

cargo

Incontro tra CEO
con il presidente
di ASTAG,
Adrian Amstutz.

Pag. 18

Strada Rotaia

La nuova coesistenza



- 4 Logistica in Russia, Cina e USA
Paese che vai, usanze che trovi
- 7 Intervista alla direttrice di ARE Maria Lezzi
«Ci mancano il denaro e il suolo»
- 8 La camionista Schoch incontra il macchinista Steinacher
Due vie, un obiettivo comune
- 17 Intervista al presidente del SEV Giorgio Tuti
«La pressione aumenta soprattutto sulla strada»
- 18 Incontro tra CEO con Adrian Amstutz, presidente di ASTAG
«Non possiamo più pensare secondo i vecchi schemi»
- 22 Due modalità di trasporto – due lingue diverse
Segni del tempo
- 23 Frammenti
Vincitori, rapper e manovratori
- 24 Flora e fauna sulle strade e sui binari
Vivere nelle migliori condizioni di mobilità
- 28 Conto alla rovescia per la galleria di base del San Gottardo 2016
Pronti per la grande montagna
- 30 La mia logistica
Lisa Barzagli, responsabile «Hospitality Office» al Festival del film di Locarno

IMPRESSUM

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

Tiratura complessiva: 7900 copie

Redazione SBB Cargo: Pavo Prskalo (responsabile), Martina Riser, Christoph Rytz, Miriam Wassmer, Matthias Widmer

Redazione Crafft: Roy Spring (responsabile), Kristina Morf, Jean-Pierre Ritler, Pirmin Schilliger, Susanne Wagner, Robert Wildi, Peter Krebs

Concept, layout e realizzazione:

Crafft Kommunikation AG, Zurigo

Traduzioni: Traductor, Basilea

Litografia e stampa:

Neidhart + Schön AG, Zurigo

Indirizzo redazione: SBB Cargo

«Redazione rivista di logistica cargo»

Bahnhofstrasse 12, 4600 Olten

cargomagazin@sbbcargo.com

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

Insieme siamo forti

Con 5100 chilometri di lunghezza, la Svizzera dispone della rete ferroviaria più fitta del mondo. A questa si aggiunge una rete stradale lunga 71 000 chilometri che collega anche l'angolo più remoto del piccolo paese. Queste cifre indicano che oggi grandi balzi nell'infrastruttura non sono più possibili. Per approvvigionare di merci la popolazione in aumento in futuro, abbiamo bisogno urgentemente di soluzioni intelligenti.

Possiamo imparare dagli altri paesi? Uno sguardo ai vettori di trasporto negli USA, in Russia e Cina porta a scoperte sorprendenti (pagina 4). La storia di copertina racconta l'incontro straordinario tra strada e rotaia: la camionista Anita Schoch e il macchinista Felix Steinacher si scrutano a vicenda. Malgrado tutte le differenze nella vita professionale quotidiana, vince la soddisfazione per l'incarico comune al servizio dei clienti (pagina 8).

Possiamo veramente permetterci ancora una contrapposizione tra strada e rotaia? La risposta di Adrian Amstutz, presidente centrale dell'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG), e di Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, è univoca: No! Nell'incontro tra CEO parlano entrambi di code, della galleria di base del San Gottardo e della

nuova comprensione dei ruoli di strada e rotaia (pagina 18).

In definitiva strade e rotaie sono solo percorsi per andare da A a B. Per molti esseri viventi sono un habitat naturale. A pagina 24 trovate le specie rare di flora e fauna che hanno trovato casa proprio sulle direttrici.

Vi auguro buon divertimento durante la lettura.

Pavo Prskalo
Responsabile Crossmedia

pavo.prskalo@sbbcargo.com



Paese che vai, usanze che trovi



La rete ferroviaria russa si estende su sette fusi orari: container Cargo alla stazione di Chelyabinsk sugli Urali.

In Russia anche lo stato dice la sua sulla rotaia, in Cina non si può fare a meno degli autocarri, nonostante le code. E negli Stati Uniti la dogana richiede tante informazioni. Come tre aziende logistiche svizzere se la cavano all'estero.

Autore: Pirmin Schilliger

A Nižnij Novgorod, una metropoli di provincia sul Volga, 400 chilometri a est di Mosca, arriva un treno merci Hupac dalla Germania. Trasporta, tra gli altri, container cisterna di Bertschi AG. L'azienda familiare di Dürrenäsch in Argovia è specializzata nel trasporto di prodotti liquidi e scorrevoli, in questo caso prodotti preliminari in poliuretano di un gruppo chimico di Krefeld. Bertschi ha dapprima trasportato i container cisterna su autocarri dalla sede al terminal aziendale combinato nel porto di Duisburg, dove il carico è quindi partito in direzione est su rotaia.

Il viaggio di sei giorni si è svolto esattamente secondo l'orario e senza intoppi. Al confine tra Polonia e Bielorussia i con-

Russia transitano soprattutto prodotti chimici speciali, nel viaggio di ritorno sono prevalentemente prodotti chimici legati alle materie prime del settore petrolifero russo. Bertschi dispone di una rete di circa 50 terminal di trasbordo che si estende dall'Europa occidentale fino agli Urali. Lo sviluppo di programmi di trasporto intermodale rientra nella filosofia dell'azienda. Tre quarti dei container diretti in Russia viaggia sull'acqua, principalmente via Rotterdam-San Pietroburgo, un quarto transita su rotaia nel trasporto combinato. Per la distribuzione in Russia Bertschi punta sulla strada nell'area di ingresso di 1000 chilometri, per le distanze maggiori utilizza la rotaia. «Dall'Europa occidentale spediamo anche tanti contai-

della strada in crescita», afferma Bertschi. L'apertura del mercato alla rotaia, necessaria in tal senso, è tuttavia ancora agli inizi. Vi sono gestori di carri merci e operatori su rotaia privati in pieno sviluppo dinamico, ma la trazione dei treni continua ad essere salda nelle mani delle Ferrovie statali russe (RZD).

Bertschi ha iniziato di recente a utilizzare anche la ferrovia transiberiana per il trasporto di merci in Cina, inoltre segue attentamente la situazione della vecchia via della seta. La Chinese Infrastructure Investment Bank è stata fondata di recente per finanziare il suo ampliamento. «Non appena l'infrastruttura ferroviaria sarà rinnovata su questa direttrice globale, la tratta diventerà interessante



In Cina l'autocarro è il mezzo di trasporto prevalente: via commerciale a Mong Kok, un distretto di Hong Kong.

tainer devono essere trasbordati con una gru dallo scartamento normale europeo a quello russo allargato. Ora a Nižnij Novgorod gli autocarri russi sono pronti per portare i container a un subfornitore per auto circa 200 chilometri a sud-est, che trasformerà i prodotti chimici in elementi in materiale plastico per i sedili delle auto. Nel frattempo, nell'impianto di lavaggio delle cisterne di Bertschi i collaboratori preparano i container per il carico di ritorno di prodotti chimici da uno stabilimento russo.

Dall'Europa occidentale fino agli Urali

Bertschi è presente a Nižnij Novgorod dal 2010. Alla prima filiale del 2005 a San Pietroburgo è seguita poco dopo Mosca. Mentre dall'Europa occidentale verso la

ner su rotaia direttamente in singoli stabilimenti di ricevimento russi, addirittura fino in Siberia», spiega il titolare Hans-Jörg Bertschi. In Russia vi sono ormai circa 100 collaboratori locali e una flotta di 60 autocarri. «Il mercato russo è diventato un settore importante per noi, con una crescita dinamica malgrado la crisi ucraina e il ristagno economico.»

La Russia è un mercato particolare a causa della sua enorme estensione che comprende sette fusi orari. La rete ferroviaria è molto ben potenziata, ma mancano autostrade efficienti per il traffico a grande distanza. Sebbene la qualità delle strade sia scarsa, salvo le poche tratte principali, la domanda di trasporti su strada flessibili e rapidi è in forte aumento da anni. «Nel trasporto combinato vediamo sempre più l'alternativa a questo mercato

per il trasporto intercontinentale», ritiene Bertschi.

Frenesia di autocarri in Cina

Il gruppo Gondrand opera in Cina con una propria affiliata già dal 2001. L'azienda di Basilea offre soluzioni logistiche integrate con oltre 1000 collaboratori in tutto il mondo e trasporta principalmente merci tra i centri industriali cinesi e l'Europa via aria o via mare. «Sempre più spesso si prende in considerazione anche la tratta ferroviaria attraverso la Russia», afferma Andreas Behnke, amministratore di Gondrand. Per le spedizioni con finestra temporale del nolo marittimo scaduta, la ferrovia si rivela un'alternativa più vantaggiosa rispetto al trasporto aereo costoso.

All'interno del territorio cinese il trasporto merci su rotaia si limita quasi >

esclusivamente al trasporto di carbone e altre merci di consumo di massa. Il trasporto di container arriva a solo il 2,5% del volume delle merci. La Cina sta comunque ampliando la rete stradale e ferroviaria e gli aeroporti a ritmo serrato. La ripartizione modale non ha tuttavia avuto alcun influsso finora. Ad eccezione del trasporto via nave interno e costiero nel delta dei fiumi delle Perle e Azzurro, l'autocarro è il mezzo di trasporto prevalente, le nuove tratte ferroviarie ad alta velocità sono riservate al trasporto passeggeri. Anche nelle strade vi è la stessa frenesia, il loro ampliamento non riesce a tenere il passo con il traffico di merci in crescita vertiginosa. Inoltre mancano leggi idonee per ri-

Logistica presso lo zio Sam

Il mercato logistico si presenta in modo ancora diverso negli USA: qui la ferrovia ha il ruolo principale nel trasporto merci. In nessun altro luogo si trasportano così tante merci su rotaia per distanze enormi come negli Stati Uniti. Per un'azienda svizzera media come la Schneider+Cie AG di Basilea, che opera nel mercato americano tramite la propria filiale di New York, si presentano delle sfide molto particolari.

