

# cargo

**Acciaio che attraversa il granito.** Per i suoi trasporti ThyssenKrupp sceglie il Gottardo. 6

**Dalle Alpi in salotto.** Mobili Pfister consegna a domicilio due terzi dei suoi mobili. 10

**Cemento speciale per la galleria di base.** Holcim rifornisce il cantiere NEAT. 14

**Huckepack da nord a sud.** I quarant'anni di Hupac. I primi passi del pioniere del traffico intermodale. 16



**Frammenti. 4**

Mostra sui 125 anni della Ferrovia del Gottardo. SBB Cargo alla fiera transport logistic. Clienti soddisfatti.

**L'acciaio duro attraversa il massiccio del Gottardo. 6**

SBB Cargo trasporta per ThyssenKrupp Steel 220 000 tonnellate di lastre pregiate all'anno in Italia.

**Split modale ben equilibrato. 9**

Intervista a Martin Krispler, membro della direzione della Stallinger Swiss Timber AG.

**Con la ferrovia del Gottardo quasi fino a casa. 10**

Pfister consegna a domicilio due terzi dei suoi mobili.

**Una stazione in pieno movimento. 13**

Cadenazzo presso Bellinzona è la piattaforma di maggiore sviluppo in Ticino.

**Prestazioni di trasporto più 7,5%. 13**

12 miliardi di tonnellate-chilometri nette sono un nuovo record per SBB Cargo.

**Cemento speciale. 14**

Holcim ha sviluppato Fortico 5R appositamente per la galleria di base del Gottardo.

**Nessuno sapeva se sarebbe andata bene. 16**

Quarant'anni fa i pionieri dei trasporti huckepack furono guardati con diffidenza.

**Un esame molto accurato. 17**

Una delle stazioni di controllo locomotive più moderne d'Europa si trova a Bellinzona.

**Formule matematiche e profezie. 18**

Nel suo lavoro Joachim Joos vive già nel 2020.

**Copertina:** la chiesa di Wassen fa parte del mito del Gottardo. Grazie ai tunnel elicoidali, mentre si viaggia in direzione sud, si può vedere ben tre volte: due volte a destra e una a sinistra.

**Desiderate un abbonamento gratuito?**

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

**Cambio di indirizzo o abbonamento**

Inviare l'etichetta originale assieme all'indicazione della modifica desiderata (indirizzo, numero di copie, lingua, ecc.) via fax al numero +41 (0)51 229 00 69 o tramite posta a

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

**Impressum.**

**cargo 1|07.** Aprile 2007. La rivista di logistica di SBB Cargo è un trimestrale pubblicato in tedesco, francese, italiano. **Tiratura** 20 000 copie. **Redazione** Susanne Perren (Direzione), Daniel Bürgy, Marcel Hänggi, Adrian Kohler, Christoph Rytz, Tom Schaich.

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

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



## «Il Gottardo unisce mito e missione – un principio fondamentale per SBB Cargo.»

Cara lettrice, caro lettore,

da 125 anni la linea del Gottardo collega il nord al sud dell'Europa attraverso la galleria di valico lunga 15 chilometri. Il Gottardo è uno dei principali valichi alpini, in cui si incrociano mito e missione. In questa regione nascono il Reno, il Rodano, il Reuss e il Ticino. La galleria è un'opera pionieristica e rappresenta il collegamento più diretto ed efficiente fra mercati geograficamente disgiunti. SBB Cargo fa di questa missione un principio fondamentale.

L'importanza che ebbe 125 anni fa la galleria del Gottardo come anello di congiunzione fra importanti aree economiche, è la stessa che riveste oggi la liberalizzazione nel traffico merci in Europa. SBB Cargo è stata la prima ferrovia merci d'Europa a raccogliere la sfida della liberalizzazione trasformandola in una grande opportunità – ad esempio con il trasporto dell'acciaio (pagina 6). Tre paesi, una ferrovia merci. SBB Cargo e le sue società affiliate effettuano trasporti sotto un'unica gestione, a ritmo cadenzato, dalla Germania all'Italia e viceversa. Ci basiamo sul know-how logistico della casa madre svizzera e siamo perfettamente inseriti nei singoli mercati.

Con questa offerta, SBB Cargo attira a sé un numero di aziende sempre maggiore: nel 2006 ha conseguito un nuovo incremento delle prestazioni di trasporto pari al 7,5%, registrando il record di 12,34 miliardi di tonnellate chilometro nette (pagina 13).

La Hupac AG è attualmente il leader di mercato nel traffico intermodale transalpino e rappresenta il modello in assoluto nel campo della logistica. Quest'azienda nacque quarant'anni fa ad opera di quattro spedizionieri e del responsabile merci delle FFS suscitando reazioni perplesse. Nonostante i cattivi auspici, ebbe inizio

una storia di successo, come ci spiega uno dei protagonisti della vicenda sin dalla prima ora (pagina 6).

Il Gottardo rappresenta un asse importante anche nel trasporto nazionale. L'azienda Holcim fornisce il fabbisogno di cemento a sud delle Alpi e continuerà ad appoggiarsi a SBB Cargo anche in futuro, come ha già fatto in passato (pagina 14).

Vi auguro una piacevole lettura.

