

cargo

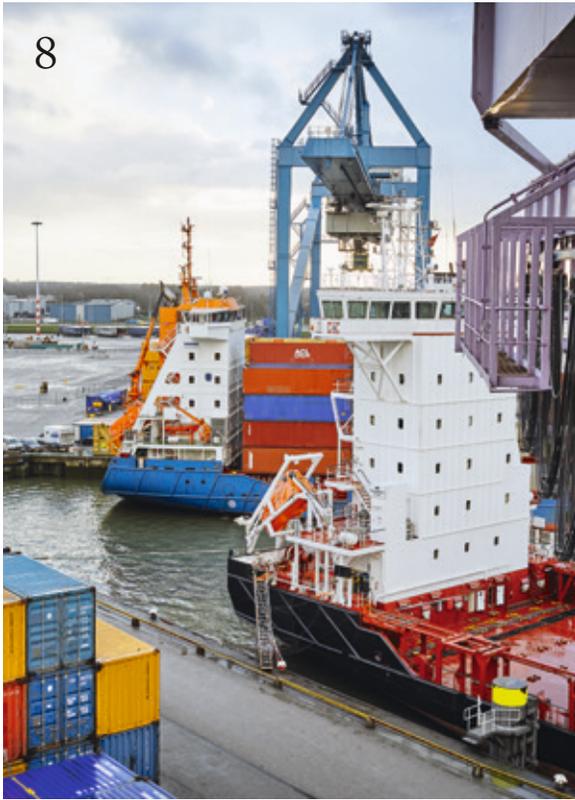
Il futuro
inizia qui

Treni merci
nel Gottardo:
più veloci,
lungi e pesanti

Pag. 16

La nuova galleria del Gottardo:
tutti i vantaggi dell'opera del secolo

Cargo 1/2016



- 4 Saggio di Zora del Buono
Offen – Ouvert – Aperto!
- 8 Salto di qualità nel traffico nord-sud
Direttissima Rotterdam–Genova
- 13 Michail Stahlhut, FFS Cargo International
«Perforare un terreno sconosciuto»
- 16 Facts & Figures
Dritto al cuore
- 18 Incontro tra CEO
Fabio Regazzi, Swiss Shippers' Council
- 21 Ritratti di clienti
Viva il San Gottardo!
- 22 Highlights del Gottardo
È partito il conto alla rovescia
- 23 L'oggetto
Ben cablata
- 24 Reportage Centrale d'esercizio Sud delle FFS
Periscopio per vedere lontano
- 28 NFTA
Continuare a costruire per il futuro
- 30 La mia logistica
Luca Müller, conducente di PistenBully

Impressum

La rivista di logistica di FFS Cargo è un periodico quadrimestrale pubblicato in tedesco, francese e italiano.

Tiratura complessiva: 7500 copie **Redazione FFS Cargo:** Pavo Prskalo (responsabile), Brigitte Hager, Miriam Wassmer, Matthias Widmer **Redazione Craftt:** Roy Spring (responsabile), Kristina Morf, Peter Krebs, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi **Concept, layout e realizzazione:** Crafft Kommunikation AG, Zurigo **Traduzioni:** Traductor, Basilea **Litografia e stampa:** Neidhart + Schön AG, Zurigo **Indirizzo redazione:** FFS Cargo, «Redazione rivista di logistica cargo», Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten, cargomagazin@sbbcargo.com.

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

Abbonamento gratuito su www.sbbcargo.com/it/abbonamento
Abbonatevi gratuitamente alla rivista Cargo in tutta la Svizzera, oppure leggete la versione online su www.sbbcargo.com. Per comunicare un cambio di indirizzo o cancellare l'abbonamento scrivere a: cargomagazin@sbbcargo.com



ClimatePartner°
carboni neutrale al clima

Stampa | ID: 53232-1308-1004

In dirittura d'arrivo

Il 2016 segna una pietra miliare nella storia del trasporto merci su rotaia in Europa. Con la Galleria di base del San Gottardo, la visione secolare di creare un filo diretto tra il Mare del Nord e il Mar Mediterraneo diventa una realtà tangibile. Ancora una volta la Svizzera torna al centro dell'attenzione internazionale quando si tratta di collegare il nord e il sud del continente europeo. Nel nostro paese dobbiamo essere orgogliosi di questo capolavoro di ingegneria!

In questo numero rendiamo omaggio alla costruzione del secolo illustrandone tutti i benefici. Per iniziare quest'avventura siamo riusciti a conquistare la famosa scrittrice svizzera Zora del Buono. Per la sua novella di recente pubblicazione «Gottardo», la scrittrice di Zurigo di origine italiana ha impiegato mesi per le sue ricerche nei cantieri della Galleria di base del San Gottardo. Ha scritto un saggio in esclusiva per la nostra rivista, in cui esprime la propria esperienza tra il nord e il sud e il fascino perenne del Gottardo (pagina 4).

Rotterdam e Genova sono i due poli contrapposti della nostra storia di copertina, che ci racconta quali nuove possibilità si aprono per il settore dei trasporti e della logistica attraverso la Galleria di base del San Gottardo e quali

sono le elevate aspettative correlate (pagina 8).

Una cosa è certa: la nuova galleria del San Gottardo rimescola le carte nel settore dei trasporti sull'asse nord-sud. In primo piano al momento ci sono tuttavia i fervidi preparativi per la grande celebrazione di inaugurazione dal 1° al 5 giugno 2016, alla quale sono invitate non solo persone celebri di tutto il mondo, ma anche l'intera popolazione.

Vi auguro una piacevole lettura.

Pavo Prskalo
Responsabile della comunicazione a. i.

pavo.prskalo@sbbcargo.com



1.6.2016:

te Offen S Aperto



1200 invitati svizzeri e stranieri, tra cui numerosi capi di Stato e di governo, non vogliono mancare alla cerimonia di inaugurazione della Galleria di base del San Gottardo il 1° giugno 2016. E non a torto!

*Testo: Zora del Buono
Illustrazione: Pascal Staub*



Ouvert We're Open!



Facciamo un passo indietro o, meglio ancora, proiettiamoci verso l'alto nel gelido seppur splendente cielo al di sopra delle Alpi svizzere e guardiamo in basso verso la Terra. Vediamo dei massicci montuosi, dietro a questi colline e pianure e infine in lontananza il mare. Ammiriamo le coste e tantissime città portuali. Due di queste spiccano in modo particolare: una è circondata da un paesaggio pianeggiante, l'altra sorge direttamente sul mare e ha

verdi montagne alle spalle. Sono Rotterdam e Genova. Mentre la bella città italiana, chiamata anche «la superba», è percorsa solo da un breve torrente, Rotterdam è attraversata dal corso principale del Reno, la Nuova Mosa, che sfocia placidamente nel Mare del Nord.

Il Reno sgorga dal Lago di Toma nel massiccio del San Gottardo, nei pressi di Sedrun. Dalle sponde del piccolo lago non si gode di una grande visuale, bisogna sali-

re un po' per lasciar errare lo sguardo in lontananza e con un tocco di fantasia immaginarsi laggiù in basso i colorati container e autocarri così come le merci alla rinfusa che a bordo di treni attraversano l'Europa, ad esempio collegando i porti internazionali di Rotterdam e Genova, da un mare all'altro. Arrivano da qualsiasi direzione; come le venature di una foglia, i binari diventano sempre più fitti e alla fine confluiscono per così dire nel >

gambo della foglia, una strettoia che si trova proprio sotto di noi. E con un tocco in più di fantasia ci sembra che qualcosa accada nel profondo della montagna, avvertiamo una dolce vibrazione a duemila metri al di sotto di Sedrun. Oggi, infatti, i treni non producono più un fracasso assordante, ma attraversano silenziosamente le nuove gallerie con i loro carichi collegando il nord al sud.

Attraverso la «Twärrenbrücke»

Proviamo dapprima a pensare in grande, dunque a livello europeo e non locale. Il Gottardo infatti è un luogo che ha sempre avuto una connotazione europea; persino il nome gli fu dato da un uomo che proveniva da settecento chilometri di distanza, Gottardo di Hildesheim (960-1038), uno dei santi più venerati nel Medioevo. Non a caso la montagna più celebre della Svizzera, insieme al Cervino, si chiama San Gottardo. Rendere questa montagna transitabile è stata un'impresa eccezionale. Dal giorno in cui la passerella «Twärrenbrücke» fu costruita sulle gole della Schöllenen, si continuò a progettare, co-

FR



François Hollande
«Dovrò ritornare.
E sarà un piacere!»

Il presidente francese circa l'inaugurazione della Galleria di base del San Gottardo («Neue Luzerner Zeitung», 17. 4. 2015)

IT



Matteo Renzi

«Il mondo ha bisogno di un'Italia in cui è possibile ricordare non solo il passato, ma costruire una buona esperienza per il futuro.»

Il Presidente del Consiglio dei Ministri italiano nel film documentario «Girlfriend in a Coma» di Bill Emmott.

struire e anche morire. La prima testimonianza scritta di un viaggio attraverso il Gottardo andato a buon fine risale al 1234; al tempo il Ponte del diavolo aveva quattro anni ed era ancora in legno. Fu così che tutto ebbe inizio e si andò avanti fino all'era delle costruzioni high-tech in cui le TBM (tunnel boring machine) con nomi di donna perforano la pietra. Ma come 800 anni fa gli urani e i ticinesi non si sarebbero mai immaginati che un giorno una galleria perfettamente progettata avrebbe attraversato le loro Alpi e sarebbe stata percorsa da treni merci e passeggeri, allo stesso modo oggi noi non sappiamo come si presenterà la montagna nel 2800. E neppure se porterà ancora il nome di oggi. 800 anni sono tanti.

Una realtà secolare

Ma ridimensioniamoci per un attimo e dimentichiamo i secoli e il traffico globale, i porti d'oltreoceano, la velocità e il risparmio di tempo, la sofisticata logistica e tutti i record mondiali che la nuova galleria del San Gottardo, come tutti sanno, nasconde in sé. Concentriamoci piuttosto sulla realtà locale e sulle persone che vivono e lavorano sui due versanti del Gottardo lasciando le loro tracce. Anche in questo caso lo spirito cosmopolita svolge un ruolo importante.

L'esperanto della galleria

Parliamo ad esempio dell'operaio Renato R., un giovane siciliano che volava due volte al mese con easyJet da Milano a Catania, per tornare con uno zaino pieno di sughi squisiti preparati dalla mamma, che riscaldeva sul fornello montato di nascosto nella sua camera nel villaggio di container e che gustava con due amici, ogni volta diversi per evitare che nascessero gelosie. Oppure Kurt, il posatore di binari del Vorarlberg dal fisico possente e dalla voce dolcissima, che ripeteva sempre che presto si sarebbe dedicato solo al suo allevamento di porcellini d'India abissini e avrebbe gestito una malga in Austria. Kurt aveva giurato che il Gottardo sarebbe stato il suo ultimo cantiere in una galleria, mentre poi firmò il contratto per un altro lavoro in un foro buio e rovente da qualche parte nel Bernese, in cui oggi si immerge giorno dopo giorno, perché le gallerie sono come una droga. E poi c'è Anda, che è fuggita dagli squallidi prefabbricati di Bucarest per lavorare come cameriera in un albergo di Ascona e che parla uno strano e confuso

DE



Rüdiger Grube

«Vogliamo sfruttare il grande potenziale dell'ampliamento infrastrutturale in Germania e Svizzera a beneficio dei nostri clienti.»