Schneider pianifica e coordina trasporti di merci nel traffico transfrontaliero tra Svizzera, Europa e USA. L'azienda spedisce oltreoceano container e merce a collettame via aereo o nave. La distribuzione negli USA si basa prevalentemente sulle esigenze dei clienti e sulla distanza. Que-

sione di pesi e unità di misura dal sistema decimale in pollici, miglia e onces. Nei singoli stati federali vigono inoltre diversi limiti di peso su strada e rotaia. La dogana statunitense è piuttosto curiosa, vuole conoscere non solo il produttore del prodotto, ma anche tutti i subfornitori. Va citato il ruolo importante degli agenti di sdoganamento che rappresentano l'importatore davanti alle autorità. Il vantaggio in tal senso è che tramite un broker delegato si può sdoganare una spedizione di merci fino a cinque giorni in anticipo. «Una prassi efficiente, per cui la Svizzera potrebbe imparare dagli USA», osserva Girod. —



La ferrovia ha il ruolo principale nel trasporto merci statunitense: trasporto di carbone nel Powder River Basin, Wyoming.

durre le emissioni inquinanti degli autocarri.

Anche Gondrand e i suoi partner logistici locali non possono fare a meno degli autocarri in Cina. D'altra parte quando un carico rimane fermo in coda i costi diventano presto elevati. Nel mercato cinese fortemente conteso i prezzi dei trasporti sono soggetti a enormi oscillazioni quotidiane. «Se non si ha il controllo delle proprie capacità, i volumi dei clienti sono mal pianificati oppure la formazione del prezzo è aggressiva, le perdite possono diventare incommensurabili», rivela Behnke. Gondrand si affida a oltre 80 collaboratori cinesi che hanno un'ottima dimestichezza con le consuetudini. Cosa occorre? «Per sopravvivere in Cina velocità, informazioni in tempo reale, qualità e vicinanza al cliente sono l'abbicci», sottolinea Behnke.

sti fattori decidono se proseguire su strada, rotaia o tramite trasporto aereo. Daniel Girod, responsabile delle attività oltreoceano, vede delle analogie tra Svizzera e USA, ad esempio nelle imposizioni in materia di qualità, sicurezza e tutela ambientale. Ciò che complica l'attività negli USA sono tuttavia le infrastrutture obsolete e congestionate in molti luoghi. «Vi sono punti problematici e code che costringono spesso a deviare il traffico su tratte più lunghe», afferma Girod. Per quanto riguarda una migliore ripartizione modale, vi sono varie possibilità negli USA tutt'ora inutilizzate. Per proseguire con il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia occorre tuttavia modernizzare numerose tratte ferroviarie.

Ulteriori difficoltà per gli operatori europei nel mercato statunitense: la conver-

«Ci mancano il denaro e il suolo»

In Svizzera strada e rotaia sono fortemente sollecitate. Maria Lezzi, Direttrice dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE), su insediamenti compatti, percorsi più brevi e limiti di crescita.

Intervista: Pirmin Schillinger

La popolazione è in continua crescita, così come il fabbisogno di spazio. Lo sviluppo è ancora possibile senza perdite per paesaggio e ambiente?

MARIA LEZZI: Una pianificazione ragionevole dei trasporti aiuta a frenare la dispersione urbana, tiene conto dell'approvvigionamento di base, ma non offre alcun incentivo per nuovi sviluppi territoriali al di fuori delle zone di insediamento esistenti. Appartamenti e posti di lavoro devono essere creati là dove esistono già reti di trasporto. La revisione della legge sulla pianificazione del territorio persegue questo obiettivo, mirando a un uso più equilibrato del suolo e alla pianificazione di insediamenti più compatti, in modo da avere non solo abitazioni e posti di lavoro nello stesso luogo, ma anche servizi. In tal modo i percorsi si accorciano, alleggerendo strada e rotaia.

In che modo l'ARE può contribuire ad alleviare il problema dei trasporti?

Il progetto territoriale, elaborato insieme da Confederazione, cantoni, comuni e città, aiuta a definire delle priorità per gli ampliamenti o le nuove costruzioni in Svizzera. È importante che gli operatori a tutti i livelli istituzionali coordinino le politiche territoriali e dei trasporti e le pianifichino anche insieme, ove possibile. In sede di progettazione dell'infrastruttura, l'ARE porta la propria posizione, derivata dal progetto territoriale, in merito allo sviluppo del territorio, ad esempio nell'elaborazione della fase di completamento 2030 del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF). In tal senso l'Ufficio federale dei trasporti e l'ARE verificano se a livello territoriale i progetti proposti si sviluppano secondo gli obiettivi del progetto terri-

toriale. In futuro la Confederazione mira a una procedura analoga per progettare la rete di strade nazionali. Anche i programmi d'agglomerato armonizzano con successo territorio e trasporti, con il supporto dell'ARE e di altri servizi federali.

Quale potenziale di ottimizzazione deve essere sfruttato?

L'obiettivo di una pianificazione del territorio e dei trasporti è di usare infrastrutture e suolo nel modo più efficiente possibile. Ciò significa che l'insediamento non si estende più sulla superficie. Concentrando l'uso del territorio per abitazioni,

«Non possiamo più offrire infrastrutture parallele dappertutto.»

lavoro e tempo libero è possibile ridurre i tragitti in modo da frenare la crescita del traffico. I vettori di trasporto rotaia e strada hanno punti di forza e funzioni diversi. In futuro tuttavia non potremo più offrire infrastrutture parallele dappertutto, mancano il denaro e il suolo.

L'ARE ha creato modelli per il traffico passeggeri e merci confluiti nel programma di sviluppo dell'«infrastruttura ferroviaria» dell'Ufficio federale dei trasporti – con quale beneficio?

I progetti nell'ambito della fase di completamento 2030 del PROSSIF vengono verificati esplicitamente per quanto riguarda l'effetto sul territorio, pertanto non dovrebbero favorire un'ulteriore dispersione urbana.

Una crescita senza impatto su natura, paesaggio e ambiente è realistica?

Crescita e salvaguardia dell'ambiente non si escludono a priori. La pianificazione territoriale serve a trovare le modalità, affinché lo sviluppo futuro avvenga principalmente all'interno dell'insediamento esistente. La progettazione intelligente dell'infrastruttura dei trasporti supporta questo intento, come l'ampliamento delle reti cittadine al posto dell'ulteriore ampliamento delle ferrovie urbane in periferia.

Individua anche delle soluzioni completamente nuove?

Oggi le infrastrutture dei trasporti sono spesso configurate per le ore di punta quotidiane. Sistemi intelligenti di gestione dei trasporti, altri orari di lavoro e scolastici, lavori delocalizzati, car sharing, ma anche mobility pricing con prezzi differenziati per località e orari, possono contribuire allo sfruttamento uniforme dei sistemi nell'arco dell'intera giornata. —



Maria Lezzi è Direttrice dell'Ufficio federale dello sviluppo territoriale (ARE) dal luglio 2009. Titolare di un dottorato di ricerca in geografia, in precedenza è stata Direttrice supplente di Regio Basiliensis e responsabile della divisione principale per la pianificazione del Dipartimento costruzioni e pianificazione del Cantone di Basilea-Città.



Due vie, un obiettivo comune



Anita Schoch (25) è una camionista, Felix Steinacher (60) è un macchinista. Entrambi trasportano merci. Li abbiamo riuniti e li abbiamo interpellati sul loro lavoro. Strada e binari: due mondi per una missione comune.

*Testo: Robert Wildi
Fotografia: Annick Ramp*

Lunedì mattina alla stazione di San Gallo. Poco prima delle 10:00. La «rush hour» dei lavoratori pendolari è già passata da un bel pezzo. I treni vanno e vengono placidamente, tutt'intorno le attività si svolgono in modo rilassato. Pochi passanti, qualche taxi in attesa. La colonna sonora è costituita dai lavori di manutenzione lungo l'edificio della stazione.

Poi all'improvviso compare Anita Schoch con il suo autoarticolato. Il veicolo, lungo circa 14 metri, sulla bilancia presenta un peso a vuoto di quasi 14 tonnellate. Gli spazi sono angusti, ma la giovane camionista della società *Camion Transport AG (CT)* conduce con fare esperto il suo colosso passando accanto alle auto parcheggiate attraverso una stretta stradina d'accesso che porta all'area dei binari. Scende rapidamente e parla con il conducente di un escavatore che blocca la carreggiata comunque stretta. Due minuti dopo, l'escavatrice se n'è andata e noi possiamo senza problemi attraverso la strettoia. «Ah, non è certo un problema», afferma poi la 25enne con notevole tranquillità.

Il partner di questo straordinario incontro ci aspetta già più avanti. È una locomotiva merci rossa di *SBB Cargo* che ci aspetta imperturbabile sul binario 15. Tra qualche ora si metterà in marcia per il servizio giornaliero. Anita Schoch parcheggia il suo camion parallelo alla locomotiva. Ora si aggiunge anche il secondo protagonista: Felix Steinacher, conducente di locomotive di *SBB Cargo*.

Ping pong delle argomentazioni

Entrambi si ritrovano subito nella conversazione. Chi li osserva percepisce che in qualche modo «sono sulla stessa barca», per quanto sia diversa la loro quotidianità. «Mi interesserebbe sapere come sono da voi le disposizioni relative all'orario di lavoro», chiede la camionista in modo molto diretto con il suo dialetto della Svizzera orientale. Felix Steinacher replica che lui, in qualità di macchinista, ha una buona tutela giuridica sul lavoro. «Abbiamo un orario di lavoro annuale ben definito, con una settimana lavorativa media di 42 ore. Un turno può durare tra le sei e le undici ore», spiega il sessantenne argoviano. Anita Schoch

spalanca gli occhi. La sua settimana lavorativa, di norma, è di 46-48 ore. «Per legge i nostri turni possono durare addirittura 15 ore. Naturalmente con le pause di riposo prescritte.»