**Nicolas Perrin**

Responsabile Settore aziendale International

## SBB Cargo alla fiera transport logistic.



**Dal 12 al 15 giugno SBB Cargo partecipa alla principale fiera di logistica europea che si tiene a Monaco.**

Con circa 1200 espositori e oltre 40 000 visitatori, la transport logistic di Monaco è l'appuntamento europeo più importante per gli specialisti del settore logistico. SBB Cargo sarà presente

alla fiera con uno stand esterno intitolato «Noi facciamo solo ciò che ci riesce meglio: la logistica ferroviaria internazionale» (area espositiva esterna F8). Un'esposizione interattiva sulla ferrovia del Gottardo, che si tiene parallelamente nella Lounge di SBB Cargo, illustra l'importanza dell'asse di transito.

## Ae6/6 nel moderno look Cargo.



**Ottanta locomotive Ae6/6 si presentano in una nuova veste: blu-rosso al posto di verde o rosso.**

Fra il 2007 e il 2009 SBB Cargo farà riverniciare una ottantina di locomotive Ae6/6 che rappresentano per SBB Cargo un'importante risorsa produttiva e che resteranno pertanto nel parco mezzi fino all'apertura della galleria di base del Gottardo nell'anno 2017.

Le prime due locomotive sono già state riverniciate. Una di queste si potrà ammirare a partire da inizio aprile a Lucerna, nel quadro della speciale esposizione «La traversata delle Alpi» che si terrà nel Museo Svizzero dei Trasporti.

## Occhio ai pericoli.

**SBB Cargo partecipa alla giornata delle merci pericolose che si terrà a Basilea il 6 giugno 2007.**

SBB Cargo garantisce un alto standard di qualità per il trasporto di merci pericolose. Per questo motivo, nel 1998 le FFS hanno fondato, insieme ad altre aziende di trasporto, la GeFa-Suisse. Questo organismo si dedica da anni alla formazione di persone addette alle merci pericolose. La giornata annuale delle merci pericolose si svolgerà quest'anno il 6 giugno a Basilea. Gli specialisti del settore si possono cimentare in esercitazioni pratiche sul controllo delle merci pericolose sui treni, visitare un laboratorio di classificazione nonché affrontare il tema della sicurezza nelle operazioni di carico dei camion o nello stoccaggio di merci pericolose.

► [www.gefahrgut.ch](http://www.gefahrgut.ch)

## ChemOil si presenta con una nuova immagine di mercato.

**ChemOil**

**Un marchio rosso-nero per segnalare il carattere internazionale.**

ChemOil rafforza l'orientamento internazionale dell'impresa e sottolinea con il nuovo logo la stretta collaborazione con la casa madre SBB Cargo.

## I 125 anni della ferrovia del San Gottardo.



**Con una mostra interattiva al Museo Svizzero dei Trasporti, SBB Cargo festeggia il 125° anniversario del San Gottardo.**

Il Museo Svizzero dei Trasporti celebra l'anniversario del San Gottardo con una mostra ampia e articolata dal titolo «La traversata delle Alpi: una storia diabolicamente emozionante».

Uno dei momenti salienti è rappresentato dall'esposizione speciale di SBB Cargo. Una loco-

motiva Ae6/6 e due carri Hbbillns visitabili situati all'entrata del Museo dei Trasporti di Lucerna spostano con giocosità i riflettori su ciò che altrimenti rimane confinato nella penombra. Gli allestimenti cinematografici e le tavole informative all'interno dei carri illustrano in modo egregio gli ordini di grandezza in cui la ferrovia espleta il trasporto merci. Una ferrovia in miniatura presenta le ultime locomotive e gli ultimi carri Cargo.

Un gioco nord/sud conduce il pubblico sulla tratta ferroviaria internazionale di SBB Cargo. Un gioco dedicato ai bambini e le Cargo-e-Card completano la mostra in cui SBB Cargo si presenta in veste di azienda moderna e capace di affrontare le sfide del futuro.

Inaugurazione: 4 aprile 2007. Durata: 28 ottobre 2008.

## Più vantaggi per i clienti.

**Nel traffico interno il grado di soddisfazione dei clienti è salito a 7,32 punti.**

I clienti svizzeri assegnano a SBB Cargo per il 2006 un maggiore grado di affidabilità, di competenza in materia di consulenza e di impegno rispetto al 2005. Nonostante la focalizzazione della rete delle consegne, il grado di soddisfazione dei clienti è salito a 7,32 punti (2005: 6,89), riportandosi così al livello del 2003. Una valutazione meno positiva è stata espressa invece per l'immagine di SBB Cargo, la durata di risoluzione dei reclami e di rettifica delle fatture, il rapporto qualità/prezzo delle tariffe di trasporto e delle prestazioni supplementari nonché la disponibilità di carri.

Nel trasporto internazionale la soddisfazione spontanea ha registrato un ottimo risultato con un giudizio di 7,91 (2005: 7,94). I clienti auspicano miglioramenti sul fronte dei tempi di risposta per le offerte, della disponibilità di carri e della gestione dei reclami.

## Quando il treno circola.



**Una novità mondiale trasforma l'attraversamento del San Gottardo in uno spettacolo eccezionale.**

PanGottardo è il nome delle nuove carrozze con sedili girevoli che come per magia nelle gallerie elicoidali presso Wassen si orientano all'istante verso sud.

Dal 24 marzo il pubblico può prenotare il viaggio da Basilea e Zurigo in questo esclusivo treno panoramico. Il PanGottardo circolerà tutti i giorni fino al 28 ottobre. Per il viaggio fino a Locarno i viaggiatori con un biglietto di 1ª classe pagano un supplemento di 25 franchi.