Il CEO di Deutsche Bahn in un comunicato stampa del 2010.



DE

Angela Merkel

«La situazione del traffico nel nostro Paese è paragonabile solo in parte a quella della Svizzera.»

La cancelliera risponde alla domanda sul perché la politica di trasferimento tedesca non raggiunge gli stessi risultati ottenuti in Svizzera («Auto Bild», 4. 9. 2009).

mix di lingue, comune a tanti altri lavoratori: le parole vengono create a partire da diverse lingue e alla fine tutti si capiscono alla perfezione parlando una sorta di esperanto della galleria.

La «Nuova California» a Göschenen

La maggior parte dei lavoratori se n'è andata, ma alcuni si sono stabiliti nei villaggi sui due versanti del Gottardo. Alcuni resteranno degli stranieri, altri invece si integreranno, troveranno lavoro e apriranno negozi. Lo stesso accadde dopo il completamento del primo tunnel ferroviario nel 1882, l'opera che è passata alla storia della Svizzera come il progetto più imponente di tutti i tempi e che fu una tortura non solo per le persone ma anche per gli animali, soprattutto i muli. Già allora arrivarono molti stranieri, guardati con diffidenza, che lavorarono duramente. Molti cambiarono vita per seguire questa idea folle di creare un transito rapido frantumando e facendo brillare la montagna per 15 chilometri. Non c'erano solo uomini, anche le donne lavoravano qui come lavandaie, cuoche e «donne di compagnia» nei bordelli, per lo più a Göschenen, chiamata la «Nuova California» per l'atmosfera di corsa all'oro che si respirava: è lavorando duramente che si ottengono risultati. Alcuni sono diventati urani e ticinesi DOC e sono gli antenati della po-

polazione attuale. Molti sono gli autoctoni che non conosceranno mai le loro origini. Anche in occasione della galleria stradale del 1980 arrivarono tanti lavoratori da lontano; alcuni hanno partecipato anche alla costruzione della nuova galleria del San Gottardo, magari svolgendo altre funzioni, ma pur sempre in prima linea. Le tre gallerie del Gottardo sono tutte frutto di progetti sia svizzeri che europei, nati dapprima come idee grandiose nelle menti dei progettatori, poi elaborati a tavolino e infine scavati nella roccia. Queste opere non sono solo capolavori della tecnica, ma anche un insegnamento di come far convivere diverse culture.

Un caffè sul mare

Stare sul Gottardo e lasciar errare lo sguardo attraverso le montagne è meraviglioso. E chi prova il desiderio di andare lontano, potrà bersi un caffè davanti al mare la mattina e cenare a Rotterdam la sera. O forse è meglio il contrario. Il tramonto a Genova è più bello. —

La scrittrice Zora del Buono, nata a Zurigo nel 1962, è architetto PF e cofondatrice della rivista a tema «mare». Il suo ultimo romanzo «Gotthard» è ambientato nel cantiere quasi ultimato della galleria della NFTA in Ticino. I destini di otto persone si incrociano drammaticamente in una sola mattinata.

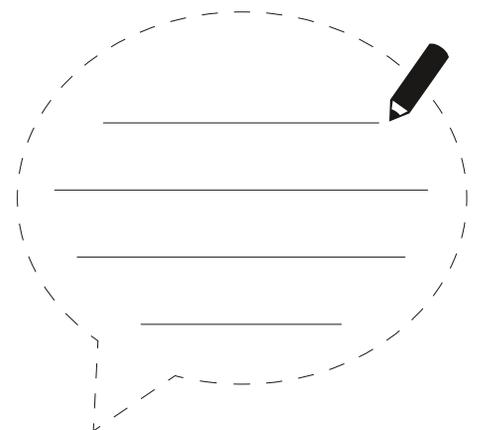
CH



Doris Leuthard

«Con la Galleria di base del Gottardo, la Svizzera crea un'opera che produrrà vantaggi non solo per la nostra generazione, ma anche per quelle future.»

La ministra svizzera dei trasporti all'Expo Milano (8. 6. 2015).



Cosa pensate dell'inaugurazione?

Il vostro parere sulla grande inaugurazione: scrivete un testo, fate una foto e inviateci il tutto via WhatsApp o MMS con nome e indirizzo al numero 079 867 0873. Tra le migliori risposte sorteggiamo cinque modellini di carri a pareti scorrevoli FFS Cargo di Märklin.

Direttissima Rotterdam–Genova

Tra poche settimane si inaugurerà la galleria ferroviaria più lunga del mondo. Già adesso è evidente che grazie a questa i grandi porti si avvicineranno e il traffico merci sull'asse nord-sud avrà nuove opportunità. E anche il Ticino ne trarrà vantaggio.

*Testo: Pirmin Schilliger
Fotografia: Jeroen Hofman*



Rotterdam: il più grande porto di acque profonde d'Europa punta sul trasferimento dei trasporti dalla strada ai battelli fluviali e alla rotaia.





Nel porto di Rotterdam si prevede l'arrivo di 30 milioni di container nel 2030, ovvero il triplo del trasbordo attuale.

Ci attende un grande giorno in cui un antico sogno diventerà realtà. Da oltre 2000 anni tantissime persone – somieri, politici, imprenditori, ingegneri, operai di cantiere – hanno cercato il modo per dominare il Gottardo. Il collegamento geograficamente più breve tra l'Europa centrale e il Mediterraneo non è stato solo un ostacolo, ma una costante fonte d'ispirazione. L'obiettivo vero e proprio, ovvero superare l'ultimo scoglio di una topografia ostile al traffico, sarà raggiunto con il completamento della nuova galleria del San Gottardo.

Punto di partenza: il mare

Al momento si sta discutendo sulla misura in cui la nuova galleria modificherà l'orientamento dei grandi flussi di merci in Europa. È impossibile trovare una risposta senza tenere conto dei porti e del mare. È là infatti che inizia la catena logistica, dalle navi sempre più grandi. «Gli armatori sono i motori dello sviluppo», dichiara Edmund Prokschi, responsabile Vendita e Sviluppo dell'offerta di FFS Cargo International, l'affiliata di FFS Cargo e Hupac

sull'asse nord-sud. Oggi non tutti i porti europei sono equipaggiati in egual misura per trasbordare rapidamente le crescenti quantità di merci da oltremare alle destinazioni dell'hinterland. I porti del Mare del Nord, primi fra tutti Rotterdam, Anversa e Amburgo, hanno potenziato costantemente i loro impianti per offrire un trasbordo di merci moderno.

E continueranno a farlo. Rotterdam ad esempio, il terzo porto marittimo più grande al mondo dopo Shanghai e Singapore, investe nuovamente oltre tre miliardi di franchi per ampliare i suoi impianti. Nei Paesi Bassi si prevedono 30 milioni di container in arrivo nel 2030, ovvero il triplo del trasbordo attuale. «La Galleria di base del San Gottardo è fondamentale per il nostro porto», conferma Wouter van Dijk, responsabile Logistica dei container del porto di Rotterdam, «la tratta Rotterdam-Italia è molto importante per noi in quanto le merci vengono trasportate per lo più su rotaia.» Con l'ampliamento dei terminal nell'area Maasvlakte, il volume continuerà a crescere nei prossimi anni. Gli investimenti sono indispensabili se Rot-

terdam vuole stare al passo con questa crescita enorme. Le autorità portuali sono convinte di riuscire così a gestire il traffico merci previsto anche in futuro, potendo contare anche sul maggiore trasferimento dei trasporti dalla strada ai battelli fluviali e alla rotaia.

I porti del Mediterraneo, invece, continueranno a essere la sfida maggiore a causa delle loro infrastrutture limitate per il trasporto dei container. A Rotterdam si trasborda una quantità di merci quasi sei volte superiore a quella di Genova. Il vantaggio di cinque giorni offerto dai porti liguri rispetto ai porti del Mare del Nord nel traffico marittimo verso l'Asia attraverso il Canale di Suez viene presto vanificato per le carenti capacità di trasbordo. Di conseguenza oggi una parte cospicua delle merci destinate all'Europa del sud viene scaricata nei porti del Mare del Nord e spedita al sud via terra. «L'apertura della nuova galleria del San Gottardo non cambierà da sola la situazione nell'immediato. I porti liguri non sono ancora pronti», spiega Marco Terranova, responsabile Produzione Italia di FFS Cargo International.



«La tratta Rotterdam-Italia è molto importante per noi in quanto le merci vengono trasportate per lo più su rotaia.»

WOUTER VAN DIJK
Responsabile Logistica dei container,
porto di Rotterdam



Binario alla stazione Rotterdam-Waalhaven: si caricano i treni merci diretti in Svizzera.

Ci si sta impegnando su vari fronti per migliorare la situazione. Il più grande armatore mondiale, Maersk, costruirà un nuovo porto per container a Savona nei prossimi anni. La tratta ferroviaria che collega la costa ligure al nord passando per l'Appennino continua però a essere una strozzatura. La linea ferroviaria «Terzo Valico dei Giovi» offrirà una soluzione a partire dal 2021, ma con una limitazione: anche questa tratta non sarà adatta ai treni di 2000 tonnellate. «Perché i nuovi collegamenti ferroviari possano veramente dare i loro frutti ed essere sfruttati al meglio, è fondamentale che i porti liguri continuino a investire fortemente nel loro ampliamento», sottolinea Maurizio Gentile, CEO di Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

«L'Europa si fa più piccola»

Ad ogni modo sul Gottardo, nel cuore della Svizzera, le pietre sono state spazzate via e la montagna è stata vinta. Dopo 17 anni di lavori, l'opera del secolo sarà inaugurata ufficialmente il 1° giugno 2016 e trasferita da ATG alle FFS. L'entrata in servizio della galleria l'11 dicembre 2016

sarà un ulteriore passo in avanti verso la ferrovia di pianura transalpina, che sarà ultimata solo con la galleria del Ceneri e il corridoio di quattro metri.

Solo le scoscese pareti rocciose e la possente montagna fanno presagire presso il portale nord ai piedi della Rynächtflue a Erstfeld che il viaggio attraverso la galleria durerà un po' di più. Per rivedere la luce del giorno al portale sud a Bodio (TI) si devono percorrere infatti 57 chilometri. La Galleria di base del San Gottardo riduce il tragitto di 30 chilometri evitando le gallerie elicoidali e le tante curve della vecchia linea di montagna. I treni merci attraversano le gallerie a una velocità fino a 140 km/h, i treni passeggeri fino a 200 km/h. «L'Europa si fa più piccola», afferma Michail Stahlhut, CEO di FFS Cargo International, «in quanto i tempi di percorrenza tra nord e sud si riducono drasticamente di un'ora circa.»