La discussione tra le generazioni è lanciata. Un ping pong delle argomentazioni tra vantaggi e svantaggi della rispettiva professione. «Mi va benissimo avere sempre la via libera davanti a me e trasportare ogni giorno merci diverse con un peso totale fino a 1100 tonnellate.» Questo è ciò che rende il suo lavoro vario, interessante, utile, dice Felix Steinacher, che in passato ha studiato come maestro di scuola primaria. Ha insegnato fino a 35 anni circa. Perché è passato alla locomotiva? A un certo punto si è sentito esaurito e ha avuto bisogno di ripartire da zero. «In effetti non sono mai stato un fanatico dei treni, ma la logistica delle ferrovie mi ha sempre affascinato.» Una volta conclusa la formazione da conducente, 25 anni fa è approdato nelle *FFS*, iniziando dalle ferrovie urbane e dai treni regionali. All'alba del nuovo millennio, quando i macchinisti si sono dovuti specializzare nel traffico passeggeri o nel traffico merci,

«Talvolta le cose si fanno più rudi rispetto al commercio al dettaglio, ma io so difendermi.»

ANITA SCHOCH

Steinacher ha scelto quest'ultimo ed è passato a *SBB Cargo*.

Anita Schoch ascolta interessata. Le 1100 tonnellate la impressionano molto. «Con la mia massima capacità di carico di 14 tonnellate non posso davvero tenere il passo», sorride compiaciuta. Lei sarebbe pur sempre in grado di guidare anche veicoli pesanti da 40 tonnellate. Nella sua quotidianità a bordo del camion, la «via libera» della locomotiva resta quasi sempre un'illusione. Le code intralciano regolarmente i suoi piani, così come le strade d'accesso nel traffico cittadino rese impraticabili dalle automobili parcheggiate male, da altri camion o dagli escavatori, come abbiamo visto proprio qui alla stazione di San Gallo. «A volte resto bloccata a lungo e questo comporta ritardi nelle consegne ai clienti. A seconda dell'urgenza e dell'umore del destinatario, qualche volta devo anche subirmi una furibonda tirata», ammette la giovane autista. Il suo motto, pertanto, è mandare giù e placare gli animi. >

Tutt'altro che un lavoro d'ufficio:
la giornata di lavoro tipo
della camionista Anita Schoch.





Con il massimo dello slancio: il macchinista Felix Steinacher con la sua Re 420 nella stazione di San Gallo.

«Mi va benissimo
avere sempre
la via libera davanti a me.»

FELIX STEINACHER

Quasi sempre funziona magnificamente. Grazie alla sua formazione come commerciante al dettaglio, ha imparato a intrattenere un rapporto professionale con la clientela. «Nel settore dei camion e del trasporto merci, dominato dal testosterone maschile, le cose si fanno molto più rudi rispetto al commercio al dettaglio, ma io so difendermi», asserisce questa donna cresciuta come figlia di contadini. Per Anita Schoch, i numerosi contatti con persone molto diverse tra loro sono uno degli aspetti più interessanti della sua professione, oltre al fascino esercitato dai camion. «Apprezzo le brevi chiacchierate ad ogni punto di scarico, si scherza e si parla anche di cose personali.»

Anche Felix Steinacher descrive se stesso come un tipo comunicativo. Però ammette che questa componente, nel suo lavoro quotidiano, tendenzialmente è sacrificata. Nelle stazioni di destinazione che raggiunge con i suoi treni merci non ha nulla a che fare con lo scarico della merce e pertanto non ha neppure alcun contatto diretto con i clienti. «Ne sento un po' la mancanza.» Gli capita di svolgere anche interi turni senza incontrare una sola persona. Laddove un tempo ci sarebbe stata un'interazione verbale con i dirigenti delle stazioni o il personale addetto alle manovre, oggi spesso irrompe la tecnologia. «Anni fa SBB Cargo utilizzava due persone per controllare i treni merci e per le relative misurazioni. Oggi spesso questo lavoro è svolto dall'elettronica. I dati, rilevati con una precisione fino a due decimali, mi vengono trasmessi online direttamente su uno schermo nella cabina di guida.»

Felix Steinacher non si lamenta. Ha ben chiaro il fatto che la pressione sui costi aumenta costantemente anche nel trasporto merci accelerando il progresso tecnologico. Lo sviluppo ha reso Steinacher un po' più solo nella sua cabina di guida, ma questo ha reso più vario il suo profilo personale. «Contrariamente al passato, oggi ad esempio devo fare da solo quando si tratta di accoppiare la locomotiva a un carro merci.»

Anita Schoch vorrebbe sapere se questo lavoro pesante è ancora accettabile per un sessantenne. Felix Steinacher ride. «Fisicamente me la passo ancora bene e affronto questi carichi senza problemi.» Tutta-

via, conferma che il mestiere del macchinista è fisicamente impegnativo. Rispetto ad oggi, a 45 anni avrebbe sopportato più tranquillamente soprattutto i cambi di ritmi richiesti da un orario di lavoro con interventi che iniziano molto presto, alle 2 del mattino.

«E tu come affronti la sollecitazione fisica, Anita?», chiede il padre di tre figli che hanno tutti qualche anno in più rispetto alla sua interlocutrice. In effetti, di tanto in tanto ci sono consegne che creano problemi fisici nello scarico a causa della ridotta ampiezza di apertura delle sue braccia. «In questo caso ho i miei trucchi e di norma faccio in modo che il cliente mi dia amichevolmente una mano sul posto», afferma ammiccando questa ragazza dalla corporatura un po' minuta. Nelle prime ore del mattino, però, all'indirizzo di consegna qualche volta non c'è nessuno ad aspettare. In questo caso lei scarica il pallet davanti all'ingresso con il suo carrello e informa telefonicamente il cliente.

Per la camionista il lavoro inizia alle 5:45 a Schwarzenbach presso Wil (SG) nel deposito centrale dei camion di CT. Quest'ultimo si trova proprio in corrispondenza dell'autostrada e dispone di un raccordo ferroviario. I treni merci trasportano la merce nel cuore della notte. La Schoch e i suoi colleghi, tra cui anche alcune donne, caricano i loro camion in base al piano operativo. La destinazione della giovane autista è quasi sempre la città di San Gallo, dove fino a mezzogiorno consegna ogni tipo di merce a una media di 12-15 clienti. «Trasportiamo di tutto, dalle piante ai barattoli di vernice, dagli imballi di cartone fino a interi meccanismi a motore», dice la Schoch. Uniche eccezioni: «Tutto ciò che è vivo o surgelato.»

«Un capolavoro di logistica»

Steinacher sale nella sua cabina di guida e prepara la locomotiva per la partenza. I lavori di preparazione per il suo giro standard di oggi, che lo porterà a Wil e Winterthur fino alla stazione di smistamento di Limmattal (RBL) a Dietikon, durano di norma da 20 a 30 minuti. Ci sediamo in una piccola locomotiva quadriasse. «Nei modelli a sei assi la procedura è solo di >

«Apprezzo le brevi
chiacchierate ad
ogni punto di scarico.»

ANITA SCHOCH

Cifre e fatti

Locomotiva vs. camion

poco più lunga», spiega. Normalmente entra in servizio alla stazione di Bülach o al RBL di Dietikon. Sono quasi sempre giri flessibili, che vengono riprogrammati e scanditi ogni giorno a seconda del carico e del luogo di destinazione. «Un capolavoro di logistica», afferma entusiasta Steinacher, che anni fa si era addirittura interessato per un posto nel team di pianificazione. «Dopo alcuni giorni di prova, però, ho sentito che quello stress costante non faceva per me.»

Piano piano pensa a risparmiare le forze. Steinacher apre una lettera. Il mittente è SBB Cargo. «Stamattina era nella cassetta della posta.» È l'auspicata conferma che Steinacher, dal secondo semestre 2015, può ridurre il suo carico di lavoro al 90%. Sul volto del macchinista si legge la gioia. Fino al pensionamento, tra cinque anni, vuole lavorare con il massimo slancio, ma continuare a ridurre gradualmente il carico di lavoro. «Purché in cui il mio datore di lavoro sia d'accordo.»

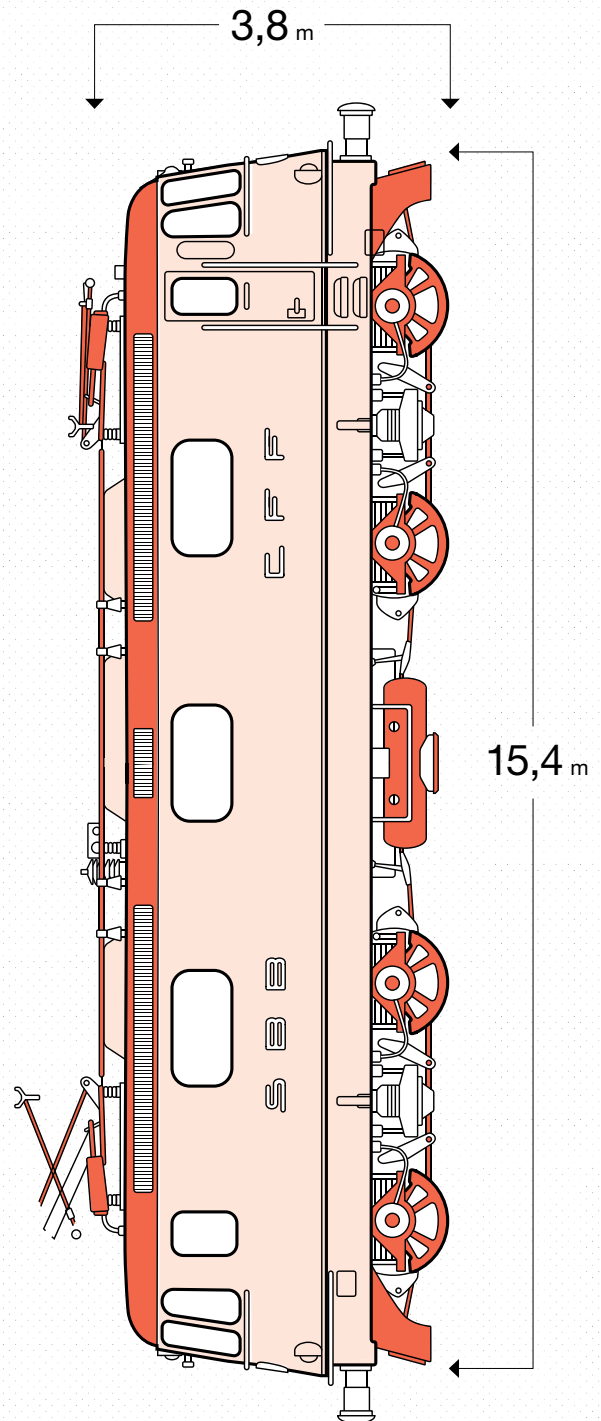
«In effetti non sono mai stato un fanatico dei treni, ma la logistica delle ferrovie mi ha sempre affascinato.»