# Supply Chain di acciaio.



**SBB Cargo trasporta per ThyssenKrupp Steel quasi 220 000 tonnellate di lastre pregiate all'anno verso l'Italia, passando dal Gottardo.**



I coil di ThyssenKrupp a Duisburg, in attesa di partire verso il sud.

## chiaro & preciso

<b>Stazione di partenza</b>	Duisburg-Rheinhausen
<b>Destinazione</b>	Desio
<b>Distanza</b>	900 chilometri ferroviari
<b>Merce trasportata</b>	Acciaio piatto
<b>Carri</b>	Shimmns
<b>Destinatario</b>	ThyssenKrupp Steel AG

Il Gottardo sarà pur sempre un mito. Ma affinché sulla via di transito verso il sud, per i treni di SBB Cargo tutto fili liscio come l'olio, non c'è tempo di pensare al romanticismo del paesaggio. Dal punto di vista di SBB Cargo e delle sue società affiliate, il tunnel ferroviario attraverso il Gottardo non è che l'anello di congiunzione fra il nord e il sud del continente europeo. Per un numero crescente di clienti, SBB Cargo offre su questo importante asse di traffico la produzione di transito continuo, in veste di unico interlocutore.

Un valido esempio ce lo fornisce ThyssenKrupp Steel, uno dei principali produttori e distributori di acciaio piatto di qualità al mondo. Questo importante cliente – che nel suo settore è considerato molto esigente – affida regolarmente

a SBB Cargo l'incarico di effettuare spedizioni complesse nell'Italia del nord, attestandole importanti qualità come competenza, puntualità e affidabilità.

«SBB Cargo si distingue dai nuovi arrivati, in quanto vanta una lunga esperienza su questa tratta e conosce perfettamente il settore», spiega il dott. Dieter Lindenblatt, direttore della gestione dei trasporti di ThyssenKrupp Steel AG. Inoltre, la collaborazione sarebbe ottima, anche grazie all'ottimo flusso di informazioni in caso di imprevisti.

### Due parti su rotaia, una parte via acqua, una parte su strada.

In Italia – «un mercato interessante», secondo Lindenblatt – i prodotti di ThyssenKrupp Steel sono destinati all'industria automobilistica, edile e degli imballaggi. Fra i clienti figurano anche i produttori di elettrodomestici (frigoriferi ecc.). Il colosso dell'acciaio esporta merce anche in numerosi altri paesi europei e d'oltreoceano. In Europa, l'Italia rappresenta il terzo mercato per ordine di grandezza, dopo la Spagna e la Francia.

Un rotolo di acciaio può pesare in genere da 15 a 20 tonnellate fino ad arrivare addirittura a 36 tonnellate. Per il trasporto Lindenblatt applica lo split modale in base alla seguente formula: 40% treno, 40% nave (Reno), e 20% soluzione

intermodale. Le spedizioni di acciaio piatto e coil raggiungono direttamente in treno la piattaforma di Desio in Lombardia, oppure percorrono il primo tratto del viaggio dal porto industriale di Thyssen Walsum fino al padiglione di trasbordo dello specialista Ultra-Brag nel porto di Basilea Kleinhüningen a bordo di navi coperte in transito sul Reno. Qui la merce destinata all'esportazione viene stoccata di volta in volta oppure, dopo le operazioni di trasbordo, prosegue il viaggio su rotaia con SBB Cargo.

« SBB Cargo si distingue dai nuovi arrivati, in quanto vanta una lunga esperienza su questa tratta e conosce perfettamente il settore. »

Dieter Lindenblatt

«Da qui partono diversi trasporti», spiega Stephan Keller, consulente alla clientela di SBB Cargo che nella centrale di Basilea si occupa dei porti sul Reno. Stephan Keller (59) si avvale della collaborazione del collega Adrian Bögli, il punto di riferimento di ThyssenKrupp Steel a Duisburg. Questi due specialisti coordinano anche i trasporti di questo gigante dell'acciaio verso la Svizzera e l'Italia del Nord e si occupano della spedizione di altre merci da nord a sud. ►



Dieter Lindenblatt di ThyssenKrupp.



Dopo un lungo viaggio, finalmente oltre il Gottardo: la piattaforma di trasbordo di Desio.

Prima di ogni partenza, SBB Cargo provvede a fare arrivare nell'area di smistamento di Duisburg-Rheinhausen i carri Shimmns già caricati negli stabilimenti di Duisburg, Dortmund, Bochum e Finnentrop e, in seguito, a comporre i convogli. I carri Shimmns sono stati appositamente creati per trasportare i rotoli di acciaio al riparo delle intemperie.

#### La principale piattaforma nell'Italia del Nord.

Nell'insieme SBB Cargo trasporta per ThyssenKrupp Steel, da Duisburg-Rheinhausen

a Basilea, circa 220 000 tonnellate di merce all'anno, di cui 120 000 tonnellate vanno a Desio, 40 000 a Torino e 60 000 in Svizzera. «Desio», spiega Bögli, «è la nostra piattaforma principale nell'Italia del Nord. Il 70% dei trasporti che eseguiamo per ThyssenKrupp Steel passa infatti da qui.». I destinatari residenti in un raggio massimo di 100 chilometri da questa piattaforma ricevono la merce con il camion. Per il trasporto dell'acciaio piatto destinato alla piattaforma di Maddaloni nella zona di Napoli, SBB Cargo si avvale invece della collaborazione di Trenitalia Cargo.