I treni merci stessi diventano più lunghi e più pesanti: le 1600 tonnellate distribuite su 580 metri di treno trainati da tre locomotive, come sulla vecchia tratta, diventeranno 2000 tonnellate per >



Il Gottardo apre nuove opportunità: treno merci di FFS Cargo International a Colonia.

«Da adesso alla fine del 2020, quando il corridoio di quattro metri sarà completato, ci aspettiamo un enorme passo avanti nel traffico merci su rotaia.»

MICHAEL STAHLHUT
CEO di FFS Cargo International

750 metri trainati da una sola locomotiva. Il sistema di controllo del traffico ETCS 2, compatibile in tutta Europa, riduce i tempi di successione dei treni a un intervallo di tre minuti. Il rischio di costose interruzioni è molto basso nella nuova galleria. Incidenti dovuti alle condizioni meteorologiche, come caduta di massi, slavine, frane e inondazioni, sono praticamente esclusi. Qualora si verifici un imprevisto indesiderato in una delle due gallerie, il collegamento sarà garantito nell'altra galleria su una corsia.

Lotta alle quote di mercato

Le eccellenze tecniche saranno il tema centrale all'inaugurazione della galleria. Ma nel quotidiano tutti gli operatori della catena logistica saranno chiamati a sfruttare le nuove possibilità al meglio. «Il mercato ha urgenza di trasferire più merci su rotaia», commenta Stahlhut. FFS Cargo e FFS Cargo International, leader incontestati sulla tratta del Gottardo con una quota del 75% del traffico merci ferroviario, vogliono continuare a svolgere un ruolo centrale.

E l'azienda si è preparata di conseguenza: oltre 150 locomotive sono state ad esempio equipaggiate dei necessari monitor, antenne di radiotrasmissione e software per il nuovo sistema di comando e controllo ETCS 2. Per far fronte alla crescita annunciata nel traffico merci ferroviario, FFS Cargo International ottimizzerà di continuo nei prossimi anni le offerte esistenti. La quota di mercato detenuta dalle ferrovie nel traffico merci transalpino, attualmente pari a quasi il 69%, dovrebbe aumentare sensibilmente con la nuova galleria del San Gottardo.

«Non prevediamo il grande afflusso subito dopo l'inaugurazione della galleria», relativizza Edmund Prokschi partendo dal presupposto che nella prima fase di passaggio già si trasporteranno più merci, «ma distribuite su meno treni merci che saranno quindi più pesanti e più lunghi.» È evidente che la nuova galleria sfrutterà appieno il suo vero potenziale solo nel corso dei prossimi anni. Un presupposto importante per questo è l'ampliamento dell'intera linea di transito verso il corridoio di quattro metri. Così si darà il >

Michail Stahlhut, CEO di FFS Cargo International: «Perforare un terreno sconosciuto»

Intervista: Pirmin Schilliger

Lei ha visitato di persona i nuovi portali della galleria. Che impressione le hanno fatto?

Michail Stahlhut: Cemento a sinistra e a destra e persino in alto una volta di cemento – lo scenario all'interno di una galleria non è propriamente spettacolare. Ma come ingegnere posso anche esserne fiero. In fondo costruire una galleria altro non è che perforare un terreno sconosciuto e per questo ci vuole una solida competenza.

Ripensando al passato, qual è stata la sfida maggiore per preparare FFS Cargo International alla Galleria di base del San Gottardo?

Lo choc del franco. Nel gennaio 2015 abbiamo affrontato un nuovo scoglio, da un giorno all'altro. Abbiamo cercato un dialogo con tutte le parti coinvolte lungo la catena logistica, dai collaboratori ai fornitori, e abbiamo avviato trattative con i nostri clienti. Con il risultato che oggi tutti offrono il loro contributo per superare l'enorme ostacolo del franco.

Lei si sente perfettamente pronto alla messa in funzione della galleria?

A ogni novità logistica è normale mobilitare delle riserve anche all'ultimo

momento perché, anche in prossimità della meta, si possono ancora prendere decisioni importanti. Dunque sfrutteremo le prossime settimane per gli ultimi ritocchi che riguardano ad esempio la sicurezza nella galleria, l'utilizzo dell'ETCS nella cabina di guida o la comunicazione. Così capiremo meglio come ce la caveremo con l'italiano al nord e con il tedesco al sud della galleria.



Michail Stahlhut
è il CEO di FFS Cargo International,
l'affiliata di FFS Cargo e Hupac sull'asse
nord-sud.

Cosa la fa trepidare di più?

Sono curioso di scoprire come si evolverà la concorrenza nel traffico merci e se l'industria sfrutterà le nuove opportunità offerte dalla galleria di base. E con il corridoio di quattro metri dalla fine del 2020 l'attenzione sarà focalizzata su quanto traffico merci sarà trasferito dalla strada alla rotaia. Per tutto ciò sono stati fatti calcoli e previsioni, ma è solo dopo l'inaugurazione della galleria e il completamento della linea che scopriremo la realtà delle cose.

La nuova infrastruttura fornirà già da sola sufficienti stimoli per l'auspicato

trasferimento del traffico merci alla rotaia?

Gli stimoli che contano sono quelli che permettono un utilizzo efficiente dell'infrastruttura. Dunque niente aumento lineare dei prezzi dei tracciati, ma sconti per treni lunghi e pesanti sfruttati in modo ottimale.

Cosa occorre perché la Galleria di base del San Gottardo riscuota successo a lungo termine?

Anche in futuro l'Europa dovrà essere una piazza economica e sede di industrie importanti. Il traffico merci ferroviario e l'industria sono inseparabili; l'uno non esiste senza l'altra. Con la Galleria di base del San Gottardo contribuiamo a preservare la creazione di valore industriale in Europa. Confido nel fatto che l'industria potrà così affermarsi in Europa anche in futuro.

Altre gallerie di base, come quelle del Brennero, del Moncenisio e del Koralm, sono in programmazione o in costruzione nell'area alpina. Si tratta di concorrenti per il Gottardo o di un gradito completamento?

Alla luce del volume di traffico previsto, tutte le gallerie sono importanti e quindi completeranno la Galleria di base del San Gottardo. Ma se il franco dovesse diventare molto più forte, a un certo punto converrà evitare la Svizzera percorrendo queste nuove gallerie. Ancora più importante sarà dunque proteggere il più possibile il traffico transalpino dagli influssi monetari per non incorrere in distorsioni senza senso. —

Il «Traffico a carri completi 2017»: innovazione nel traffico interno

In un contesto competitivo, FFS Cargo sta lavorando per continuare a sviluppare a lungo termine il traffico a carri completi (TCC) in Svizzera. Quando l'11 dicembre 2016 la Galleria di base del San Gottardo entrerà in funzione, FFS

Cargo lancerà anche la nuova offerta «Traffico a carri completi 2017» che includerà un nuovo programma di produzione standardizzata 24 ore su 24 con tre fasi di lavorazione e un nuovo sistema di prenotazione. I vantaggi principali, soprattutto per il Ticino, saranno frequenze di servizio maggiori, collegamenti più rapidi e maggiori capacità. In futuro si potrà prenotare l'intera catena di trasporto in modo vincolante e incrementare così nettamente la sicurezza nella pianificazione e

ottimizzare l'utilizzo delle risorse. In futuro il traffico merci vedrà la luce del giorno. Tra i nuovi obiettivi prefissati per il traffico merci vi sarà un orario cadenzato con tre fasi di lavorazione al giorno nelle stazioni di smistamento. Questo orario è concepito in modo da interferire il meno possibile con il traffico pendolare nelle ore del mattino e della sera. Con il «Traffico a carri completi 2017» FFS Cargo conferma il fatto che il TCC rappresenta un core business strategico in Svizzera e che lo sarà anche in futuro. —



La nuova galleria del Gottardo crea più capacità, collegamenti più veloci e maggiore affidabilità.

via libera al caricamento di semirimorchi moderni con un'altezza angolare di 4 metri.

«Da adesso alla fine del 2020, quando il corridoio di quattro metri sarà completato, ci aspettiamo un enorme passo avanti nel traffico merci su rotaia», dice Stahlhut. A partire da quella data, egli prevede che da 200 000 a 300 000 semirimorchi saranno trasportati su rotaia piuttosto che su strada, il che comporterà da circa 8000 a 10 000 treni in più nel traffico combinato.

Una linea di transito migliore

Con la nuova galleria la Svizzera si avvicinerà all'obiettivo stabilito in materia di politica dei trasporti e ambientale di trasferire più merci possibili su rotaia e di proteggere così le Alpi dalle emissioni nocive. Il Consiglio federale prevede ulteriori incentivi in merito nella prima fase. Nel periodo dal 2017 al 2021 i treni merci pesanti beneficeranno di un abbassamento dei prezzi dei tracciati. Inoltre è previsto un aumento della Tassa sul traffico pesante (TTPCP). Inoltre, il corridoio di quattro metri sarà esteso oltre i confini nazionali.

Se le aspettative riposte nella nuova galleria saranno soddisfatte, a guadagnarne sarà soprattutto l'ambiente. «A trarre beneficio dalla galleria di base sarà non solo la natura alpina, ma anche l'intera industria europea», sottolinea Michail Stahlhut. I potenziali beneficiari sono le parti coinvolte lungo l'asse Rotterdam-Basilea-Genova. La Galleria di base del San Gottardo è di per sé solo un breve tratto del più importante corridoio merci ferroviario d'Europa. «La redditività maggiore del 30% da un portale all'altro della galleria è relativa se si considerano gli oltre 1000 chilometri dell'intera linea», riflette Edmund Prokschi.

Tanto importanti quanto la nuova galleria sono dunque le infrastrutture ottimali lungo l'intera via di transito, inclusi i terminal efficienti nelle interfacce. I flussi di traffico tra Benelux/Ruhr/Reno-Meno a nord e Lombardia/Piemonte/Emilia Romagna a sud delle Alpi sono i più grandi nel traffico merci ferroviario europeo. In che misura confluiranno in futuro attraverso la Galleria di base del San Gottardo saranno i clienti lungo la catena

«La galleria di base ci permette così di offrire ai nostri clienti prestazioni più efficienti, più rapide ed ecologiche con maggiore affidabilità.»

DANIEL BÜRGY
Responsabile Vendita, FFS Cargo



Il porto di Genova continuerà a essere la sfida maggiore a causa delle infrastrutture limitate per il trasporto transeuropeo dei container.

logistica a deciderlo. «Noi dobbiamo proporre offerte interessanti. Se i treni non saranno sfruttati appieno, ci sarà una perdita di denaro», continua Prokschi.

La nuova galleria servirà innanzitutto il traffico di transito transalpino internazionale, ma offrirà anche un collegamento migliore con il Ticino. Già oggi un quinto dei trasporti di merci inizia o finisce nel sud della Svizzera passando per il Gottardo. Qui la nuova galleria offre nuove opportunità nella logistica ai clienti svizzeri di FFS Cargo su entrambi i versanti alpini. In futuro FFS Cargo circolerà da e verso il Ticino con treni lunghi fino a 750 metri e sfrutterà le tratte aggiuntive per proporre nuove offerte.