FELIX STEINACHER

Piano piano il tempo stringe, alle 14:30 in punto le ruote del veicolo da 80 tonnellate devono partire in direzione di Wil. Il congedo di Anita Schoch è cordiale. Si vede che entrambi hanno apprezzato la possibilità di conoscere il mondo dell'altro, così affine eppure così estraneo e che hanno imparato molte cose importanti.

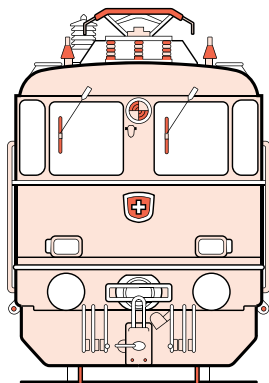
Anita Schoch innesta la retromarcia. Con stile e precisione guida il suo veicolo di 14 metri attraverso la stretta viuzza per tornare alla piazza antistante l'ingresso principale della stazione. Con una bella sterzata a sinistra procede in direzione dell'autostrada per tornare a Schwarzenbach, dove stamattina abbiamo iniziato insieme il giro. Segue un'ultima fermata intermedia: Gossau SG, dove deve ritirare da un cliente vari pallet di vernici da interni.

Ancora una volta, oggi Anita Schoch dimostra con quanta precisione sa imboccare la rampa di carico con la parte posteriore del suo camion. Questione di centimetri. Stanotte i bidoni di vernice devono essere >



Locomotiva Cargo

Re 420



Potenza 4700 kW

Velocità 140 km/h

Anno di costruzione 1982

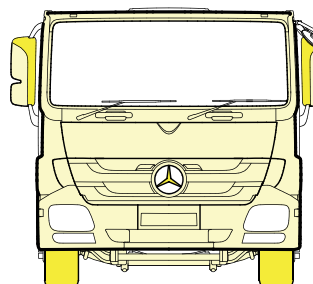
Prezzo CHF 3,8 Mio. (1982)

Paese di produzione CH

 80 t

Mercedes Actros

1841



Potenza 300 kW


Velocità 80 km/h


Anno di costruzione 2007

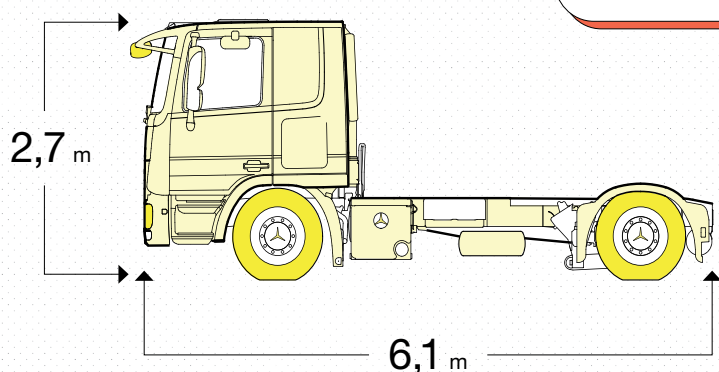
Prezzo CHF 230 000

Paese di produzione D/TR

 14 t

 **La Re 420.** Con 277 locomotive consegnate, fino a oggi è la più grande serie di motrici in Svizzera. La locomotiva universale, chiamata anche Bo'Bo', è stata messa in circolazione tra il 1964 e il 1985.

 **L'Actros** è il veicolo di punta di Mercedes-Benz nella categoria dei mezzi pesanti. È stato lanciato nel 1996, la seconda generazione è sul mercato dal 2011. Fino al 2013 sono stati costruiti 750 000 veicoli.



Lo sapevate? Mettete alla prova le vostre conoscenze in materia di traffico merci su rotaia e su strada nel quiz online.

tiny.cc/competenze-rotaia



caricati sul treno merci a Schwarzenbach. Alla ricezione ci aspettano volti cordiali. «Scriva assolutamente che dopo le visite di Anita l'atmosfera nel nostro team della ricezione merci migliora sempre notevolmente», dice un impiegato.

Il complimento fa effetto, la soddisfazione non abbandona più il volto dell'autista. Si rallegra ulteriormente quando, poco prima dell'arrivo a Schwarzenbach, sulla strada provinciale le viene incontro il suo fidanzato. Anche lui è camionista di professione. Il momento è festeggiato da segnali con le luci e con il clacson. «Il mio compagno è un vero patito del camion, nel suo ha montato sedili in pelle e altre curiosità di ogni sorta», rivela Anita Schoch. Nel tempo libero, insieme partecipano a raduni di camion.

Raggiungiamo il parco veicoli. Manca poco alle 16:00. Anita Schoch ha cominciato la sua giornata la-

vorativa più di dieci ore fa e ora si occupa di scaricare la fornitura di vernici. Poi avrà la serata libera? «Probabilmente no», dice senza malumore. Il capo potrebbe avere ancora un incarico extra. In effetti, per tutto il giorno sulla strada ferrata è arrivata nuova merce. Le consegne devono arrivare ai clienti oggi stesso. Dato che Anita Schoch ha finito relativamente presto il suo giro, deve ripartire. Per l'ennesima volta, con il carrello elevatore, la giovane donna trasporta sul suo camion pallet completamente imballati. Poi accende il motore e si mette in marcia in direzione dell'autostrada. La sua destinazione sono le strette stradine della città di San Gallo. —

INTERVISTA

Giorgio Tuti

«La pressione aumenta soprattutto sulla strada»

Signor Tuti, lei è il Presidente del Sindacato del personale dei trasporti (SEV). Quanto soffrono i camionisti e i macchinisti svizzeri per la concorrenza internazionale?

Molto più di prima. Entrambe le categorie professionali sono sottoposte a una pressione crescente da tutta Europa. Per i camionisti è ancora più forte. Il motivo è che per il personale che lavora in locomotiva esistono requisiti più severi, ad esempio in riferimento alle competenze linguistiche, ma anche riguardo alla conoscenza dei percorsi e dei veicoli.

Quindi sulla strada c'è anche un maggiore dumping sui salari?

Esatto. Mentre i ferrovieri, sulla base dei contratti collettivi di lavoro, possono fare affidamento su condizioni di lavoro sicure, sulla strada la pressione dei costi viene scaricata completamente sul personale.

Nonostante ciò, i conducenti svizzeri hanno quasi sempre la priorità.

Per quale motivo?

Le conducenti e i conducenti svizzeri, sui binari come sulla strada, di norma si contraddistinguono per la grande affidabilità, una formazione solida e di qualità e una produttività superiore alla media. Al momento la maggior parte dei trasportatori è disposta anche a pagare salari più alti per questa qualità. Tuttavia, come abbiamo già detto, la pressione aumenta soprattutto sulla strada.

Come sono cambiate le condizioni di lavoro negli ultimi anni?

Le esigenze relative alla produttività sono notevolmente aumentate. I limiti di carico, sulla strada come sui binari, oggi si

raggiungono molto più spesso rispetto a dieci o vent'anni fa.

Può fare un esempio concreto?

Nelle ferrovie questo si concretizza soprattutto in piani di servizio più intensi, che possono compromettere la salute. Nelle FFS, in particolare, la divisionalizzazione del 1999 (ossia l'assegnazione dei macchinisti a una divisione fissa come il traffico passeggeri o il traffico merci; N.d.R.) ha reso più monotono il lavoro quotidiano. Questo aspetto può gravare sulla vita sociale.

Il macchinista ritratto in questa edizione ammette che le esigenze sono aumentate. A suo avviso, però, il suo lavoro non è monotono. Al contrario, con la crescente automazione è diventato più interessante.

A ogni cambiamento ci sono persone soddisfatte e altre deluse. Noi, però, sentiamo dire spesso che i piani di servizio unilaterali con tantissimi turni notturni per il traffico merci e nei fine settimana per il traffico passeggeri sono un peso.

Cosa comportano i cambiamenti del lavoro quotidiano nell'ottica della sicurezza?

Il progresso tecnologico contribuisce alla sicurezza, ma stimola anche le aspettative in termini di produttività e non porta a un alleggerimento riguardo alla pressione sul rendimento e alla responsabilità. Nel corso degli anni, gli standard di sicurezza sono rimasti praticamente identici. Tuttavia è cambiato il loro monitoraggio, da un controllo preventivo a un controllo puntuale.

Si dovrebbero fare più controlli?

Sì. Da una parte, sui binari ci aspettiamo controlli di sicurezza più intensivi da parte dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT). Soprattutto sulla strada, però, devono essere rafforzati sia i controlli tecnici, sia quelli relativi ai tempi di lavoro e di riposo. La pressione sui costi, infatti, ha fatto sì che molti camionisti ormai viaggino per conto proprio. Questo porta a un certo auto-sfruttamento che

mette a rischio la sicurezza. La strada, rispetto alla ferrovia, trae un vantaggio concorrenziale dal fatto che le sue norme sono meno rigorose. Però non è assolutamente possibile che siano meno rigidi anche i controlli.

Come fanno i trasportatori a garantire che anche in futuro ci sarà un numero sufficiente di nuove leve tra i camionisti e i macchinisti?