Ma Lindenblatt ha un cruccio: «In Germania, e certamente non solo lì, la competitività del traffico su rotaia da parte di società ferroviarie estere è limitata a causa della penuria di carri Shimmns e di altri vagoni idonei al trasporto dell'acciaio. Sarebbe quindi auspicabile che SBB Cargo offrisse di più in questo settore, anche perché intendiamo incrementare sensibilmente la nostra produzione.» Sempre stando a Lindenblatt, il boom dell'acciaio sarebbe stato prevedibile, ma ora, a causa della mancanza di carri adatti, per le aree montane la situazione sarebbe fortemente in bilico. Già solo le acciaierie tedesche presentano una richiesta straordinaria di 400 carri Shimmns e di altri 3200 carri speciali in più. «Per questo SBB Cargo dovrebbe investire di più in questa flotta.» L'appello di Lindenblatt ha trovato ascolto presso il consiglio di amministrazione di SBB Cargo che attualmente sta passando al vaglio l'opzione di incrementare la flotta.

Testo: Wilf Seifert. Foto: Hansjörg Egger.

#### Altiforni affamati.

ThyssenKrupp è un gruppo globale che ha focalizzato la propria attività nei settori acciaio, beni industriali e servizi. In oltre settanta paesi 188 000 collaboratori assicurano prodotti e servizi innovativi. Il segmento Steel si concentra su prodotti piatti di alta qualità. Con una produzione annua di 14 milioni di tonnellate rientra fra i leader mondiali del settore. La ThyssenKrupp Steel AG ha la sede principale a Duisburg ed è la società principale per funzione e dimensione. È composta dalle divisioni Steelmaking, Industry, Auto e Processing. I 30 000 collaboratori di ThyssenKrupp Steel hanno conseguito nell'anno di esercizio 2005/2006 un volume totale di 10,75 miliardi di Euro (17 miliardi di franchi), per un risultato al netto dalle imposte pari a 1,42 miliardi di Euro (2,3 miliardi di franchi). Per produrre l'acciaio occorrono carbone e ferro, due materie prime provenienti per lo più dall'America del Nord e dal Brasile. Grandi navi merci dalla capienza di 360 000 tonnellate trasportano ingenti quantità di materie prime a Rotterdam; da qui il trasporto prosegue durante la notte fino al porto industriale di Duisburg Schweglern a bordo di convogli spinti lungo il Reno.





# Split modale ben equilibrato.



**Martin Krispler, 31 anni,**

lavora da dieci anni per il gruppo Stallinger, uno tra i dieci maggiori d'Europa nel suo settore. Krispler ha seguito il progetto Domat/Ems della Stallinger Swiss Timber AG costituita il 10 gennaio 2006 e fa parte della sua direzione. L'azienda è una delle quattro affiliate della Stallinger Holding che ha sede a Frankenmarkt (A). Il gruppo guidato dai fratelli Franz e Leopold Stallinger occupa 650 dipendenti. Nel medio termine verranno creati 150 nuovi posti di lavoro compresi quelli in Svizzera. L'azienda registra un fatturato annuo di circa 200 milioni di euro.

## **Martin Krispler, Stallinger Swiss Timber AG sta costruendo la più grande segheria della Svizzera a Domat/Ems (Canton Grigioni). Perché proprio là?**

Perché Domat/Ems presentava le condizioni ideali per questo progetto da 80 milioni di franchi: raccordo autostradale, allacciamento alla rete cantonale a scartamento ridotto e a quella nazionale a scartamento normale, un'area di 20 ettari di proprietà del comune e il sostegno politico. Il raccordo ferroviario integrato costa 20 milioni di franchi extra.

## **Come si svolgono i processi dell'impianto?**

L'impianto entrerà in funzione nel 2008. Il legname in tronchi arriverà da un raggio di 75 km in autocarro o da distanze maggiori via ferrovia. Verrà quindi scortecciato, misurato, classificato,

depositato temporaneamente in magazzino e poi segato. Una volta tagliato, il legname verrà classificato, essiccato, piallato e quindi avviato all'esportazione.

## **Dove si trovano i principali acquirenti?**

Oltre alle aziende di trasformazione del nostro gruppo in Austria e Germania, riforniamo il mercato europeo, i mercati dei paesi del Levante, del Nordafrica, degli USA e del Giappone.

## **Che tragitto compiono i prodotti per arrivare a destinazione?**

Le destinazioni oltreoceano sono servite attraverso i porti sul Mare del Nord di Amburgo e Brema, mentre l'area mediterranea è servita da Fiume (Croazia) e Capodistria (Slovenia). Le forniture ai destinatari più vicini avvengono via autocarro.

## **Partite con 80 addetti in turno unico. Avete in programma aumenti di capacità?**

Potremo passare a due o tre turni se avremo abbastanza materiale disponibile. Inoltre nella parte orientale del fondo abbiamo a disposizione 5 ettari per ampliamenti d'impianto. Eventualmente ci dedicheremo anche alla trasformazione di pellet, travi lamellari o tavole.

## **Qual è il ruolo della ferrovia?**

SBB Cargo è responsabile per la Svizzera e per il traffico di importazione ed esportazione; nel Canton Grigione c'è la Ferrovia Retica. Per il 2007 il volume del contratto con SBB Cargo ammonta a 280 000 metri cubi.

## **Chi effettuerà i trasporti di legname da taglio nei mercati di esportazione?**

SBB Cargo, anche perché dispone in tutta Europa di una rete di servizio per i clienti del traffico legname e di una solida competenza tecnica in questo settore. Ci piace la puntualità e la disponibilità alla collaborazione.