In virtù della nuova offerta «Traffico a carri completi 2017» (v. articolo a pagina 13), in futuro FFS Cargo offrirà fino a tre consegne al giorno per i punti di servizio ad alta frequenza in Ticino. «In questo modo creeremo più capacità e collegamenti più rapidi, soprattutto nei crescenti trasporti express», dichiara Daniel Bürgy, responsabile Vendita FFS Cargo Svizzera. Nel traffico combinato, i clienti benefice-

ranno direttamente dei tempi di percorrenza più brevi: gli orari di consegna saranno prolungati e gli orari di arrivo ottimizzati. I clienti potranno dunque arrivare in Ticino con i loro camion più tardi e comunque ritirare la merce a Dietikon la mattina presto come di consueto. Infine, anche nel traffico con treni blocco, FFS Cargo potrà offrire treni diretti più rapidi dall'area di Ginevra al Ticino e viceversa. «La Galleria di base del San Gottardo ci permette così di offrire ai nostri clienti prestazioni più efficienti, più rapide ed ecologiche con maggiore affidabilità per soddisfare al meglio le esigenze logistiche nel traffico merci tra il Ticino e il resto della Svizzera», spiega Bürgy.

La nuova galleria è senza dubbio un capolavoro della tecnica ed esercita un fascino enorme già dalla sua inaugurazione. Dopo il 1° giugno e soprattutto dopo il cambio di orario dell'11 dicembre, i trasportatori e gli operatori della logistica opereranno sempre più spesso per il Gottardo nella scelta dei tragitti tra Germania e Italia, a discapito delle altre linee transalpine. E per FFS Cargo non potrà essere

che un bene. «Ci siamo preparati bene a questa situazione e attendiamo impazienti l'opera del secolo. Che la galleria venga aperta», conclude Michail Stahlhut. —

Mare del Nord

Dritto al cuore

La nuova Galleria del San Gottardo rimescola le carte nel settore del traffico merci europeo. In futuro la Svizzera giocherà un ruolo ancora più decisivo.

Illustrazione: Pia Bublies

Rotterdam

Il terzo porto marittimo più grande al mondo

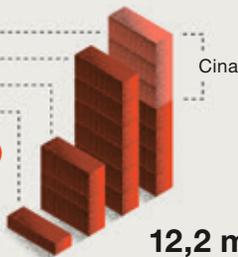
Il porto di Rotterdam è di gran lunga il più importante terminal europeo per il trasbordo merci e le capacità sono in aumento.

Continenti principali (provenienza)

Asia	2,56 milioni
Europa	2,21 milioni
America	1,05 milioni
Africa	0,2 milioni

Paesi principali (provenienza)

Cina	1,42 milioni
UK	0,69 milioni
USA	0,2 milioni

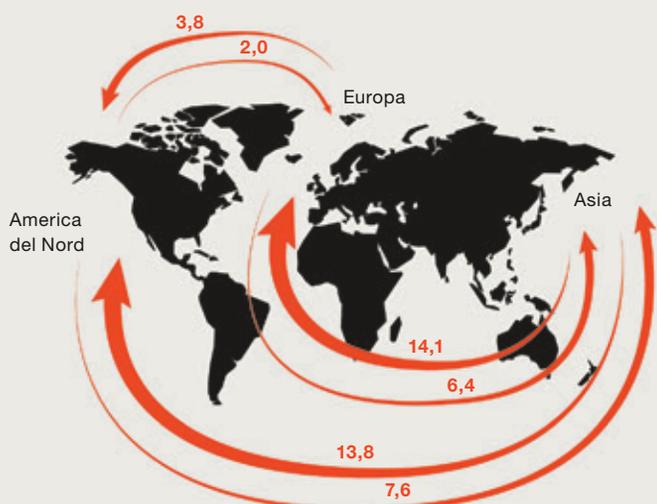


12,2 milioni di TEU

Totale trasbordi 2015
-0,5% rispetto all'anno precedente

Itinerari dei container

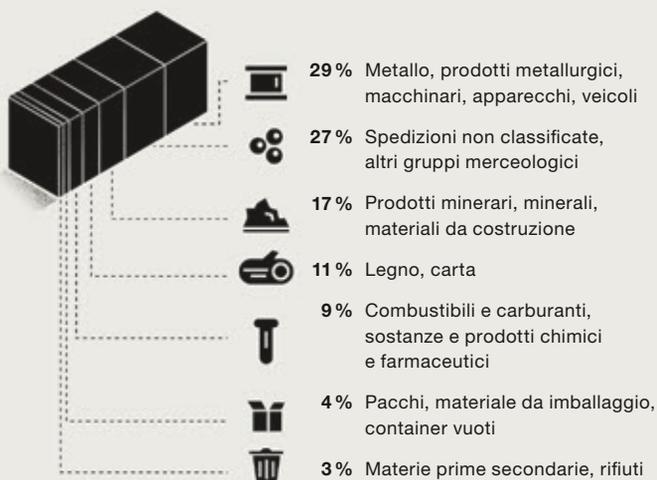
Scambio di merci in milioni di TEU (2013)



Basilea

Sull'asse del San Gottardo

Merchi trasportate da FFS Cargo attraverso il San Gottardo (percentuale in tonnellate nette, 2015):



Benefici essenziali della Galleria di base del San Gottardo:



Treni più lunghi e pesanti

Nella Galleria di base del San Gottardo una singola locomotiva può movimentare treni di 750 m e fino a 2000 tonnellate di peso.



3 minuti di intervallo tra treni

La maggiore frequenza consente di sfruttare con più efficienza capacità nel traffico nord-sud.



44% di capacità in più per i treni dei merci

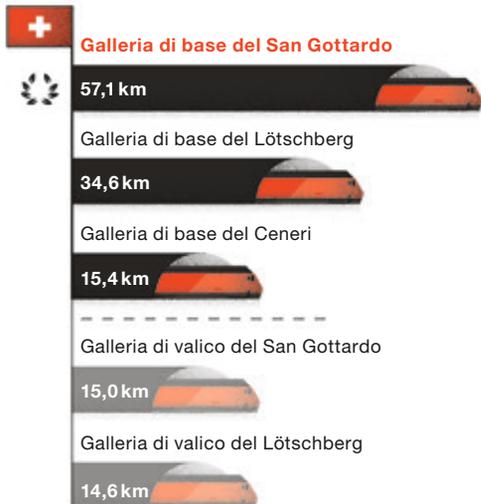
La produttività e la competitività del traffico merci transalpino su rotaia aumenteranno in modo massiccio.

Galleria di base del San Gottardo

Più veloci, lunghi e pesanti

Top 5

Classifica delle gallerie ferroviarie svizzere più lunghe



Meno camion

Nel 2014 circa 1,03 milioni di mezzi pesanti del traffico merci hanno attraversato le Alpi svizzere – il 25,2% in meno rispetto al 2000. Senza la politica del trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia, sulle strade svizzere viaggerebbero circa 600 000 camion in più all'anno.

67%

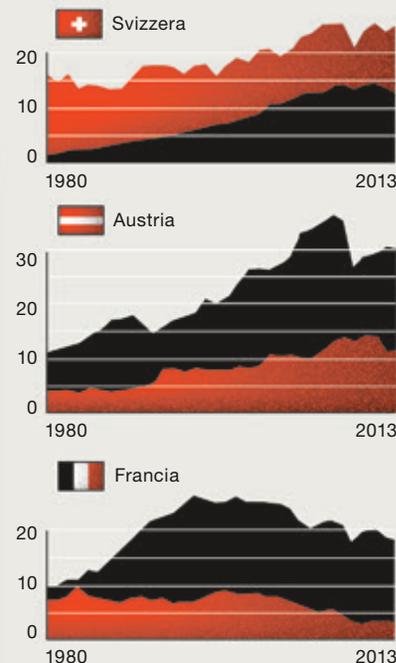
è la percentuale della tratta del San Gottardo sull'intero traffico ferroviario transalpino in Svizzera.

La Svizzera, terra di ferrovie

Distribuzione del volume di traffico nei tre paesi di transito del traffico merci transalpino:



in milioni di tonnellate nette

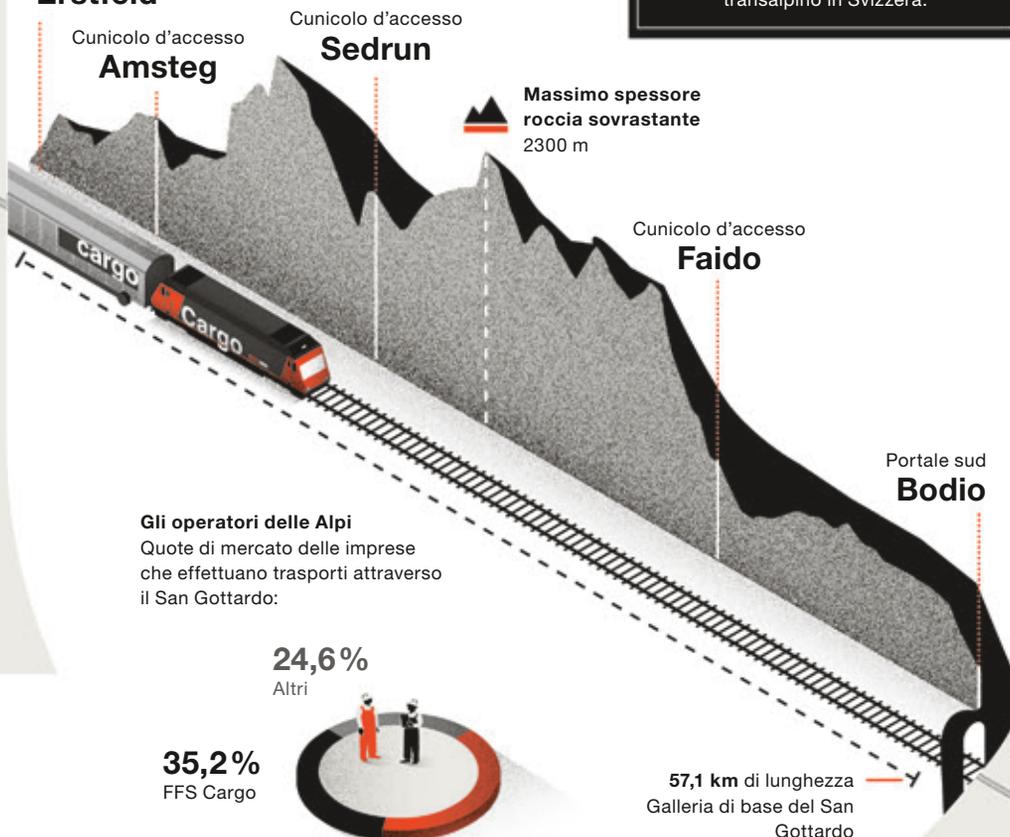


Ottime relazioni commerciali

Flussi di merci dei principali paesi di origine e di destinazione in entrambe le direzioni (2014) in milioni di tonnellate nette:

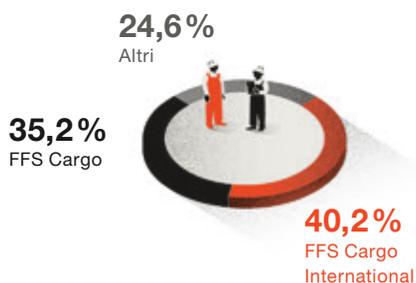
Germania	14,60	Italia
Benelux	11,26	Italia
Svizzera settentrionale	4,71	Italia
Francia	1,91	Italia
GB/Irlanda	1,07	Italia
Scandinavia	0,49	Italia
Altri collegamenti	4,64	Italia

Portale nord
Erstfeld



Gli operatori delle Alpi

Quote di mercato delle imprese che effettuano trasporti attraverso il San Gottardo:



Genova

2,17 milioni di TEU

Trasbordo 2014



+ 9,3% rispetto all'anno precedente

Savona

La Spezia

Mar Mediterraneo



«Una nuova dimensione per efficienza e tempi di percorrenza»

Che influsso avrà la Galleria di base del San Gottardo sul traffico merci europeo? Colloquio tra Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo, e Fabio Regazzi, consigliere nazionale ticinese PPD e presidente dello Swiss Shippers' Council (SSC).