Le stesse imprese hanno la responsabilità di mettere a disposizione un numero sufficiente di posti per la formazione. Possono tuttavia fare in modo di aumentare il tempo di permanenza al lavoro soprattutto con misure idonee nella pianificazione del lavoro e con una maggiore attenzione alle esigenze sociali del personale viaggiante. Sarebbe disastroso se la tutela salariale presso le Ferrovie svizzere fosse compromessa da decisioni dell'autorità di vigilanza e il livello dei salari iniziasse a vacillare. Tutto ciò non favorisce le imprese, né la sicurezza operativa.

Incombe la minaccia di una carenza di conducenti?

Nelle ferrovie è già un dato di fatto. Attualmente, in tutta Europa, il numero dei macchinisti è insufficiente. Questo dato è riconducibile da una parte all'incremento del traffico. D'altra parte, molte imprese negli ultimi anni hanno imperdonabilmente trascurato la formazione. Certamente è necessario recuperare. —



Giorgio Tuti dal 2009 è Presidente del Sindacato dei trasporti (SEV) e dal 2010 è anche Vice presidente dell'Unione sindacale svizzera (USS). Inoltre è membro della direzione della European Transport Workers Federation (ETF) con sede a Bruxelles.

«Non possiamo più pensare secondo i vecchi schemi»

Come si prospetta il futuro comune del trasporto merci su strada e su rotaia? Colloquio tra Adrian Amstutz, presidente centrale dell'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG), e Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo, in merito a code, sovvenzioni e dumping dei salari.

Intervista: Roy Spring
Fotografia: Samuel Trümpy

Signor Amstutz, come presidente centrale di ASTAG lei difende attivamente gli interessi della strada.

La rotaia rappresenta il suo nemico?

ADRIAN AMSTUTZ: Sciocchezze! Ci mancherebbe solo che il trasporto su strada, che ogni giorno rifornisce puntualmente la popolazione e l'economia di merci e in definitiva rimuove i rifiuti, non potesse rappresentare i propri interessi! Tuttavia dobbiamo sfruttare il potenziale di tutti i vettori di trasporto in modo ottimale. Occorrono rotaia, strada, acqua ed aria. ASTAG sostiene il principio della comodità.

Signor Perrin, riscontra un cambiamento nel rapporto reciproco?

NICOLAS PERRIN: Sicuramente! Ogni vettore di trasporto ha i propri punti di forza. L'abile combinazione tra i vari vettori porta il massimo beneficio ai clienti e noi ci orientiamo in tal senso. Questa consapevolezza si è anche imposta in modo prevalente.

AMSTUTZ: Non possiamo più pensare secondo i vecchi schemi, in definitiva tutti i vettori di trasporto si basano sulle esigenze dei clienti. Il cliente è sempre al primo posto! Naturalmente permangono sempre determinati «solchi» ideologici qua e là, ma per fortuna non sono più profondi come in passato.

Molti soci di ASTAG sono allo stesso tempo clienti di SBB Cargo.

Le due cose sono compatibili?

AMSTUTZ: Perfettamente! Vede, da decenni la politica parla spesso e volentieri di tras-

ferimento dalla strada alla rotaia, nella pratica tuttavia le merci arrivano su rotaia dove ciò ha un senso sul piano logistico ed è economicamente vantaggioso. Sotto questo punto di vista rinomati soci ASTAG forniscono un contributo sostanziale. Ritengo che senza le imprese di trasporto su strada il trasporto merci su rotaia oggi non sarebbe là dove è arrivato. Del resto ASTAG stessa è azionista di Hupac!

«Dobbiamo sfruttare il potenziale di tutti i vettori di trasporto in modo ottimale.»

ADRIAN AMSTUTZ

PERRIN: SBB Cargo ha sviluppato i primi trasporti combinati insieme ai trasportatori su strada oltre 40 anni fa. Oggi posso riscontrare che le imprese di autocarri che hanno puntato sulla co-modalità hanno avuto un notevole successo. Pertanto possiamo offrirvi una birra a vicenda come ringraziamento.

La concorrenza internazionale rende la vita difficile alle imprese nazionali. Il mercato del lavoro è sotto pressione, a ciò si aggiunge il franco forte. Come affronta tutto ciò?

PERRIN: Il franco forte mette ulteriormente sotto pressione tutte le imprese di trasporto svizzere. Vi saranno delle conseguenze che subiremo tutti. Io mi batto a

favore di una concorrenza leale, ne va anche della tutela dei collaboratori che meritano condizioni d'impiego giuste, oggi purtroppo non più ovvie e parzialmente ignorate nel trasporto su strada europeo. Per questo motivo sono necessarie delle regole di gioco quali il divieto di cabotaggio.

AMSTUTZ: Nel settore transfrontaliero le imprese di trasporto svizzere sono sotto pressione già da anni e questo perché i concorrenti esteri possono lavorare con strutture dei costi molto più vantaggiose. La forza del franco incrementa l'incentivo ad effettuare con veicoli commerciali omologati all'estero anche incarichi di trasporto nel territorio svizzero. Chiediamo l'imposizione severa delle disposizioni vigenti in materia di cabotaggio. Per ASTAG è completamente escluso qualsiasi onere aggiuntivo per il settore dei trasporti. In particolare per ASTAG non è assolutamente ammissibile un aumento del supplemento fiscale sugli oli minerali, come è attualmente previsto nel quadro del Fondo per le strade nazionali e il traffico d'agglomerato (FOSTRA).

La rotaia è considerata un mezzo di trasporto ecocompatibile, mentre i trasportatori su strada usufruiscono di prezzi bassi del diesel e di forza lavoro a basso costo. Distruggete il mercato con il dumping dei prezzi?

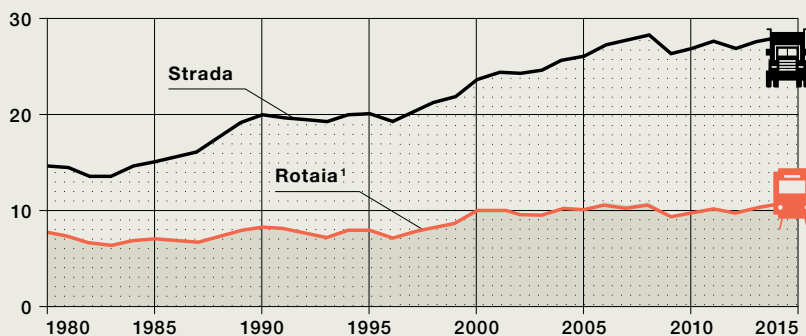
AMSTUTZ: Il trasporto su strada si assume la propria responsabilità politico-ambientale molto seriamente e migliora costantemente il bilancio ecologico con investimenti di miliardi in veicoli moderni. >

«Possiamo offrirvi una birra a vicenda come ringraziamento.»
Nicolas Perrin e Adrian Amstutz
alla stazione di Berna.



SERVIZI DI TRASPORTO MERCI — andamento in Svizzera.

in miliardi di tonnellate-chilometro nette



Strada e rotaia: tra il 1980 e il 2013 il servizio di trasporto è aumentato dell'88 % in Svizzera. Il trasporto merci su strada è incrementato in modo nettamente superiore (149 %), rispetto a quello su rotaia (33 %). Nel 2014 il trasporto merci su rotaia ha registrato un aumento del 4,6 % rispetto all'anno precedente.

¹ Tonnellate-chilometro nette senza peso proprio dei veicoli di trasporto (inclusi rimorchi), container e casse mobili nel trasporto combinato

Fonte: Statistica trasporto merci (GTS), Statistica trasporti pubblici (OeV) 2015

Ormai un veicolo commerciale a norma Euro 6 produce emissioni inquinanti pari quasi a zero. Oggi nei quartieri cittadini fortemente inquinati, dallo scarico degli autocarri fuoriesce aria più pulita di quella aspirata! Effettivamente i prezzi del diesel sono temporaneamente scesi, ma la tendenza indica chiaramente un rialzo nel medio termine.

PERRIN: È sicuramente positivo che la strada faccia così tanto, ma anche noi facciamo la stessa cosa; oggi, ad esempio, viaggiamo già con il 75 % di corrente rinnovabile. L'enorme vantaggio della ferrovia consiste nel fatto di movimentare grandi quantità in una superficie ridotta.

AMSTUTZ: È anche vero che nel raffronto da noi i costi sono aumentati molto di più negli ultimi anni, già solo per la Tassa sul traffico pesante (TTPCP) il settore versa allo Stato 1,5 miliardi di franchi all'anno, a titolo di partecipazione al finanziamento della rotaia. Per un veicolo da 40 tonnellate occorre versare allo Stato circa 1 franco al chilometro. A ciò si aggiungono imposte, tasse e diritti che creano ammanchi notevoli nella contabilità. I salari degli autisti sono molto più alti di quelli dei paesi confinanti. Pertanto non si può parlare di dumping.

In che modo ASTAG assicura che i trasportatori svizzeri restino concorrenziali?

AMSTUTZ: Come il trasporto merci su rotaia, anche il trasporto merci su strada è legato a condizioni quadro migliori, tra cui in primo luogo il fatto che i regolamenti esistenti non vengano ulteriormente inaspriti, bensì vi sia un alleggerimento in ambito fiscale e amministrativo. Ribadisco: un aumento del carico fiscale è assolutamente tabù. Per questo motivo ASTAG sostiene anche l'Iniziativa della vacca da mungere che intende sottoporre tutte le nuove imposte a un referendum facoltativo.

«Nel complesso la capacità dell'infrastruttura di trasporto si riduce.»

NICOLAS PERRIN

PERRIN: Un regolamento affidabile è importante per entrambi. Anche il nostro settore ha un eccesso di regolamenti, soprattutto nel trasporto transfrontaliero, dove prevalgono le specifiche nazionali che generano complessità inutili. Nei finanziamenti la direzione è positiva, con il FAIF il popolo ha accolto il solido finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria. La strada seguirà probabilmente con il FOSTRA, così saranno entrambi soddisfatti.