## **Ritiene che SBB Cargo debba operare ancora dei miglioramenti?**

Sì. Alcuni miglioramenti sono necessari e certamente anche possibili per quanto concerne l'amministrazione, la fatturazione e altri piccoli dettagli.

## **Che volume di trasporto genererà la Sua azienda?**

Una media giornaliera di quattro convogli da venti carri. I trasporti di legname in tronchi e di legname da taglio saranno instradati attraverso la stazione di smistamento di Buchs (Canton San Gallo). Inoltre, diversi carri carichi di trucioli destinati alle aziende di trasformazione lasceranno lo stabilimento una a due volte alla settimana.

## **Le segherie sono tacciabili di contribuire alla distruzione delle foreste?**

Un bosco sano ha bisogno di cura. Questo vale in modo particolare per la Svizzera dove il bosco tende a svilupparsi molto e a invecchiare. Senza la conservazione del paesaggio l'equilibrio ecologico si altera.

«**Sul fondo abbiamo a disposizione 5 ettari per futuri ampliamenti d'impianto.**»

Martin Krispler

## **L'andirivieni di autocarri crea un impatto negativo sulla località?**

No, perché i camion, che quando lavoreremo a pieno regime saranno da quaranta a cinquanta al giorno, usano il raccordo diretto all'autostrada senza passare dal centro abitato.

## **Le segherie producono rumore e polvere. Adottate misure di tutela dell'ambiente?**

I nostri processi di lavoro si svolgono in capannoni chiusi e insonorizzati. Inoltre, lo stabilimento non produce emissioni nocive alla salute. Gli abitanti possono quindi dormire sonni tranquilli.

Intervista e Foto: Wulf Seifert.



Combinare i mobili **con**  
**competenza.**



**La Pfister consegna direttamente a domicilio due terzi dei suoi mobili ai clienti dalle due parti del San Gottardo. L'uso di container speciali rende il trasporto pratico e semplice.**

E un mattino freddo in Ticino. Silvano Crotti, responsabile del punto d'appoggio logistico Pfister di Contone, ha indossato i guanti e nella luce dei fari si accinge a sollevare con la gru a portale il primo di due container dal carro ferroviario per trasferirlo sul camion pronto per l'operazione. I container sono stati caricati il giorno prima al magazzino centrale Pfister di Suhr con mobili destinati alla clientela ticinese, hanno attraversato il San Gottardo durante la notte e dalle tre del mattino sono sul binario di raccordo pronti per il trasbordo su camion.

Anche se a prima vista potrebbe sembrare, non si tratta di normali casse mobili. Misurano 2,30 metri di larghezza e sono quindi più strette e, grazie alla costruzione in struttura leggera, sono anche più leggere. C'è un motivo: questi

container non sono utilizzati solo per il trasporto ferroviario ma anche per la consegna dei mobili ai clienti. «Sulle strette strade di montagna o di quartiere è più facile guidare con container più piccoli e leggeri e con camion quindi più manovrabili», spiega Crotti. Pfister opera da circa vent'anni con il traffico intermodale non accompagnato.

Con il passaggio a questa modalità di trasporto, il mobilificio ha introdotto container concepiti in base alle sue esigenze, adeguando tutte le rampe e i camion a questo sistema. Anche all'interno le casse mobili rispecchiano i requisiti specifici del trasporto mobili: sono munite di protezione anticondensa, di speciali dispositivi di fissaggio e di fondo in legno che consente di spostare i mobili senza problemi.



I collaboratori di Pfister consegnano un armadio a casa del cliente.



Partenza di fronte al Lago Maggiore verso la Valle Verzasca.

**chiaro & preciso**

<b>Stazione di partenza</b>	Magazzino centrale di Suhr
<b>Luogo di destinazione</b>	Contone (Canton Ticino)
<b>Distanza</b>	212 km di ferrovia
<b>Merce trasportata</b>	Mobili
<b>Carri</b>	Container
<b>Destinatario</b>	Pfister SA



Uno dei container speciali di Pfister mentre viene caricato sul carro ferroviario a Suhr.

### 500 000 chilometri su strada in meno.

Pfister spedisce in Ticino attraverso la tratta del San Gottardo dieci container alla settimana. Sebbene i cassoni siano più piccoli del normale, si utilizzano i comuni carrelli; un dispositivo di bloccaggio supplementare assicura una buona tenuta. I carri ferroviari in circolazione con «costruzione Pfister» sono complessivamente 14, poiché sono serviti con la ferrovia non solo Contone ma anche cinque dei sei punti d'appoggio logistici Pfister, per un totale di oltre 3100 viaggi l'anno con due container per ognuno

per la Val Mesolcina. Neanche 24 ore dopo essere stati caricati a Suhr, i nuovi mobili saranno già nel soggiorno dei clienti. A renderlo possibile sono una ferrovia puntuale nonché procedure intelligenti e ben coordinate presso il destinatario.

Testo: Ursula Homberger. Foto: Dorothea Müller.

## « Pfister attribuisce grande importanza alla protezione dell'ambiente. »

Andreas Grieder

di essi. «Pfister attribuisce grande importanza alla protezione dell'ambiente», afferma Andreas Grieder, responsabile dei trasporti. «Tra l'altro la logistica Pfister ha ottenuto la certificazione ISO 14001.» Grazie al trasporto combinato rotaia-gomma, Pfister risparmia circa mezzo milione di chilometri su camion l'anno.

Nel frattempo ha fatto giorno. Silvano Crotti e la sua squadra completano il carico del container con mobili del magazzino locale, si concedono un veloce caffè ed ecco che si parte: un primo camion parte per Locarno e un secondo



Andreas Grieder, responsabile trasporti di Pfister.