Intervista: Roy Spring

Signor Regazzi, lei è nato a Locarno e vive a Gordola sul Lago Maggiore. Che ruolo svolge il Gottardo nella sua vita?

FABIO REGAZZI: Il primo pensiero va alla scuola reclute che ho frequentato al Forte Airolo. Il Gottardo mi ricorda inoltre le lunghe marce sul passo e sulle montagne vicine. Da adulto ho frequentato spesso il massiccio durante la stagione della caccia. Mi piace ripensare a quando andavo a trovare degli amici che hanno una baita nella bella Val Canaria.

Signor Perrin, lei è cresciuto nella Svizzera tedesca. Quali esperienze la legano al Gottardo?

NICOLAS PERRIN: Sono cresciuto vicino al Reno e quindi ero indirettamente legato a un prodotto del massiccio del Gottardo: l'acqua. Il legame con la sorgente dunque era sempre presente. Il legame diretto con il Gottardo è nato poi in ambito lavorativo ed è stato più intenso...

Che ruolo svolge la galleria nel suo mandato?

PERRIN: La nuova Galleria del San Gottardo è l'opera del secolo, come la vecchia tratta montana. La sua messa in funzione rappresenta un evento clou per la generazione dei nostri ferrovieri. Essa crea una nuova dimensione in termini di efficienza e tempi di percorrenza, apportando vantaggi enormi non solo a noi operatori ferroviari, ma soprattutto ai nostri clienti.

REGAZZI: Non solo si aprirà una galleria, ma si darà vita a una ferrovia di pianura, soprattutto dopo la messa in servizio della Galleria di base del Ceneri e del corridoio di quattro metri. In futuro le merci potranno attraversare le Alpi e la Svizzera senza affrontare ripide salite. Risultato: tragitti più brevi, minor rischio di guasti dovuti al cattivo tempo e la possibilità di usare treni più lunghi e pesanti con una forza di trazione minore. In poche parole, la produttività e la competitività del traffico merci ferroviario saranno notevolmente incrementate.

Non sarà il traffico viaggiatori a trarre il massimo beneficio?

PERRIN: Il popolo svizzero ha detto sì alla politica di trasferimento nel traffico transalpino e il Gottardo rientra nell'attuazione di tutto questo. Con la nuova legge sul trasporto di merci ora si è creata anche la base giuridica per assicurare le capacità necessarie nel lungo periodo. Per me è importante che traiamo il massimo per i due tipi di trasporti nel traffico misto. E per farlo dovremo armonizzare le velocità, ovvero i treni merci saranno più veloci rispetto a prima e i treni passeggeri non così veloci di come potrebbero esserlo in teoria.

«La trasversale alpina è fondamentale per l'economia europea.»

FABIO REGAZZI

Quali saranno le conseguenze per l'Europa e i flussi di merci internazionali?

REGAZZI: La trasversale alpina è un corridoio importante per l'UE ed è dunque fondamentale per l'economia europea. Per non parlare del ruolo che riveste per i trasporti svizzeri. In particolare le tracce promesse per il trasporto merci nella galleria di base devono essere garantite. I flussi di merci internazionali attraverso i porti del sud acquisiranno maggiore importanza dati gli investimenti nel settore marittimo e porteranno un nuovo dinamismo ai corridoi.

Dal 2012 lei è il primo presidente ticinese dello Swiss Shippers' Council (SSC).

Qual è il suo desiderio più grande?

REGAZZI: La nostra associazione tiene conto degli interessi dell'industria, il commercio e la grande distribuzione in tutti i settori del trasporto merci. Ci impegniamo a favore della libera scelta dei vettori di trasporto e di condizioni quadro ottimali e durature per il trasporto nazionale e internazionale. Con gli sviluppi dell'outsourcing negli ultimi anni a favore degli spedizionieri, SSC oggi riveste un ruolo

attivo nella gestione multimodale dei trasporti e nella digitalizzazione dei documenti.

Che risultati ha raggiunto nel concreto?

REGAZZI: Come membro della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni del Consiglio nazionale (CTT CN) posso presentare e difendere le varie richieste dell'economia. I seguenti temi hanno avuto un risvolto positivo: il progetto FAIF è stato accolto dal popolo; la NFTA non è più riservata al traffico viaggiatori; i trasporti di merci pericolose su rotaia non vengono più trasferiti su strada; l'importanza del trasporto aereo per la piazza economica svizzera è riconosciuta; lo sviluppo dei collegamenti con i porti del sud procede positivamente. Tra i dossier più importanti del futuro vi sono uno studio sulle capacità dei terminal adatte alle spedizioni in container e l'ampliamento della seconda galleria del Gottardo.

L'attenzione è puntata sempre più sulla capacità dell'infrastruttura di trasporto. Che soluzioni ci sono?

PERRIN: Nei prossimi decenni non vi saranno ampliamenti di grande portata né su strada né su rotaia. Ecco perché FFS Cargo sostiene la combinazione di vari vettori di trasporto. Come sistema pianificabile e a guida vincolata, la ferrovia può offrire un contributo fondamentale. Con la Galleria di base del San Gottardo, il collegamento dal Mittelland al Ticino diventa molto interessante per i caricatori svizzeri. A Cadenazzo, ad esempio, abbiamo già preparato i punti di collegamento con la strada.

Come può la concorrenza tra strada e rotaia trasformarsi in una partnership?

REGAZZI: Punto sulle aziende di logistica che offrono soluzioni complete per i caricatori coinvolgendo sia gli autotrasportatori che le ferrovie merci come fornitori di servizi. I fornitori diretti di servizi di trasporto si batteranno tuttavia per il rispettivo vettore di trasporto.

PERRIN: Facciamo parte della vostra associazione proprio perché rappresenta >

Lo «who is who»
dell'economia svizzera:
lo Swiss Shippers' Council
conta 290 membri.



una visione globale. Ma penso che in futuro lo SSC possa essere ancora più attivo come rappresentante del settore logistico. La logistica è un fattore essenziale per la qualità di un Paese in quanto piazza economica e noi svizzeri dovremmo esserne più consapevoli. Tutto inizia dalla formazione e gli altri Paesi sono più avanti di noi su questo fronte. Pertanto vogliamo impegnarci di più in questo campo.

Come valuta il ruolo di FFS Cargo?

REGAZZI: Purtroppo FFS Cargo continua a non essere economicamente autonoma all'interno delle FFS. Deve conquistare la sua libertà. Il disegno di legge sull'organizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (OIF) deve andare in questa direzione. La liberalizzazione nel traffico merci ferroviario è stata attuata solo sulla carta. Né il traffico a carri completi, Swiss Split incluso, né la gestione dell'ultima fase di trasporto sono accessibili a tutte le ferrovie merci. Anche qui l'OIF deve svolgere un'azione regolamentatrice.

PERRIN: Per quanto riguarda la liberalizzazione, la situazione è un po' diversa a mio parere. È improbabile che diversi

operatori di rete possano lavorare in maniera redditizia nelle nostre strutture ristrette. Siamo disposti a fornire questa

«Anche l'economia
ticinese beneficerà della
nuova galleria.»

NICOLAS PERRIN

prestazione, ma a condizioni proficue per l'azienda. E per questo la politica deve creare i presupposti giusti.

Che contributo offre il traffico merci ferroviario alla Svizzera?

REGAZZI: I risultati positivi sono comprovati, ma costeranno circa 3,6 miliardi di franchi di sovvenzioni aziendali alla Confederazione. Pertanto dobbiamo incrementare la competitività tra le ferrovie merci e le capacità della rete per attuare un trasferimento dei trasporti finanziariamente autonomo.

Dal 2011 lei rappresenta il PPD nel Consiglio nazionale. Che rapporto ha con la compagna di partito Doris Leuthard? Condivide il programma del Ministro dei trasporti su tutti i fronti?

REGAZZI: Il nostro rapporto è sempre stato ottimo e molto cordiale. Per quanto riguarda la galleria di risanamento del San Gottardo ho ammirato e apprezzato il fatto che si sia opposta al suo Dipartimento e che sia poi riuscita a convincere il Consiglio nazionale e il Parlamento con argomenti validi. In altre questioni non siamo sempre sulla stessa lunghezza d'onda, ma questo fa parte della libertà e dell'indipendenza di un parlamentare e non cambia il grande rispetto che nutro per lei.

La politica svizzera supporta sufficientemente il traffico merci su rotaia?

PERRIN: Formalmente il sostegno è rivolto innanzitutto al traffico transalpino. Qui le ferrovie merci sono sulla buona strada sebbene gli scarsi margini presenti in questo segmento e la concorrenza dei camion dell'Europa orientale rappresentino una grandissima sfida. Nel traffico interno assicuriamo sulle distanze molto brevi quasi un quarto dell'intero volume dei trasporti merci della Svizzera. Un risultato notevole nel confronto internazionale. Ovviamente beneficiamo del quadro normativo della strada. Tuttavia penso che il presupposto per garantire ciò sia che noi forniamo una prestazione di qualità tutti i giorni, proprio come si aspettano l'economia e la politica svizzera.

Gli ordini dell'industria svizzera sono in calo e allo stesso tempo i costi aumentano ...

PERRIN: Il franco forte rappresenta di fatto una sfida importante. Non possiamo fare tanto se non abbassare ulteriormente i costi e adeguare l'offerta alle nuove condizioni. Per fortuna già da tempo ci siamo specializzati, oltre che nell'industria, anche nel settore terziario e abbiamo potuto così ammortizzare gli effetti. Questo segmento è particolarmente forte nel traffico con il Ticino e si svilupperà ulteriormente con la galleria di base.

Cosa pensa dell'area economica dell'Italia settentrionale, in particolare della Lombardia?

REGAZZI: L'Italia è un partner commerciale importante per la Svizzera. Grazie agli investimenti effettuati nei porti e nell'infrastruttura ferroviaria, l'Italia è sulla buona strada. Questo offre alle aziende di logistica e ai caricatori nuove opportunità per utilizzare la ferrovia merci anche nel Paese con cui confiniamo a sud.

