultimo sarà attivo.

Il che presuppone che i cittadini che si recheranno alle urne approvino il progetto FAIF. Le opportunità ci sono tutte. Il Consiglio degli Stati, nella votazione finale, ha accolto il progetto senza voti contrari e anche il Consiglio nazionale lo ha approvato ad ampia maggioranza. —

JOHANNES ERHART
dirige il reparto Rete all'interno del settore Sviluppo aziendale di SBB Cargo. È quindi anche responsabile per il dossier FAIF in seno a SBB Cargo.



Politica

GIUGNO 2013: il Consiglio nazionale e il Consiglio degli Stati approvano il progetto FAIF ad ampia maggioranza. Nella consultazione hanno aumentato la prima fase di ampliamento a 6,4 miliardi di franchi.

GIUGNO 2013: il comitato d'iniziativa annulla l'iniziativa popolare «Per il trasporto pubblico». Il FAIF è la controproposta diretta a questa iniziativa.

FEBBRAIO 2014 (PRESUMIBILMENTE): i cittadini votano il progetto FAIF.

2016 (PRESUMIBILMENTE): entrano in vigore le basi legali del FAIF. Il progetto può essere attuato.

2017: i prezzi dei tracciati saranno aumentati per la seconda volta dopo il 2013. Le entrate supplementari fanno parte del progetto FAIF.

2018: il Consiglio federale sottopone al Parlamento la seconda fase di ampliamento del progetto FAIF, che contiene le misure da attuare entro il 2030.

ENTRO IL 2025: attuazione della prima fase di ampliamento del FAIF.

Opinioni

«Meglio costruire un'opera in più»



Un paese prospero ha bisogno di una buona infrastruttura. Oggi i tracciati disponibili non sono sempre in linea con le esigenze dei trasportatori. Nei terminal c'è un grande bisogno di interventi. Se i camion devono attendere troppo a lungo un container, questo ritardo si ripercuote negativamente sulle strade.

Il FAIF potrebbe essere un passo nella direzione giusta. Ogni progetto infrastrutturale è importante. Senza le gallerie del Lötschberg e del San Gottardo, oggi la Svizzera non se la passerebbe così bene. E allora? È meglio costruire un'opera in più, che sia ferroviaria o stradale, piuttosto che lasciar languire il denaro in flussi non sostenibili.

Hans-Peter Dreier

CEO di Dreier Transporte-Logistik, Suhr

«Potenziare il traffico su rotaia»



Nei primi 10 anni di questo secolo il traffico merci su strada, calcolato in tonnellate-chilometro, è cresciuto del 25% circa, mentre quello su rotaia è rimasto stabile. Il problema potrebbe acuirsi ulteriormente. Il progetto FAIF aiuta a potenziare il traffico su rotaia. L'ampliamento, però, va adeguato