### Pfister in cifre.

La Pfister fu fondata nel 1882 da Johann Jacob Pfister a Basilea. Oggi Pfister è una società anonima che fa capo alla Pfister Arco Holding, il cui azionista unico è la fondazione F. G. Pfister. Con un fatturato di 631 milioni di franchi e una quota di mercato del 15%, Pfister è lo specialista leader nel settore dell'arredamento in Svizzera. L'azienda dispone di una rete di filiali con venti centri di arredamento distribuiti in tre regioni linguistiche con una superficie di vendita totale di oltre 140 000 m<sup>2</sup>. L'assortimento Pfister comprende circa 100 000 articoli, di cui un quinto di marchio proprio. I punti di appoggio logistico Pfister sono a Friburgo, Etoy, Sion, Wil (San Gallo), Mels, Contone e Suhr (magazzino centrale).

## Cadenazzo: una stazione in pieno movimento.

Anche se dall'esterno non si vede, negli ultimi anni la stazione di Cadenazzo è diventata la piattaforma di trasbordo di maggiore sviluppo in Ticino. Cadenazzo si trova fra Bellinzona e Locarno, nelle immediate vicinanze dell'area industriale ed economica del Piano di Magadino, dell'autostrada A2 e della linea ferroviaria internazionale Bellinzona – Luino. La posizione strategica, l'imponente gru a portale e l'ampia area di carico e scarico in cui è possibile effettuare anche il trasbordo di merci ingombranti hanno fatto di Cadenazzo negli ultimi anni il punto di arrivo o di partenza per quasi 20 000 carri, corrispondenti ad un aumento complessivo di 6000 carri nell'arco di cinque anni. Tenendo conto anche delle cinque stazioni circostanti, servite dalla stazione di Cadenazzo, per il 2006 si arriva ad un totale di 28 000 carri.

L'elenco dei clienti è molto vario, come dimostra questa carrellata di esempi: il Cantone Ticino figura fra i clienti fissi e spedisce ogni giorno sei carri con 21 container di rifiuti verso gli inceneritori della Svizzera tedesca. Per Migros arrivano altri sei carri al giorno, carichi per lo più di prodotti freschi destinati al centro di distribuzione di Sant'Antonio. Stisa SA, che ha sede proprio alla stazione, è specializzata in trasporti internazionali con container. La Posta smista sui suoi binari di raccordo dieci carri

al giorno. Due volte alla settimana arriva un treno carico di combustibile destinato alla ditta Pedrazzini le cui cisterne si trovano direttamente dietro alla stazione. L'azienda di trasporti Galliker gestisce il proprio centro di logistica direttamente alla stazione. I Fratelli Giuliani, commercianti di ferro vecchio, spediscono in Italia da 800 a 1000 carri all'anno. A questi volumi si aggiungono varie spedizioni di minore entità, carri singoli di diversi clienti, innumerevoli partite di merce trasbordate sull'apposito piazzale e spedizioni Cargo Domino.

Gli sviluppi di questi ultimi anni hanno favorito una crescita esponenziale delle attività portando al limite la capienza della stazione di Cadenazzo. Per questo motivo sarà costruito ancora entro quest'anno un nuovo piazzale per le operazioni di carico e scarico. A meno di un chilometro di distanza, in direzione di Locarno, su un'area di 60 000 metri quadrati, sorgeranno quattro nuovi binari per una lunghezza di 400 metri ciascuno, destinati alle operazioni di carico e scarico dei carri ferroviari. Nella nuova struttura saranno ubicati anche i nuovi uffici di SBB Cargo. A Cadenazzo sono tutti certi che la piattaforma avrà un ruolo di centrale importanza anche in futuro. E lo sviluppo sarà ancora più intenso dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo nel 2017.

## SBB Cargo segna nuovi record.

**Nel 2006 SBB Cargo ha aumentato le prestazioni di trasporto del 7,5%. Oltre 12 miliardi di tonnellate-chilometri nette trasportate rappresentano un nuovo record.**

Nel traffico interno in Svizzera SBB Cargo ha fatto segnare una crescita del 6,5% per un totale di 4,15 miliardi di tonnellate-chilometri nette. Dopo il calo dell'anno precedente, il trasporto con carri singoli e gruppi di carri (traffico a carri completi) torna a registrare una crescita significativa pari al 9,4%; un risultato che è stato conseguito contemporaneamente alla focalizzazione su 323 punti di servizio avvenuta a metà anno.

Anche SBB Cargo Deutschland e SBB Cargo Italia hanno ampliato notevolmente la propria performance e precisamente del 29,5% in Germania e del 16,8% in Italia. Alla fine del 2006, in Germania transitavano in tutto 410 treni alla settimana (anno precedente: 360 treni) e in Italia 380 treni alla settimana (anno precedente: 260). Per la prima volta il 30% dei trasporti di SBB Cargo si è svolto al di fuori della Svizzera.

Alla crescita hanno contribuito vari fattori, come il boom dei container nel traffico merci internazionale, la richiesta costantemente alta di trasporti di acciaio in Europa e lo sviluppo positivo della congiuntura soprattutto nell'ultimo trimestre.

## Ulteriore miglioramento della puntualità.

Nel traffico internazionale sull'asse Nord-Sud, il tasso della puntualità per i clienti con cui abbiamo stipulato un accordo sull'assicurazione qualità, ha raggiunto l'81% (anno precedente: 75%), contemporaneamente all'incremento delle prestazioni. Circa quattro quinti di tutti i convogli sono giunti a destinazione puntualmente o al massimo con un'ora di ritardo.