Il trasporto su strada è arrivato al limite delle proprie capacità. Il risultato sono code e incidenti sulle strade nazionali e principali. Come procedere?

AMSTUTZ: Nel 2014 vi sono state 21 451 ore di coda, pari a oltre 2 anni con 24 ore di coda al giorno. L'aspetto peggiore è, tuttavia, che l'85% delle code è causato da un ampliamento dell'infrastruttura trascurato o inadeguato al fabbisogno. Le conseguenze negative non sono solo perdita di tempo, impedimenti e incidenti, bensì soprattutto i massicci costi per l'economia pubblica. Anche il clima risente delle emissioni di CO₂ elevate dovute alle code. Tutto ciò è assurdo! Per questo motivo dopo il FAIF per la rotaia occorre anche un programma di modernizzazione completo per la strada, inclusi gli ampliamenti delle capacità. In primissimo piano vi è l'eliminazione dei problemi sulle strade nazionali.

PERRIN: La capacità dell'infrastruttura di trasporto si riduce nel complesso. Accanto agli ampliamenti, con tempi sempre più lunghi dovuti alle procedure onerose sia per la strada sia per la rotaia, una co-modalità intelligente acquista pertanto una rilevanza maggiore. Non possiamo più permetterci un'analisi isolata dei due vettori di trasporto, sul piano politico e in misura crescente anche sul piano economico.

In che modo può affermarsi il trasporto merci su rotaia? Dove individua il suo compito principale?

AMSTUTZ: Il trasporto merci su rotaia è oggi competitivo solo perché il suo concorrente, il trasporto su strada, lo sovvenziona obbligatoriamente. Non va bene. Nel trasporto merci complessivo la rotaia è troppo importante, deve affermarsi da sola nella concorrenza. Sono convinto che se si lasciasse finalmente SBB Cargo nella libertà imprenditoriale, a operare nel settore privato, potrebbe farcela.

PERRIN: Affrontiamo già una concorrenza molto forte e negli ultimi anni abbiamo avuto uno sviluppo massiccio a livello imprenditoriale. La nuova legge sul trasporto di merci conferma questo percorso. SBB Cargo di per sé riceve ormai poche sov-



Adrian Amstutz, 62, dal 2008 è presidente centrale dell'Associazione svizzera dei trasportatori stradali (ASTAG) con sede centrale a Berna, che raggruppa circa 5000 ditte di trasporto su strada in 18 sezioni regionali. Amstutz è consigliere nazionale UDC, capogruppo del partito e consigliere esecutivo di Swiss Olympic. È comproprietario dello studio di architettura e direzione lavori Amstutz Abplanalp Birri AG e vive a Sigriswil BE.



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

venzioni per prestazioni che non forniremmo più da un punto di vista meramente imprenditoriale e che nei prossimi anni verranno eliminate completamente. Indipendentemente da questo, l'infrastruttura riceve naturalmente sostegno dal contenitore FAIF, imprescindibile per l'ampliamento della rete e il mantenimento del patrimonio.

Dove intravede delle possibilità per raggiungere degli obiettivi comuni?

PERRIN: La logistica e in particolare il trasporto merci sono fattori di localizzazione fondamentali. Non solo le imprese, anche la popolazione dipende dal loro funzionamento regolare. Per questo motivo talvolta mi stupisco della scarsa importanza che in Svizzera i politici, ma anche i manager, attribuiscono al nostro settore. D'altra parte ritengo che la colpa sia anche nostra, abbiamo un'organizzazione troppo debole e siamo troppo isolati. In questo intravedo un potenziale che dobbiamo e vogliamo sfruttare insieme.

AMSTUTZ: Da anni i trasportatori su strada svizzeri si adoperano per portare il loro enorme know-how anche nel trasporto merci su rotaia, basta guardare ad esempio il modello di successo di Cargo Domicilio. In tal senso le imprese ferroviarie mostrano un'apertura assoluta. Negli ultimi anni la Svizzera ha perso nettamente il vantaggio di localizzazione nella logistica rispetto all'estero. Su questo dobbiamo lavorare, la politica è richiesta urgentemente. Dobbiamo migliorare le condizioni quadro per tutti i vettori di trasporto, in modo tale da rendere possibili servizi di trasporto più efficienti ed economici e a misura del cliente.

La galleria di base del San Gottardo delinea nuovi parametri nel trasporto merci su rotaia. Il progetto del secolo è un motivo di gioia anche per lei?

AMSTUTZ: Innanzitutto dobbiamo essere consapevoli che la galleria di base del San Gottardo è stata pagata in gran parte dal settore del trasporto su strada. Ogni anno circa CHF 1 mld dai proventi della TTPCP è confluito e confluisce nel finanziamento della NFTA e di altri grandi progetti ferro-

viari. Se consentirà di attuare il trasferimento del trasporto transalpino da confine e confine, non da Erstfeld ad Airolo, corrisponderà al mandato del popolo. Ovviamente siamo favorevoli a tutto ciò, tuttavia temiamo che la nuova galleria di base del San Gottardo servirà maggiormente al trasporto di passeggeri su rotaia, anziché di merci. Per questo motivo la nostra gioia è offuscata dal senso della realtà.

PERRIN: È la volontà politica ed è opportuno che la galleria di base sia prevalentemente a disposizione del trasporto merci. Le intente FFS, e ovviamente anche io personalmente, ci adopereremo in tal senso. Con la nuova legge sul trasporto di merci verranno introdotti cosiddetti piani di utilizzazione della rete che assicurano la capacità necessaria per il trasporto merci nel lungo termine.

Come vede la situazione su strada e rotaia in Svizzera tra dieci anni? Avremo un collasso del traffico?

AMSTUTZ: Sì, se non inizieremo immediatamente con ampie misure di ampliamento della rete di strade nazionali. Non mancano dieci anni al collasso, bensì già cinque su dodici! Anche la ferrovia non può avere alcun interesse in tal senso, perché altrimenti crolla l'approvvigionamento al dettaglio. Oppure conosce una fattoria o un negozio di alimentari con raccordo ferroviario? Non so neanche di treni merci che raccolgono i sacchi di rifiuti in città e villaggi. Come vede sono necessari entrambi.

Preferirebbe guidare una locomotiva o un autocarro?

AMSTUTZ: Preferisco guidare una moto! —



Segni del tempo

Due modalità di trasporto – due lingue diverse. Ma quando si tratta di portare efficacemente a destinazione ogni anno un totale di 27,4 miliardi di tonnellate-chilometro in tutta la Svizzera, strada e binari si mettono d'accordo.

Illustrazione: Clara Terne

Sui binari



Segnale di fine tratto rallentamento

La velocità ridotta vale fino al passaggio dell'ultimo veicolo in corrispondenza di questo segnale. In seguito è nuovamente possibile accelerare alla velocità consentita.

Avviso di velocità

A partire dal segnale successivo vale la velocità massima in km/h indicata con il numero $\times 10$. Può trattarsi di un numero qualsiasi. In questo esempio è 80 km/h.

Il cartello di inizio

Il cartello di inizio CAB designa il punto in cui inizia il tratto con segnalazione in cabina di guida e significa: arresto per i veicoli la cui motrice non è dotata di un'attrezzatura ETCS funzionante.

Sulla strada



Divieto di sorpasso

A partire da questo punto è vietato il sorpasso di veicoli a motore e tram ai veicoli con un peso complessivo superiore a 3,5 tonnellate.

Rampa di emergenza

Se in un tratto ripido si guastano i freni, qui è possibile far fermare il camion in un letto di ghiaia.

Attenzione, deviazione

Preavviso per il traffico pesante. Si incontra spesso prima dei cantieri, in occasione di grandi eventi o a seguito di danni causati dal maltempo.



blog.sbbcargo.com

Volete sapere cosa succede sui binari? Trovate articoli aggiornati nel blog Cargo e sui canali Facebook e Twitter con l'hashtag #cargomag.

Una rivista premiata

Un grande onore per la rivista Cargo: in occasione del Best of Corporate Publishing Award (BCP) 2015, nella città di Monaco, ha ottenuto dalla giuria il premio Argento nella categoria «B2B/commercio, trasporti, logistica». Il BCP è il più grande concorso europeo di Corporate Publishing e Content Marketing.

tiny.cc/bcpaward-i

Rapper tra i carri merci

Per girare il nuovo video, il gruppo bernese «Chlyklass», leader delle charts ha scelto un luogo particolare: cantare il proprio brano rap «Ke Plan» tra i carri merci. Abbiamo incontrato la band per un'intervista.

tiny.cc/chlyklass-i

Manovre con Yves e Jürg

Massimo impegno per i clienti: per una giornata abbiamo curiosato osservando il lavoro di due colleghi del Cargo Team regionale di Bienna. Non importa se si tratta di zucchero, fertilizzanti o metalli: Yves e Jürg li portano a destinazione in sicurezza.

tiny.cc/yvesjuerg-i



facebook.com/sbbcargo



instagram.com/sbbcargo



twitter.com/sbbcargo



blog.sbbcargo.com



youtube.com/sbbcargo

Vivere in migliori condizioni di mobilità

Strade e rotaie non sono riservate solo al trasporto. Sull'asfalto e lungo i binari vive una grande quantità di animali e piante. Un abitante raro ha addirittura viaggiato in un carro merci fin nella Svizzera settentrionale.

Testo: Susanne Wagner
Fotografia: Lukas Lienhard



«È importante che gli animali si sentano sicuri quando passano da una parte all'altra», afferma l'esperto naturalista delle FFS, Detlef J. Urich.

Gli animali selvatici amano i ponti autostradali: volpi, caprioli, tassi, martore, ricci ed ermellini li utilizzano per raggiungere in sicurezza il lato opposto della strada. In Svizzera, oltre 40 «ponti verdi» collegano gli habitat divisi degli animali. La fauna, però, scorrazza anche tra binari e pietrisco. Come ad esempio nella Stazione Centrale di Zurigo. «Nel campo binari di Zurigo, caldo e secco, le lucertole muraiole hanno trovato un habitat funzionale», afferma Barbara Huber, Project Manager Ambiente di FFS.