Lei dirige un'azienda familiare nel settore metallurgico. Che ruolo svolge la sede nel sud della Svizzera?

REGAZZI: L'economia ticinese soffre della concorrenza con la vicina Italia e con l'estero in generale. Ad avere le migliori opportunità sono i settori specializzati attivi a livello internazionale. Mi piacerebbe tuttavia che anche i settori tradizionali riuscissero ad affrontare le sfide poste da un'economia sempre più competitiva.

PERRIN: Sono certo che la nuova galleria apporterà dei cambiamenti positivi in Ticino. Grazie ai tempi di percorrenza più brevi potremo attivare dei collegamenti notturni ad esempio anche tra la Svizzera occidentale e il sud. Inoltre diminuiranno anche i pericoli naturali che hanno sempre provocato lunghe sospensioni del traffico ferroviario o stradale. —

Fabio Regazzi, 53 anni, è CEO della Regazzi Holding SA, azienda di famiglia che opera nel settore della metalmeccanica e delle metalcostruzioni. Dal 2011 è Consigliere nazionale PPD e membro della Commissione dei trasporti e delle telecomunicazioni. Dal 2012 è presidente dello Swiss Shippers' Council (SSC). Si è laureato in diritto all'Università di Zurigo.

Nicolas Perrin, 56 anni, è dal 2008 CEO di FFS Cargo e membro della Direzione del gruppo FFS. Ha studiato ingegneria civile al Politecnico di Zurigo.



RITRATTI DI CLIENTI —

Viva il San Gottardo

Ricerca: Robert Wildi

Dalla diligenza postale all'espresso

La Posta Svizzera SA —

Fino a 135 anni fa lettere, pacchi e merci venivano trasportati faticosamente su diligence postali attraverso il passo del San Gottardo. Con l'apertura della galleria ferroviaria nel 1882 la Posta Svizzera adottò il trasporto ferroviario sull'asse del San Gottardo. La Galleria di base del San Gottardo è un nuovo traguardo. Grazie al guadagno di tempo previsto di oltre 30 minuti, i treni in partenza dal centro postale di Härkingen SO diretti in Ticino potranno essere caricati più tardi e varie corse notturne di camion saranno così trasferite su rotaia. «La galleria di base ci permetterà di caricare su rotaia da tre a cinque casse mobili in più al giorno», dichiara Thomas J. Ernst, responsabile Trasporti Nazionali e Approvvigionamento presso PostLogistics. Il trasferimento dei trasporti su rotaia vorrebbe dire meno CO₂, un aspetto prioritario per uno dei maggiori datori di lavoro svizzeri come la Posta.

Performance al massimo per merci e ambiente

Hupac SA —

L'asse del San Gottardo è fondamentale per il traffico merci di Hupac SA tra l'Italia e l'Europa centrale e settentrionale. Nel 2014 l'operatore leader nel trasporto combinato ha totalizzato 380 000 spedizioni stradali (carichi ferroviari pari alla capacità di trasporto di un camion) nel traffico transalpino attraverso la Svizzera, di cui l'85% attraverso il Gottardo. «La trasformazione imminente di quest'asse è un'opportunità enorme

per una logistica ecologica e orientata al futuro», commenta Bernhard Kunz, CEO di Hupac. Il vantaggio principale della galleria di base starebbe nella soppressione della trazione multipla. «Grazie alla ferrovia di pianura ci basterà una sola locomotiva e non più tre per i treni merci pesanti», continua Kunz. Il nuovo asse nord-sud sarà pienamente sfruttabile tra qualche anno quando il corridoio di quattro metri sarà completato. «Da allora treni lunghi 750 metri, con altezza angolare di quattro metri e 2000 tonnellate di peso potranno circolare interamente da Rotterdam al Norditalia, con un miglioramento della competitività della rotaia rispetto alla strada.»

Una via di accesso all'Europa del nord

Imerys Graphite & Carbon SA —

Avere un corridoio alpino ben funzionante è basilare per la Imerys Graphite & Carbon SA con sede a Bodio, leader mondiale nella produzione e nell'esportazione di prodotti a base di grafite e carbonio. Ogni anno l'azienda riceve il 90% delle materie prime e il 70% dei prodotti finiti su rotaia dalla regione di Basilea, il che equivale a 200 treni merci carichi di 50 000 tonnellate di materiale. «Con la Galleria di base del San Gottardo speriamo di avere tempi di consegna più brevi e di assicurarci a lungo il collegamento nord-sud, così importante per noi», dichiara Luca Bontà, Supply Chain Manager presso Imerys. «Ci apre ancora di più un accesso al nord della Svizzera e dell'Europa.»

Highlights del Gottardo

È PARTITO IL CONTO ALLA ROVESCIA

Corse di collaudo: la sicurezza non è mai troppa

FFS Cargo è l'unica ferrovia merci che il 16 e il 18 gennaio 2016 ha iniziato a testare il funzionamento della Galleria di base del Gottardo. In questi due giorni è stata verificata l'idoneità dei carri e delle merci di carico. Con i risultati ottenuti saranno adeguate, ove necessario, le istruzioni di carico al fine di trasportare carri e merci in modo sicuro attraverso il San Gottardo. L'orario futuro pone dei requisiti molto impegnativi in termini di affidabilità dei sistemi tecnici: con l'entrata in vigore dell'orario nel dicembre 2016, sulla nuova tratta circoleranno più di 300 treni al giorno. I treni merci percorreranno il tragitto attraverso il Gottardo in 35-40 minuti.



I test intensivi servono alle FFS per prepararsi a gestire la circolazione dei treni nella Galleria di base del Gottardo.

«Gottardo»: la galleria al cinema

Alla fine del 2016 andrà in onda in Svizzera, Germania e Austria la docu-fiction in due puntate sulla galleria storica del Gottardo, in tempo per la messa in servizio della Galleria di base del San Gottardo. In uno studio cinematografico di Colonia è stato ricostruito fedelmente il tratto di un centinaio di metri del tunnel del 1873 per girare alcune scene drammatiche come inondazioni o esplosioni. Sotto la regia di Urs Egger il film racconta in quali condizioni alla fine del XIX secolo fu realizzata la galleria ferroviaria all'epoca più lunga del mondo.

Prove di salvataggio: per ogni evenienza

Uno dei temi centrali della Galleria di base del Gottardo è la massima sicurezza. Per questo sono state previste in tutto quattro esercitazioni entro l'apertura fissata per il 1° giugno 2016: si chiamano «Surselva» (10.12.2015), «Gottardo» (20.1.2016) «Piora» (27.2.2016) e «Tavetsch» (19.3.2016). Solo per le ultime due esercitazioni, che dureranno una giornata intera, le FFS hanno reclutato 1200 volontari che fungeranno da comparse per testare il funzionamento nei casi di emergenza. La chiamata ha destato grande interesse: tutti i ruoli sono stati assegnati in pochissimi giorni, praticamente senza fare pubblicità. Testare la collaborazione tra polizia, vigili del fuoco e servizi di soccorso fornirà preziose informazioni che saranno valutate continuamente in tutti i dettagli.



Docu-fiction sulla galleria storica del San Gottardo.

L'inaugurazione: la festa popolare del 2016

La cerimonia ufficiale per l'apertura della nuova galleria del Gottardo si svolgerà il 1° giugno 2016. Il 4 e 5 giugno il grande pubblico potrà viaggiare per la prima volta attraverso la galleria ferroviaria più lunga del mondo. Varie attività collaterali sono in programma a Erstfeld, Rynächt e nella zona di Pollegio/Biasca. La vendita online dei biglietti per il viaggio in treno inizia ad aprile 2016 su www.gottardo2016.ch/it



Ben cablata

Per dotare di cavi di alimentazione e di sicurezza la galleria ferroviaria più lunga del mondo servono dei professionisti. Il grande mandato se l'è aggiudicato nel 2008 la ditta svizzera LEONI Studer AG di Däniken SO. Gli specialisti hanno posato cavi per una lunghezza di 3000 chilometri; di questi, ben 1300 chilometri di cavi unipolari di media tensione sono stati installati nella montagna. Il modello base TriDelta è stato sviluppato ulteriormente per rispondere agli speciali requisiti della Galleria di base del San Gottardo. Peso totale della gigantesca insalata di cavi: più di tre milioni di chili!



Periscopio per vedere lontano

Il corpo in cemento vicino Pollegio è uno degli edifici più insoliti della Leventina. Nella Centrale d'esercizio Sud delle FFS, 150 collaboratori garantiscono il flusso regolare del traffico ferroviario sull'asse del Gottardo con l'aiuto di sistemi di comunicazione d'avanguardia.

Testo: Peter Krebs
Fotografia: Claudio Bader

L'edificio tutto spigoli e angoli si nota già da lontano. La sala di comando della Centrale d'esercizio Sud si trova nella struttura superiore a sbalzo del «Periscopio». Da un cancello di sicurezza si accede alla Torre, le cui alte finestre offrono una vista sublime sopra gli impianti ferroviari presso il portale sud della Galleria di base del San Gottardo.

Da qui transiteranno ben presto molti treni, mentre singoli treni merci aspetteranno su un terzo binario il segnale per proseguire. Si vedono anche i due binari che scompaiono all'interno della montagna all'altezza dei portali. All'ombra delle rocce di granito vi sono tre bacini che servono a raffreddare l'acqua calda a 26 gradi proveniente dalla galleria, prima che sfoci nel Ticino. Una delle quattro sottostazioni che forniscono la corrente di trazione alla galleria di base si trova proprio accanto all'edificio.

La vista spettacolare è solo un bell'elemento in più di questo straordinario posto di lavoro. Per il resto i circa 150 collaboratori si affidano piuttosto ai monitor e ai sistemi di comunicazione elettronica che forniscono loro in qualsiasi momento uno sguardo su ciò che accade negli impianti ferroviari. «Pollegio», inaugurata nel maggio 2014, è una delle quattro centrali d'esercizio dove le FFS concentrano il controllo del traffico. Molti collaboratori si sono trasferiti nella nuova sede dalle centrali regionali di Bellinzona e dagli apparecchi centrali in Ticino. Il settore di competenza inizia da Chiasso e finisce ad Arth-Goldau dall'altro lato delle Alpi.

Pronti per affrontare più traffico

«Con la galleria di base e la tratta di montagna, il lavoro qui al Gottardo diventa qualcosa di speciale», afferma Ivo Imperatori, che presiede la Centrale d'esercizio in veste di responsabile regionale. Il Periscopio, dice, raggruppa tre compiti principali: il controllo del

Il settore di competenza va da Chiasso ad Arth-Goldau.

traffico, l'informazione ai viaggiatori e il monitoraggio della tecnica, compresa l'alimentazione elettrica. Di questi compiti fa parte anche la tecnica all'interno della galleria di base.