Nel traffico nazionale svizzero la puntualità, già alta, dei treni merci è salita ulteriormente: il 96% dei treni merci del traffico a carri completi (anno precedente: 93,6%) è arrivato a destinazione puntualmente o al massimo con un ritardo di 30 minuti.



# Con la ferrovia **per** la ferrovia.



**In collaborazione con SBB Cargo, Holcim, produttrice di materiali da costruzione, rifornisce quotidianamente di cemento due cantieri della NEAT in Ticino. Con i suoi investimenti significativi in materiale rotabile, Holcim ribadisce l'importanza che annette alla ferrovia.**

Il calcestruzzo della nuova galleria di base del San Gottardo dovrà tenere per almeno cento anni, resistendo a temperature fino a 40 gradi. Quello usato per questa opera del secolo non è quindi un calcestruzzo normale. Si tratta di una miscela di cemento appositamente sviluppata: il cemento NEAT Fortico 5R. Viene prodotto nello stabilimento di Siggenthal, nel Canton Argovia, la sede della Holcim (Svizzera) SA nel Mittelland. Questo cementificio rifornisce i due cantieri di Bodio e Faido.

Come ci si può aspettare da un progetto di questa portata e come prevedono le condizioni d'ordine, la fornitura dei cantieri oltre il San

Gottardo avviene su rotaia. Sebbene la AlpTransit Gottardo SA non sia l'unica a ricevere le proprie materie prime tramite ferrovia (il 65% della produzione totale di cemento esce dallo stabilimento con SBB Cargo), a fronte di questa grossa commessa Holcim ha potenziato la logistica ferroviaria di Siggenthal. Ormai da tre anni sono in funzione un nuovo silo per cemento, alto 65 metri, per il caricamento ferroviario e un nuovo capannone di carico. In questi impianti tutti i processi sono automatizzati e controllati da una piccola centrale di comando. Un robot manda avanti i carri vuoti, un monitor inquadra il numero del vagone rilevato da una telecamera, il sistema

## chiaro & preciso

<b>Stazione di partenza</b>	Siggenthal (AG)
<b>Luogo di destinazione</b>	Bodio e Faido
<b>Distanza</b>	200 km di ferrovia
<b>Merce trasportata</b>	Cemento
<b>Carri</b>	Carro Uacns per tras. cem.
<b>Committente</b>	AlpTransit Gottardo SA

determina il peso effettivo e il peso ideale, i due bocchettoni di riempimento si alzano e si abbas-



Trasbordo del cemento da un carro speciale Holcim al camion.



## Una novità mondiale a livello di materiale rotabile.

Insieme alla STAG Maienfeld, specializzata nei carri per merce sfusa, e alla Josef Mayer Waggon SA, Holcim ha sviluppato un innovativo carro silo del tipo Uacns per il trasporto di cemento. La sua caratteristica di maggior spicco è rappresentata da un sistema automatico di apertura e chiusura del coperchio a calotta. Mediante un cilindro pneumatico posto sull'impianto di carico viene azionato un interruttore situato sul carro ferroviario che comanda l'apertura e la chiusura del coperchio a calotta: una novità mondiale brevettata. Il carro è stato realizzato in struttura leggera e, con 20 tonnellate di peso a vuoto, dispone di un carico utile di 70 tonnellate.

### Un sì alla ferrovia.

Holcim ha comprato complessivamente 35 dei nuovi carri per il trasporto di cemento. Altri 45 verranno acquistati dalla società di noleggio Wascosa con la quale Holcim collabora. «Questo investimento è un chiaro riconoscimento dell'importanza della ferrovia. I nuovi carri saranno in servizio nei prossimi 30 anni», afferma Hubert Meier. Holcim fa uso della ferrovia già per trasporti da 50 chilometri in su; a partire da questa distanza il trasporto ecologico su rotaia risulta anche economico.

## Holcim: peso sulla ferrovia

Per la Holcim (Svizzera) SA sono in servizio 610 carri silo per il trasporto di cemento e altri 280 carri ferroviari per il trasporto di ghiaia, carbone e gesso. L'azienda espleta su rotaia circa la metà dei suoi trasporti di cemento.

Holcim Svizzera è una società affiliata del gruppo internazionale di materiale da costruzione Holcim Ltd. che opera a livello mondiale nel settore della produzione di cemento, ghiaia e calcestruzzo. Nei cementifici di Brunnen, Eclépens, Siggenthal e Untervaz l'azienda produce circa 2,5 milioni di tonnellate di cemento l'anno.

In Svizzera Holcim occupa circa 1300 collaboratori.

composti da otto a dodici carri, con un peso medio di 600 tonnellate. Il treno transita durante la notte senza soste fino a Faido, dove vengono sganciati quattro carri. Prosegue quindi verso sud fino a Biasca dove il team Cargo sul posto manovra i carri nell'ex scalo degli stabilimenti Monte Forno, nei pressi di Bodio.

Mentre a Faido il cemento viene trasportato attraverso una conduttura ad aria compressa direttamente dalla stazione al silo sul cantiere ubicato dinanzi all'ingresso della galleria, a Bodio le cose sono più complicate: nell'area dell'ex Monte Forno il cemento deve essere trasbordato dai carri ferroviari ai camion per essere poi trasportato ai tre silo sul cantiere situato a 5 chilometri di distanza.