Questa specie di sauro, la cui dimensione varia dai 10 ai 25 centimetri, originariamente si trovava solo nel Canton Ticino e nel Giura. Il rettile meridionale, che ama il caldo e il sole, si è infiltrato nella Svizzera settentrionale attraverso i treni merci e nella Stazione Centrale di Zurigo si trova a suo agio. Il rumore dei treni o altre emissioni lo disturbano ben poco. Negli ultimi anni la popolazione di lucertole muraiole è cresciuta molto. A questa tendenza contribuiscono i cesti in rete metallica pieni di lastre di pietra, pietrisco, sfalci di potatura e rami, che i rettili utilizzano lungo i binari come nascondiglio e «solarium». Nei cesti installati si rintanano anche gli ululoni dal ventre giallo dopo aver deposto le uova. Questa rana di pochi centimetri con la pancia gialla maculata è considerata a rischio e, come tutti gli anfibi e

rettili in Svizzera, appartiene alle specie protette.

Oltre ai cesti per gli anfibi, sotto la supervisione dei consulenti ambientali della linea diametrale, per le rane sono stati creati tanti piccoli specchi d'acqua per la deposizione delle uova, sotto forma di vaschette. «Al momento della costruzione di ogni impianto ferroviario, si verifica se sono coinvolti habitat che necessitano di una protezione», spiega l'operatrice ambientale Huber. «In caso affermativo, le FFS sono tenute per legge a preservarli o ad adottare misure sostitutive.» Dopo la costruzione dell'impianto di servizio di Herdern, tra la Stazione Centrale di Zurigo e Altstetten, grazie a queste precauzioni ecologiche la popolazione di ululoni dal ventre giallo non solo è rimasta, ma negli ultimi anni si è ulteriormente accresciuta. Grazie alla rivalutazione ecologica, nell'area si sono insediate anche specie rare di insetti come la cavalletta celestina e tante varietà di api selvatiche.

Pecore e capre zelanti

Anche Detlef J. Urich, nelle sue ricognizioni estive, può osservare regolarmente le lucertole che prendono il sole. Lungo la rete ferroviaria, le FFS curano circa 2700 ettari di scarpate che proteggono l'area dei binari e fungono da habitat per vari animali e piante. Tra i compiti del Re- >



Ponti verdi

Presso l'attraversamento per la fauna selvatica

1

L'obiettivo dei ponti verdi è la rivalutazione ecologica e la connessione degli habitat nell'area d'insediamento.

2

Gli attraversamenti per la fauna selvatica collegano gli habitat separati degli animali.

3

Le lucertole muraiole si sentono a loro agio nel campo binari caldo e secco.





Strisce verdi



Scarpata



Tutto ciò che si trova lungo i binari.

1
Le strisce verdi lungo i binari offrono habitat molto graditi per animali e piante.

2
I meli ad alto fusto di una rara specie fungono da luogo di cova per gli uccelli e sono un habitat per gli insetti.

3
La cespica annua è una delle piante problematiche che sopprimono piante più preziose.

4
Grazie a un progetto di Pro Natura e Creanatura, nel Bruggerberg ci sono muri a secco che creano habitat sostitutivi per i colubri lisci.

5
Il giovane sambuco, che qui cresce in una recinzione, è tra le piante gradite che contribuiscono alla biodiversità.

6
In questa scarpata nei pressi di Brugg pascolano periodicamente le capre. Mangiano volentieri anche gli arbusti di rovi e altre sterpaglie.

7
Nei mucchi di legna creati sulla scarpata ferroviaria, ricci, insetti e altri animalletti trovano un rifugio.



sponsabile Natura per la regione Centro delle FFS rientra anche quello di passare in rassegna a piedi intere tratte di binari, come ad esempio Olten-Berna. In queste occasioni decide cosa deve essere fatto nell'imminente futuro per la cura della boscaglia: ad esempio quali alberi rappresentano un rischio per la sicurezza e devono essere abbattuti.

Di tanto in tanto Uhrich passa anche davanti a un gregge di pecore o di capre, che su incarico delle FFS e dell'organizzazione ambientalista Creanatira pascolano ogni tre settimane sui prati magri delle scarpate ferroviarie. «Le capre se la cavano bene sui pendii molto ripidi e mangiano anche le piante spinose e quelle problematiche, come i rovi o le giovani robinie», afferma Uhrich. In effetti, attualmente le superfici adibite a pascolo costituiscono ancora un'eccezione, ma sotto l'aspetto ecologico è il metodo più utile. Nella regione Centro, su circa un terzo delle superfici, i prati vengono tagliati una o due volte all'anno e l'erba tagliata viene portata via per mantenere i prati magri e una biodiversità elevata. Sui prati magri non fertilizzati, oltre alle farfalle e ai rettili, si insediano particolarmente bene piante locali come la salvia selvatica, il timo serpillino, la salvastrella minore o l'arrestabue, che spesso sui prati fertilizzati vengono repressi da specie non locali (le cosiddette neofite) come ad esempio la verga d'oro.

una larghezza da tre a oltre 30 metri. L'obiettivo è la rivalutazione ecologica e la connessione degli habitat nell'area d'insediamento. Le strisce verdi lungo le autostrade e le linee ferroviarie collegano gli habitat e i corridoi di migrazione per piante e animali e permettono la creazione di un reciproco scambio tra le popolazioni. Nell'agglomerato di Brugg-Windisch, da un progetto comune delle FFS, della città di Brugg, del Canton Argovia e di altri partner, nel 2007 è nato un corridoio ecologico di questo tipo. In questo modo si è riusciti a collegare circa 900 are di scarpata ferroviaria costituite da prati magri, pascoli e boscaglia varia. Il progetto comprende anche mucchi di legna creati appositamente per fungere da ricovero per insetti, rettili, ricci e altri animalotti. Grazie a interventi come questi, negli ultimi anni, la popolazione di alcune specie a rischio come la lucertola degli arbusti e la melanargia galatea è tornata ad aumentare.

La mobilità su grandi distanze è un aspetto vitale anche per gli animali selvatici. Per minimizzare gli svantaggi dovuti all'interruzione dei corridoi migratori degli animali selvatici, in Svizzera esistono già più di 300 attraversamenti per la fauna. Si tratta di sottopassaggi o cavalcavia creati nel rispetto della natura, che consentono ad animali selvatici come cervi o caprioli di valicare in sicurezza i binari ferroviari o le autostrade. Ad esempio citiamo l'attraversamento per la fauna selvatica realizzato sul tratto di nuova costruzione delle FFS tra Berna e Olten: un «coperchio» largo circa 20 metri sopra i binari ferroviari e la A1, piantumato con un idilliaco paesaggio di siepi e prati e fiancheggiato da siepi e alberi bassi. «Questa protezione è importante affinché gli animali si sentano sicuri quando passano da una parte all'altra», afferma Uhrich. Grazie alle fotocamere si è potuto accertare che gli animali utilizzano attivamente gli attraversamenti di questo genere e che questi interventi costruttivi contribuiscono generosamente all'ampliamento dell'habitat naturale di molte specie. —

Il ritorno della melanargia galatea

La rivalutazione ecologica – frutto degli speciali interventi di cura – favorisce la biodiversità: ad esempio, nelle scarpate delle FFS della zona di Brugg, l'anno scorso è stata ritrovata la vesparia, un genere di orchidea che di fatto si presenta solo nel Giura. Neppure gli operatori ambientali delle FFS sanno come la pianta si sia diffusa oltre i confini cantonali. L'improvvisa comparsa della vesparia nel Mittelland è ancora più sorprendente se si considera che gli habitat di molti animali e piante vengono sempre più frammentati a causa delle infrastrutture di trasporto e dell'aumento delle superfici edificate.

Per questo negli ultimi anni sono stati creati i cosiddetti corridoi ecologici, con



PRONTI PER LA GRANDE MONTAGNA

Il conto alla rovescia per l'apertura della galleria di base del San Gottardo è iniziato. Circa 3900 impiegati si stanno preparando ai nuovi compiti con una formazione intensiva. Tra questi oltre 300 sono collaboratori di SBB Cargo e SBB Cargo International.

Testo: Peter Krebs

La montagna chiama. Il 1° giugno 2016 verrà aperta la galleria ferroviaria più lunga al mondo: la galleria di base del San Gottardo lunga 57 chilometri, chiamata internamente GBG. Non entreranno in funzione semplicemente due canne dotate di rotaie e linea di contatto, verrà piuttosto inaugurato un sistema complesso e ultramoderno, composto da cunicoli, fermate d'arresto d'emergenza, impianti di ventilazione, illuminazione, alimentazione elettrica, impianti di comando e tanto altro.

Tutto questo costituisce il fondamento strutturale e tecnico per il transito sicuro, puntuale e anche rapido dei 260 treni merci e 65 treni passeggeri che potranno attraversare la galleria ogni giorno. Ma la migliore infrastruttura serve a poco se non viene gestita in modo professionale. I collaboratori coinvolti delle FFS e di altre aziende stanno ricevendo la formazione necessaria per essere pronti per la galleria del San Gottardo.

«Complessivamente stiamo formando circa 3900 persone», afferma Christian Pugliese, responsabile del progetto Formazione NFTA presso FFS SA. Oltre a 2900 collaboratori delle FFS, anche altre 1000 persone di aziende esterne usufruiscono della formazione. Tra queste rientra il personale sanitario, dei vigili del fuoco e

della polizia che deve essere preparato a qualsiasi evento. Verranno formati anche 200 macchinisti di altre imprese ferroviarie di trasporto merci che transitano nella galleria.

SBB Cargo è tra i primi che utilizzeranno la galleria per fini commerciali. Da giugno 2016, quando inizierà il funzionamento di prova, inizialmente transiteranno nella galleria soprattutto treni merci, i treni passeggeri previsti seguiranno con il cambio d'orario di dicembre 2016.