Uno scambio intenso e assolutamente affidabile di informazioni e dati costituisce la base per garantire in qualsiasi situazione la puntualità e la sicurezza nel trasporto ferroviario. I bit e i byte necessari per l'ETCS 2, il sistema europeo di controllo della marcia dei treni, sono trasmessi alla locomotiva e alla cabina di guida e viceversa tramite il sistema digitale GSM-R per le comunicazioni ferroviarie. Le balise montate a intervalli brevi consentono di rilevare in tempo reale la posizione e la velocità dei treni. Secondo Imperatori, l'ETCS ha un impatto maggiore sul lavoro dei macchinisti che su quello dei responsabili della circolazione dei treni. >



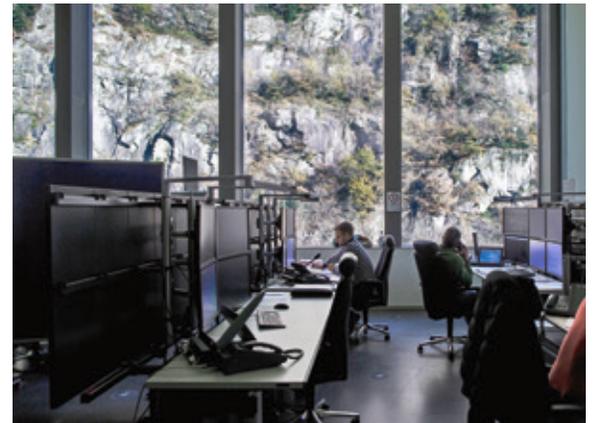


La vista dal Periscopio domina gli impianti ferroviari presso il portale sud della Galleria di base del San Gottardo.



Pagina a sinistra: nonostante il lavoro frenetico, nel Periscopio regna un'atmosfera di concentrazione e tranquillità.

Pagina a destra: «Il lavoro qui al Gottardo diventa qualcosa di speciale.» Ivo Imperatori, responsabile regionale della Centrale d'esercizio Sud delle FFS (foto in basso).



Linee rosse e blu

A Pollegio i responsabili della circolazione dei treni operano in due settori diversi. Il Gottardo fa parte del settore nord: chi lavora qui deve saper parlare l'italiano e il tedesco. Ogni posto di lavoro è dotato di almeno otto schermi. I non addetti ai lavori potrebbero confondersi con tutte queste informazioni. Sul tratto più trafficato tra Bellinzona e Giubiasco, viaggiano ogni giorno circa 400 treni, tra cui numerosi treni merci. Nonostante il lavoro frenetico, a Pollegio regna un'atmosfera di concentrazione e tranquillità. «Di solito molte cose si svolgono automaticamente in base ai tragitti inseriti nel sistema», afferma Imperatori. I responsabili della circolazione dei treni devono intervenire solo se qualcosa non va secondo i piani. Molto spesso succede di dover spostare il sorpasso di un treno. In questo caso è il disponente a decidere

quando e dove avviene il sorpasso e inoltra le informazioni necessarie.

I responsabili della circolazione dei treni conoscono la rete nei minimi dettagli e seguono le operazioni con l'aiuto del sistema Iltis, che rappresenta i treni merci con linee blu e i treni viaggiatori con linee rosse. Il sistema segnala anche i guasti. Oggi lo scambio di un binario merci nella stazione di Biasca è andato in tilt. Antonio Frondina, responsabile di turno, parla al telefono con la squadra di manutenzione sul posto. Manca l'olio, gli dicono. «Può succedere, dopo che ha piovuto e il vento ha seccato l'aria.» Di tanto in tanto i responsabili della circolazione dei treni ricevono una chiamata dalla cabina, p.es. se su una tratta un macchinista ha notato qualcosa di rilevante. La radiocomunicazione ferroviaria serve anche a questo.



Tiziano Sassi lavora presso il reparto tecnico. Dal posto di lavoro può attivare e disattivare a segmenti la corrente di trazione a 15 000 volt nella regione sud usando il mouse. Le informazioni su dove e quando c'è qualcosa da fare in questo giorno di lavoro sono riportate in una tabella. Per attivare la corrente dopo un'interruzione riceve ogni volta per motivi di sicurezza una password con un SMS.

L'«Acquario» per le emergenze

A Pollegio la cultura della sicurezza è prioritaria. La sede è il centro nevralgico del traffico ferroviario. Se le operazioni si interrompono si bloccano i treni. «Nel caso di un guasto di corrente, due livelli di backup garantiscono l'operatività», afferma Ivo Imperatori. Gli impianti possono essere alimentati sia con corrente convertita che con generatori diesel. Il traffico dati

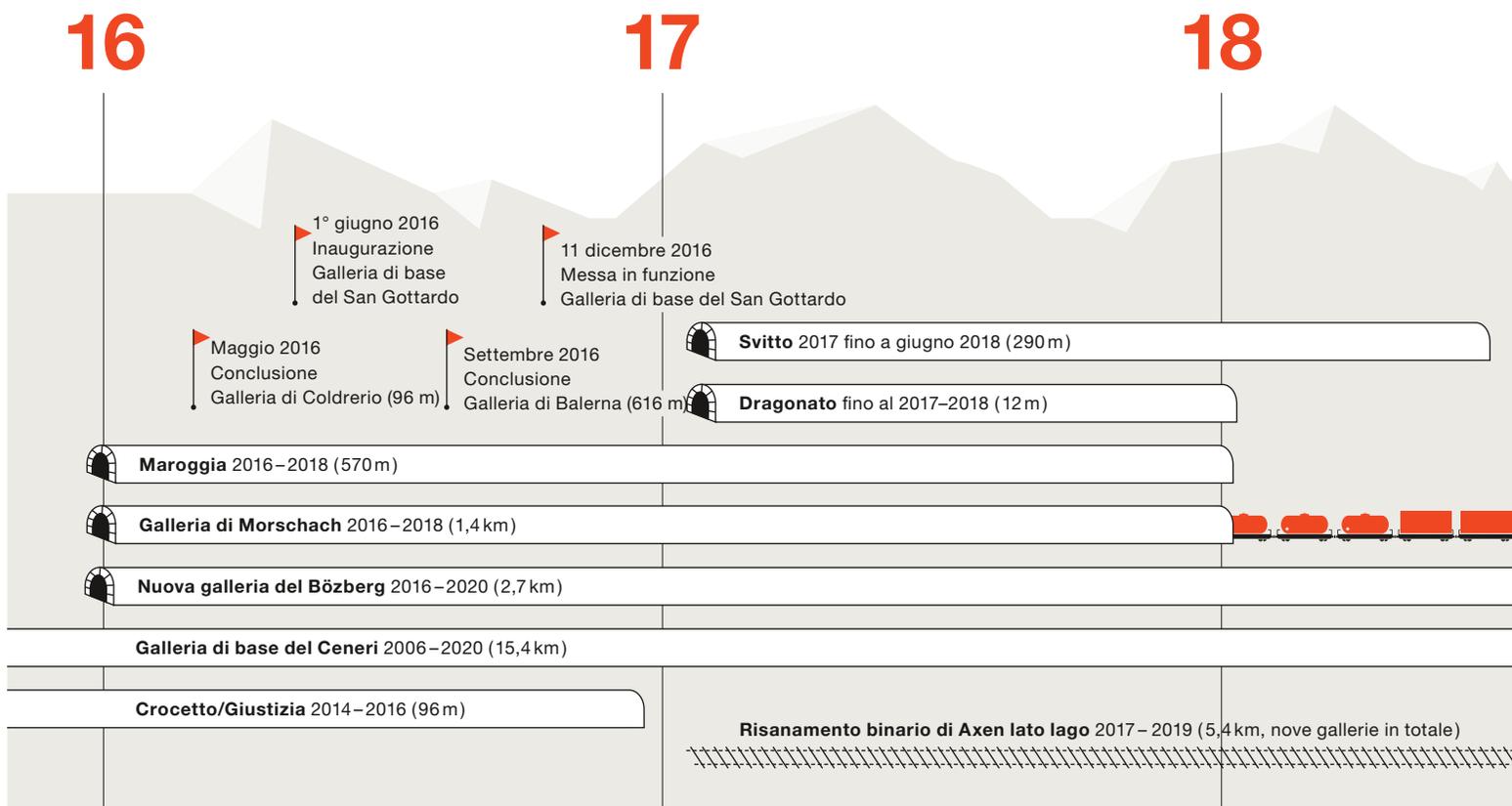
Chi lavora qui deve saper parlare l'italiano e il tedesco.

è anche «ridondante», quindi doppiamente disponibile. Una parte della sala di comando non occupata e separata da un vetro, chiamata «Acquario», funge da livello di backup. «Se un'altra centrale d'esercizio s'interrompe per un lungo periodo, i collaboratori possono operare da qui per garantire almeno una parte del traffico.»

La centrale d'esercizio è attrezzata anche per le emergenze nella galleria di base. Tre collaboratori di pronto intervento addestrati da vigili del fuoco garantiscono sin d'ora una presenza 24 ore su 24. Uno di loro è Nicola Bianchi, che ha iniziato da poco a lavorare per le FFS e sta familiarizzando con il funzionamento del traffico ferroviario. «In caso di emergenza tutto deve svolgersi velocemente», dice il pompiere, «le direttive prevedono che dobbiamo trovarci in galleria entro 15 minuti.» Uno scenario che speriamo non si avveri mai. —