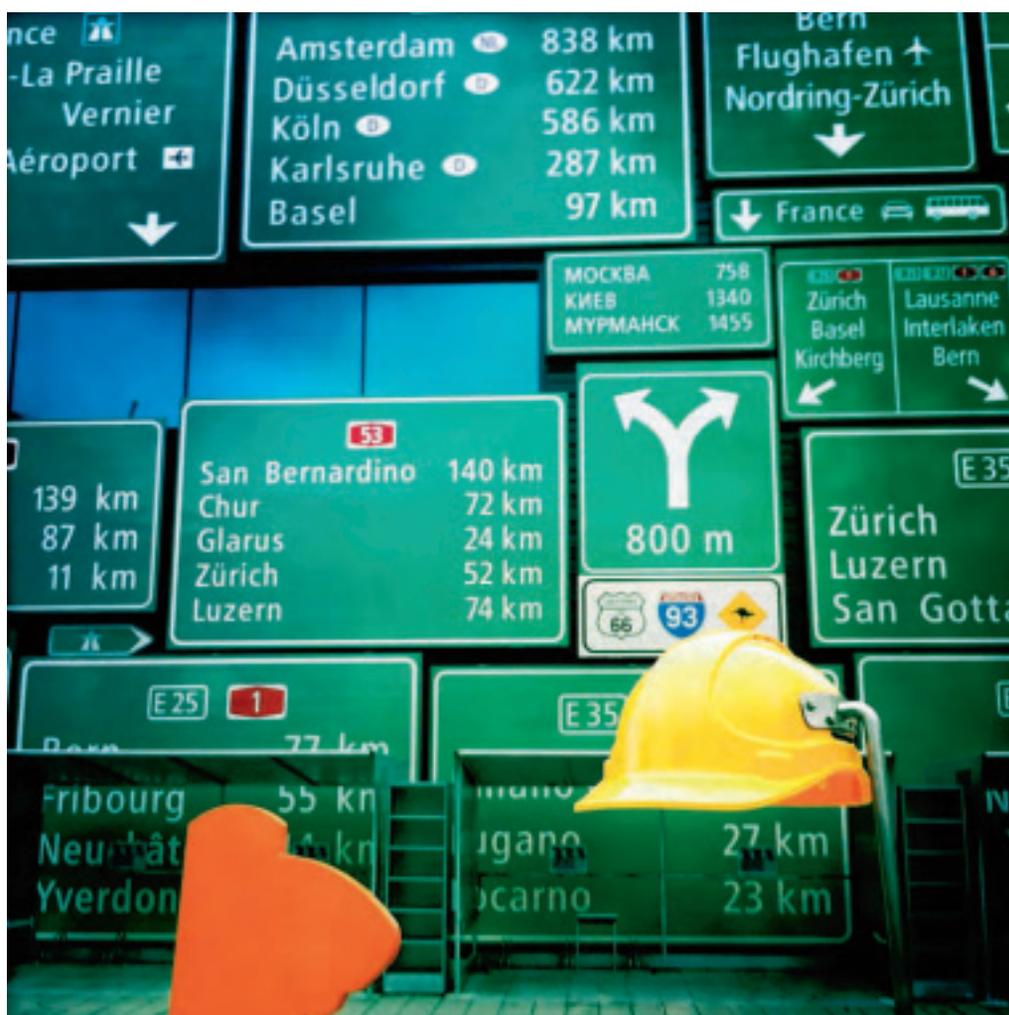
in modo più mirato alle esigenze dei trasportatori e non principalmente a quelle degli operatori ferroviari. Anche le condizioni quadro vanno messe in discussione con spirito critico, chiedendosi per es. se in termini di economia nazionale e politica dei trasporti sia giusto continuare a trattare in genere con priorità il traffico viaggiatori rispetto a quello merci.

Bernhard Metzger

Responsabile della Direzione Logistica e Trasporti della Migros; vice presidente di Swiss Shippers' Council (SSC)

Destreggiarsi nella selva dei cartelli stradali

Il fotografo indipendente Markus Bertschi è un osservatore molto attento al dettaglio:



«Oggi per fortuna esiste il navigatore per trovare il percorso migliore, e chi punta sulla rotaia arriva a destinazione in modo ancora più semplice.»

Museo Svizzero dei Trasporti, Lucerna

Nadine Strittmatter, una top model a sostegno del riciclaggio

«Avere la coscienza sporca ha anche i suoi vantaggi»

Testo: Jean-Pierre Ritler

Fotografia: Maurice Haas

Nadine Strittmatter ha trovato il tema che fa per lei. Come poche altre nel business internazionale della moda, si impegna a favore della sostenibilità. È ambasciatrice di MyClimate, uno dei leader mondiali nella fornitura di misure di compensazione volontarie, lavora per Fair Power, la prima piattaforma commerciale per la certificazione della corrente elettrica proveniente da fonti rinnovabili e la si riconosce su manifesti e annunci dell'attuale campagna di riciclaggio in Svizzera «Io differenzio».

Ha una personalità spiccata, è intelligente, interessante e ha le proprie idee. Ancor peggio, dice quel che pensa. E ha comunque successo. Comunque? «Le ragazze giovani che lavorano come modelle nel mondo della moda sono indottrinate a non pensare con la propria testa. Avere una propria opinione, ribellarsi: tutte cose che non sono ammesse dalle agenzie e che non piacciono ai casting», spiega Nadine Strittmatter. Lei però ci è riuscita e oggi questa 28enne di Baden (Argovia) è l'unica vera top model della Svizzera.