«Tutti i 156 macchinisti di SBB Cargo e i 100 macchinisti di SBB Cargo International, previsti per l'impiego sull'asse del San Gottardo, dovranno essere formati già entro la fine di maggio 2016», spiega Attilio Albertini, direttore dei progetti di formazione di SBB Cargo. A questi si aggiungono ben 50 collaboratori del reparto «Operations» competente per il comando dei treni. Tra i primi macchinisti che verranno formati da agosto, vi sono quelli che saranno in servizio durante il test di funzionamento che partirà a inizio ottobre 2015 ancora senza treni commerciali. Tra questi vi sono già 21 macchinisti di SBB Cargo.

Simulazione 3D del San Gottardo

Il vasto programma di formazione delle FFS è orientato individualmente alle esigenze delle singole categorie professiona-

li. I macchinisti e il personale viaggiante dei treni passeggeri si occuperanno per tre giorni del funzionamento e delle caratteristiche dell'opera del secolo. Le 570 persone addette alla manutenzione della nuova galleria e i 350 collaboratori, che commanderanno il traffico dei treni dalla nuova centrale di esercizio di Pollegio, riceveranno una formazione particolarmente intensa. Per tutti vige il principio che devono poter vedere la galleria dall'interno almeno una volta e percepire l'atmosfera impressionante.

«La formazione è un elemento assolutamente centrale dell'entrata in servizio», sottolinea Pugliese. Da un lato i collaboratori potranno acquisire le conoscenze e abilità necessarie, dall'altro lato si stimolerà il loro entusiasmo. «Migliore sarà la formazione del personale, maggiore sarà la loro motivazione», afferma Pugliese. Vi è un altro motivo decisivo: se le imprese che utilizzeranno la galleria desiderano ricevere il permesso d'esercizio dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), devono dimostrare che il proprio personale dispone delle conoscenze necessarie.

Le FFS si aspettano un contributo significativo alla formazione e successivamente all'aggiornamento continuo dei collaboratori dalla simulazione 3D assolutamente nuova che verrà impiegata da lu-



«Migliore sarà la formazione del personale, maggiore sarà la loro motivazione», afferma l'istruttore delle FFS, Christian Pugliese.

glio 2015 dapprima come prototipo. Lo strumento didattico sviluppato dalle FFS con il supporto finanziario dell'UFT rappresenta la galleria di base e le tratte di accesso in modo realistico. Il responsabile di progetto Michael Bruderer parla di un «enorme universo didattico e di addestramento virtuale», in cui le persone in formazione possono muoversi singolarmente o anche in gruppo. Ad esempio sarà possibile simulare un'esercitazione di evacuazione in tempo reale e con diversi ruoli. «Niente di simile in questa forma e con questa complessità è stato mai utilizzato finora.» La simulazione sullo schermo e con occhiali 3D trasmet-

te non solo nozioni, consente anche di esercitarsi nei processi e nell'agire in base alle situazioni. Inoltre crea un'integrazione pratica alla formazione in loco, che sarà possibile solo in maniera limitata quando la galleria entrerà in esercizio. —

Foto: Remo Inderbitzin

CONTO ALLA ROVESCIA PER IL SAN GOTTARDO

2015

giu.

Per 365 giorni due locomotive bianche dal nome Erstfeld e Biasca contrassegnate dal logo della cerimonia Gottardo 2016» transitano attraverso la Svizzera come messaggere dell'apertura della galleria.

2015

15 ago.

Messa in funzione del sistema di controllo dei treni ETCS Level 2 sulla tratta di accelerazione Brunnen-Flüelen-Altendorf-Rynächt. Il passaggio è una pietra miliare importante per l'entrata in servizio della nuova galleria del San Gottardo a fine 2016. A inizio novembre 2015 seguirà l'entrata in servizio di Pollegio-Castione con ETCS Level 2.

2015

ott.

Installazione degli ultimi componenti tecnici ferroviari e inizio del test di funzionamento. Con oltre 3000 corse di prova deve essere dimostrato che la nuova galleria del San Gottardo funziona in modo ineccepibile e sicuro.

2016

1 giu.

Cerimonia ufficiale solenne per l'apertura della nuova galleria del San Gottardo. Dai due portali della galleria partiranno treni da nord e sud per le corse inaugurali attraverso la galleria. Da questo momento le FFS prenderanno in carico la nuova galleria del San Gottardo da AlpTransit San Gottardo per diventarne il gestore ufficiale.

2016

4/5 giu.

Grande festa popolare intitolata «Gottardo 2016» per l'intera popolazione svizzera. A Erstfeld e nell'area Pollegio-Biasca verrà offerto un programma collaterale sontuoso.

2016

10 dic.

Ultima corsa (SBB Cargo) sulla vecchia tratta montana ed evento solenne a Airolo e Göschenen.

2016

11 dic.

Entrata in servizio della nuova galleria del San Gottardo e primo transito ufficiale con una locomotiva Re 484.

Informazioni attuali sul San Gottardo e sull'apertura della galleria di base del San Gottardo a dicembre 2016 sono reperibili sul sito:



gottardo.sbbcargo.com

Lisa Barzaghi, responsabile «Hospitality Office» al Festival del film di Locarno

La padrona di casa

Testo: Jean-Pierre Ritler
Fotografia: Marvin Zilm

D'un tratto regna il silenzio, lo schermo è nero, gli applausi smorzati, i sedili vuoti. A metà agosto Lisa Barzaghi passeggia la sera sulla Piazza Grande abbandonata della propria città natale Locarno e quasi non riesce a crederci. «Una sensazione strana», riflette. «Si passa da cento a zero in un attimo. Mi occorre un po' di tempo per realizzare: «Accidenti, il festival è veramente finito!» Quindi mi sento dapprima perduta, devo prendere aria per riabituarmi alla mia vita normale.»

Lisa Barzaghi ha lasciato la vita «normale» quattro mesi prima. Ad aprile è tra i primi ad arrivare nella sede centrale della direzione del Festival del film di Locarno. Iniziano i preparativi per uno degli eventi più glamour della Svizzera. Lisa Barzaghi conosce questa sensazione: da quattro anni la 29enne dirige l'«Hospitality Office», punto cardine per inviti, arrivi e sistemazione di tutti gli ospiti invitati. Da quando ha 18 anni ha collaborato all'evento ogni estate.

1000 inviti in tutto il mondo

Arriva giugno e vengono designati i film. Lisa Barzaghi spedisce inviti in tutto il mondo. «Ci occupiamo di circa 1000 persone», spiega, «soprattutto giornalisti, rappresentanti dell'industria cinematografica, collaboratori di altri festival, membri della giuria. E ovviamente di attori, registi e produttori.»

Per ogni film viene invitato solo un determinato numero di persone in base alla sezione. Si verificano incomprensioni? «A tal scopo abbiamo la nostra Bibbia», ride Lisa Barzaghi intendendo il «Regolamento ospitalità», che stabilisce i tipi di ospiti e i vari servizi che possono aspettarsi dal festival.

Un punto critico sono gli alloggi. Trovare così tanti letti liberi nella piccola Locarno in piena alta stagione è un'autentica sfida; Lisa Barzaghi ha frequentato la scuola superiore alberghiera, ciò agevola il contatto. Contestualmente si prenotano i voli e organizzano i trasporti fino a Locarno. Più si avvicina il festival, più numeroso diventa il team. Alla fine otto persone si occupano degli ospiti nella centrale e innumerevoli aiutanti fuori.

Con mille ospiti non tutto va sempre liscio, alcuni arrivano il giorno sbagliato oppure non sono soddisfatti della camera d'albergo. Durante il festival il capo siede

«È così stimolante,
motivante, pieno
di adrenalina, un mondo
affascinante.»

in ufficio e risolve incessantemente problemi. «L'imprevisto è all'ordine del giorno, ma ho un team fantastico perché nessuno perde la calma. Vige sempre la nostra regola più importante: mai entrare in panico, c'è sempre una soluzione.»

Nomi fittizi per i VIP

E poi ci sono i VIP di cui si occupa personalmente il capo. Le star mondiali vengono protette e ricevono nomi fittizi, in modo tale che nessuno sappia chi arriva, quando e dove alloggia. Lisa Barzaghi deve anche tener conto di ogni richiesta particolare. «In generale si può affermare che quanto più è importante la persona, meno pretese ha. Sono piuttosto i personaggi di secondo piano ad essere più capricciosi.» Chi l'ha impressionata maggior-

mente? Non ci pensa a lungo: «Harry Belafonte!» Nel 2012 la star mondiale ha ricevuto il «Pardo alla carriera» per l'opera della sua vita. Del suo comportamento e del suo rapporto con il personale si parla ancora oggi al festival con grande ammirazione e rispetto. «Che signore», ricorda Lisa Barzaghi trasognata.

Non c'è molto tempo per il cinema

La stessa organizzatrice non ha quasi tempo di guardarsi un film. «Cerco di vedere almeno uno o due film in Piazza Grande. Di più purtroppo non riesco, il mio cellulare suona ogni due minuti.»

E poi, dopo dieci giorni di stress continuo e dopo che 170000 spettatori hanno visto circa 300 film da 50 Paesi, all'improvviso il festival finisce e rimane solo questo strano vuoto. Perché lo fa allora? Lisa Barzaghi riflette. «Talvolta me lo chiedo anche io, ma il festival è così stimolante, motivante, pieno di adrenalina, è un mondo affascinante.» Beve un sorso del suo caffè. «Normalmente mi annoio facilmente, ma posso assicurare che il festival non lascia alcun spazio alla noia!» —



Momento di tranquillità: quando il tempo lo permette Lisa Barzaghi si concede una pausa al bar Al Borgo accanto alla Piazza Grande.



SBB CFF FFS Cargo

Puntate su qualità e sostenibilità svizzere.

La nuova galleria del San Gottardo - la via più breve
attraverso le Alpi.

gottardo.sbbcargo.com



La Svizzera per
eccellenza.

gottardo2016.ch