PROGETTI DI COSTRUZIONE PER LA NTFA –



Continuare a costruire per il futuro

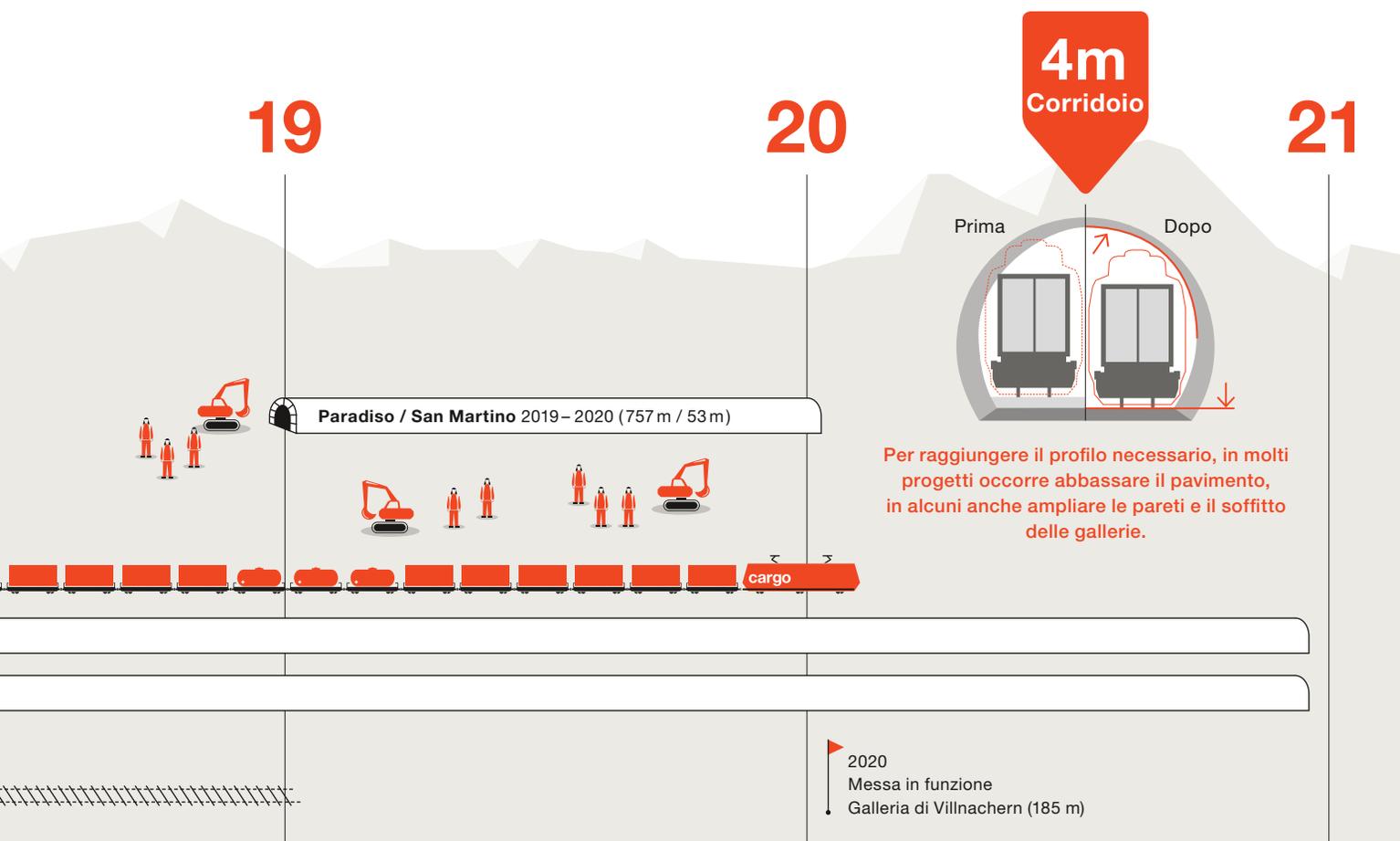
4 metri di altezza, 750 di larghezza, 2000 tonnellate di peso: queste sono le dimensioni dei treni merci che viaggeranno in futuro da Rotterdam all'Italia del nord. Per completare la Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA), il trasporto merci ha bisogno anche della Galleria di base del Ceneri e del corridoio continuo di 4 metri. Stato intermedio.

Galleria di base del Ceneri Da maggio 2006 a dicembre 2020 15,4 km

Il 21 gennaio 2016 si è celebrata la caduta del diaframma principale della Galleria di base del Ceneri. Ma c'è ancora molto da fare fino alla messa in servizio per la fine del 2020. Dopo il completamento del grezzo (diversamente dal Gottardo le canne

della galleria sono state scavate esclusivamente con esplosivi), la Galleria di base del Ceneri sarà equipaggiata di impianti meccanici ed elettromeccanici. Saranno installati tra l'altro impianti di ventilazione, rifornimento idrico e drenaggio oltre agli impianti elettrici e antincendio. La maggior parte di questi impianti sarà installata nell'area protetta dei 46 cunicoli trasversali.

Il prossimo passo è l'installazione della tecnica ferroviaria, che permetterà la circolazione dei treni nella Galleria di base del Ceneri ed è composta da: carreggiata, linea di contatto, corrente di trazione ed elettrica, ma anche da impianti di cavi, telecomunicazione e radiocomunicazione, sistemi di sicurezza e automazione, tecnologia di comando. L'installazione avviene esclusivamente a partire dal portale nord.



Per motivi ecologici e a causa dello spazio ridotto, tutto il materiale viene trasportato su rotaia.

In seguito è prevista una fase di prova e collaudo. Il committente (l'azienda Alp-Transit Gottardo SA) verifica che funzionalità e sicurezza siano garantite. Per diversi mesi si controllerà minuziosamente l'interazione di tutti i componenti della galleria. La fase di collaudo è sotto la responsabilità principale delle FFS, il futuro operatore della galleria. Quando le corse con i treni viaggiatori e i treni merci, l'impiego del personale e la gestione degli incidenti funzioneranno alla perfezione, l'Ufficio federale dei trasporti concederà la licenza d'esercizio per il funzionamento ordinario.

Progetti del corridoio di quattro metri dal 2012 a dicembre 2020 270 km

Con l'apertura delle due Gallerie di base attraverso il Gottardo (2016) e il monte Generi (2020), la Svizzera fa un enorme passo avanti verso l'obiettivo di trasferire

il traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia. Per aumentare ulteriormente le potenzialità delle nuove gallerie, su incarico della Confederazione le FFS ampliano l'asse del Gottardo per trasportare su rotaia semirimorchi e container con un'altezza angolare di quattro metri.

Questa categoria di veicoli istituita a livello europeo costituisce la maggior parte (60%) del traffico merci transalpino. Il Consiglio federale prevede che il corridoio di quattro metri triplicherà il trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia sulle due assi della NTFA Lötschberg e Gottardo.

Per il corridoio di quattro metri saranno ampliate complessivamente 20 gallerie e apportate 80 modifiche su piattaforme, impianti elettrici, sistemi di segnalazione e cavalcavia. Affinché i treni con una maggiore altezza angolare possano viaggiare nelle gallerie esistenti, nella maggior parte dei casi occorre abbassare il pavimento. In alcuni casi occorre anche allargare le pareti e innalzare i soffitti.

Il più grande subprogetto è la sostituzione della galleria del Bözberg nel canto-

ne di Argovia che non è idonea al corridoio di quattro metri. I lavori di costruzione per il nuovo collegamento tra Effingen e Schinznach-Dorf sono iniziati a gennaio 2016, la messa in servizio è prevista per il 2020. La conversione della vecchia galleria del Bözberg a galleria di servizio e di soccorso sarà ultimata nel 2021.

La maggior parte dei lavori nelle gallerie per il corridoio di quattro metri va fatta in Ticino. L'attuale galleria di Coldrerio a doppio binario tra Mendrisio e Chiasso, messa in servizio nel 1875 e lunga di 96 metri, sarà sostituita da una nuova.

È inoltre necessario abbassare il pavimento delle gallerie tra Crocetto/Giustizia e Svitto. Nell'abbassare di 40 centimetri il pavimento, è necessario puntellare a nuovo le pareti delle gallerie oltre che portare i binari e il sistema di drenaggio a un livello più basso. —

Maggiori informazioni sul tema:
www.ffs.ch/Cdi4m
tiny.cc/ceneri-i

Luca Müller, guidatore di PistenBully e direttore tecnico delle Funivie di Airolo

L'interprete della neve

Testo: Susanne Wagner

Fotografia: Claudio Bader

Se Luca Müller potesse esprimere un desiderio, sarebbero 90 centimetri di neve, l'altezza ottimale per preparare le piste per gli sciatori. «La gioia più grande la provo quando i pendii sono perfettamente spianati grazie al nostro lavoro e i clienti sono soddisfatti», spiega il direttore tecnico delle Funivie di Airolo, un 53enne dall'aspetto giovanile. Notte dopo notte, durante la stagione sciistica, avanza attraverso la neve creando delle tracce l'una accanto all'altra a bordo del suo battipista rosso PistenBully di 12,5 tonnellate. Gli sciatori hanno appena finito di compiere le loro acrobazie e i pattugliatori hanno sgombrato le piste dopo la chiusura alle 16:30 e già il comprensorio sciistico di Airolo è tutto per Luca Müller e i suoi tre colleghi: ed ecco che avviano i motori dei loro possenti veicoli e, come ogni sera quando si fa buio, si apprestano ai loro tour solitari.

Pericolo di slavine in vista

La natura e gli scenari variabili in base al tempo e all'orario fanno sì che Müller definisca la sua professione non solo un lavoro, ma anche una passione. «È difficile descrivere la gioia che provo quando di notte percorro i pendii da solo. Ogni notte è diversa», commenta Luca Müller. Con le loro frese i PistenBully smuovono la neve indurita e congelata. Per preparare i 30 chilometri di piste, i quattro veicoli impiegano sei ore e rientrano solo di notte alle 23. Se durante la notte nevica, gli operatori devono essere nuovamente sul posto dopo quattro ore, ovvero alle tre del mattino, e spianare le piste di neve fresca.

Luca Müller è un metalcostruttore qualificato e si è specializzato come di-

rettore tecnico e capo della sicurezza. Insieme al suo team è responsabile della sicurezza del comprensorio sciistico, ovvero deve essere in grado di interpretare la neve e la natura. Controlla costantemente come evolvono la neve e il tempo nel corso della giornata e se c'è pericolo di slavina.

Ogni mattina Müller delinea un profilo della neve fresca, analizza le caratteristiche degli strati e trasmette i dati via e-mail all'Istituto per lo studio della neve

Dopo la chiusura delle piste, il comprensorio sciistico è tutto per Luca Müller e i suoi tre colleghi.

e delle valanghe di Davos. In presenza di molta neve fresca e di possibili pericoli, il team della sicurezza avvia l'elicottero per frantumare i massi di neve e rendere le piste a prova di slavina prima dell'arrivo dei turisti.

Molto lavoro di logistica è necessario anche per rifornire i due ristoranti di montagna. Al più tardi alle otto di mattina, gli alimenti trasportati via camion devono essere pronti sulla rampa della stazione a valle della funivia per raggiungere la stazione centrale con la prima cabina. Da là le palette di bevande o verdura fresca vengono trasportate fino ai due ristoranti con il carrello elevatore cingolato o il PistenBully. Gli efficienti battipista vengono impiegati anche nel trasporto di

materiali per eventi o gare di sci, come palio reti di sicurezza.

Lepri riconoscenti

Il lavoro notturno richiede la massima concentrazione. Durante la stagione invernale le piste sono delimitate a sinistra e a destra con pali fluorescenti, ma Müller e i suoi colleghi devono aprirsi un varco nella neve fresca senza poter contare su queste marcature. Questo lavoro è particolarmente impegnativo ad Airolo dove le piste si sviluppano non su prati pianeggianti, ma su ripidi pendii con pietre e buchi. Data la forte pendenza del 30% si ricorre persino a un argano con cui un PistenBully traina l'altro. La fune lunga 1400 metri, invisibile nel buio, può trasformarsi in una trappola per i freestyler che discendono le piste abusivamente di notte. I conducenti dei PistenBully devono tenere sempre a mente questo pericolo.

Durante le sue corse notturne, Müller incontra di tanto in tanto degli animali selvatici come cervi, camosci, fagiani di monte o lepri bianche che spesso, appena illuminati dai fari del PistenBully, scappano via. «Le lepri riconoscono ormai il rumore del PistenBully. Approfittano della pista già preparata perché così non devono sprofondare più tanto nella neve e risparmiare energia», ci spiega Müller. —



«È difficile descrivere la gioia che provo quando di notte percorro i pendii da solo», dice Luca Müller.



SBB CFF FFS Cargo

La nuova galleria del San Gottardo – il cuore del traffico merci transalpino.

Trasporto combinato. Successo assicurato.

www.sbbcargo.com



La Svizzera per
eccellenza.

gottardo2016.ch