Il carattere conta

Tutto è iniziato all'età di 16 anni, quando si è classificata al 5° posto al concorso Elite Model Look. È andata via di casa, si è recata a Parigi e poco dopo era già sulle liste di Chanel e Dior. Da allora posa davanti alla macchina fotografica in tutto il mondo per i più grandi del settore. Ha un'agenda che è un capolavoro di logistica: la quotidianità è scandita da innumerevoli appuntamenti per casting, fitting,

shooting o interviste. In questo business, 13 anni di successo sono una mezza eternità. «Le modelle veramente valide si definiscono per il carattere e non per la bellezza», dice Nadine, «tutte le top model scelgono un tema per il quale impegnarsi. È questo che fa la differenza rispetto a quelle che hanno solo una breve carriera.»

Il treno al primo posto

La presa di coscienza nei confronti della sostenibilità è arrivata solo con il tempo. Dice Nadine: «Sono cresciuta in campagna, ero sempre a contatto con la natura, ma solo viaggiando in lungo e in largo per il mondo ho capito quanto sia importante difendere l'ambiente. Mi sono accorta che in tutto il mondo vi sono molte persone che si impegnano a favore di questi temi. Un tempo la Svizzera non era molto evoluta in questo contesto; la California, ad esempio, era già molto più avanti. Ma ho visto anche le tante conseguenze negative dovute alla noncuranza.»

Il suo stesso settore dimostra che è necessario agire. «La coscienza ambientale purtroppo non è molto sviluppata nel business della moda. Certo, vi sono alcune figure esemplari che fanno del bene in questo campo, come ad esempio Stella McCartney. Ma è pur sempre un'eccezione.» È molto difficile trovare una moda sostenibile.

Nadine tenta in prima persona di approcciarsi alla natura nel modo più rispettoso possibile. «Faccio durare i miei abiti preferiti il più a lungo possibile. Molti li regalo, oppure li consegno ai punti di rac-

colta degli indumenti usati. L'anno scorso ho viaggiato con SolidarMed attraverso i villaggi del Mozambico. Lì ho visto che le cose arrivano davvero a destinazione.»

Dice che in viaggio si sforza di minimizzare lo spreco di risorse. «Quando posso viaggio in treno», afferma. Non solo è più ecologico, ma anche più piacevole: nel frattempo posso lavorare, telefonare, ecc. «Ma siamo onesti: viaggio molto in aereo, è il mio lavoro. In quest'ottica il mio bilancio di CO₂ è catastrofico.»

Quindi ha la coscienza sporca? «Uhm, se non l'avessi in effetti ci sarebbe qualcosa di sbagliato», ammette. «Ma avere la coscienza sporca ha anche i suoi vantaggi: mi stimola ad agire.»

Divulgare il messaggio della sostenibilità e sensibilizzare la società: ecco per cosa si impegna Nadine Strittmatter. Non importa se il settore della moda approvi o meno. «Per me è importante essere autentica. Solo così posso guardarmi allo specchio ogni giorno e sentirmi bene. Sono stata educata così ed è anche il mio consiglio per le giovani modelle: non tentate di essere qualcun altro e restate fedeli alla vostra personalità.» —



blog.nadinestrittmatter.com

Planet Nadine – il blog di Nadine Strittmatter

<http://www.nadinestrittmatter.com>

Sito web di Nadine Strittmatter

<http://www.ich-trenne.ch>

«Io differenzio» – la campagna per il riciclaggio di Swiss Recycling



La sua agenda è un capolavoro di logistica: la top model Nadine Strittmatter durante lo shooting per SBB Cargo.



SBB CFF FFS Cargo

Là dove la natura è importante, ci siamo anche noi.

Oggi pensiamo già al domani, e quindi puntiamo su servizi di trasporto sostenibili e a basso impatto sulle risorse. E così rendiamo il traffico ferroviario unico ed ecologicamente vantaggioso per la piazza economica svizzera. Per trasporti ecocompatibili. www.sbbcargo.com