### 20 minuti per cento anni.

In diretta prossimità del cunicolo di accesso, la torre per calcestruzzo di Holcim installata sul posto miscela il cemento con acqua, sabbia e ghiaia. Il calcestruzzo fresco viene versato in appositi «missili»: grandi contenitori tubolari con muso appuntito a bordo di carri a scartamento ridotto, detti più precisamente carri betoniera. Essi trasportano il calcestruzzo all'interno della montagna dove vanno ad alimentare la macchina di costruzione che lo spruzzerà sulle pareti già munite di armatura. Per questa ultima operazione devono bastare 20 minuti, trascorsi i quali il calcestruzzo comincia a indurire: 20 minuti di rapidità per cento anni di esistenza, come minimo.

Testo: Ursula Homberger.

Foto: Hansjörg Egger, Alain Bucher

sano premendo un pulsante e tutto attorno regna una pulizia sorprendente. In 15 minuti il carro viene riempito con 60 a 70 tonnellate di cemento.

### Un treno NEAT al giorno.

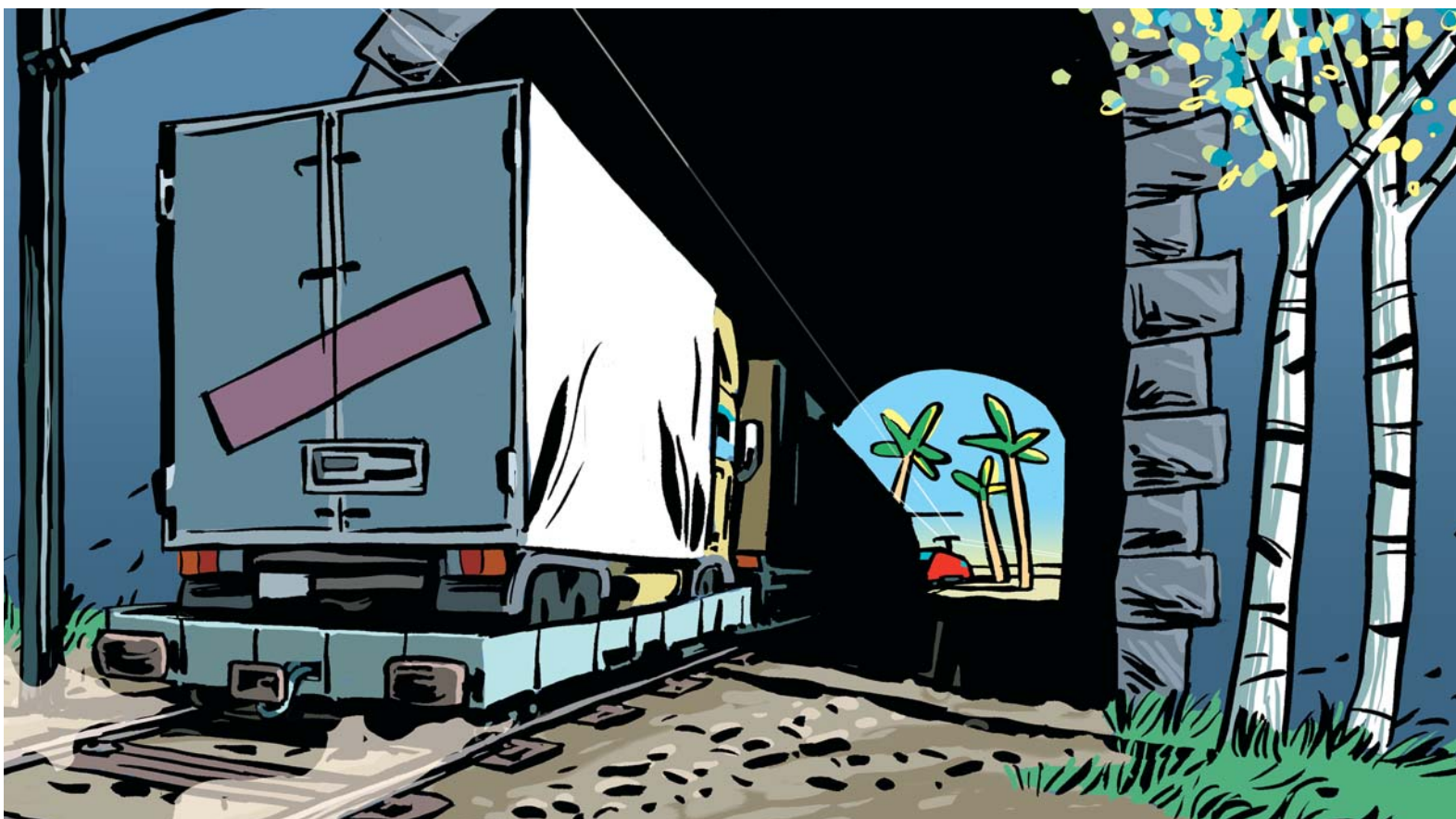
A Siggenthal vengono caricati cinque treni al giorno, di cui uno è destinato ai due cantieri NEAT in Ticino. «Questa grossa commessa ci assicura uno sfruttamento di base costante dell'impianto per tutto l'anno», spiega Hubert Meier, responsabile dei trasporti ferroviari a Holcim. «Nei mesi invernali, infatti, la domanda di cemento cala dato che con temperature attorno al punto di congelamento si lavora molto meno con il calcestruzzo.»

Holcim trasporta il suo cemento in treni blocco che viaggiano senza modifiche da Siggenthal fino in Ticino. Questi convogli sono



## Dal cemento al calcestruzzo.

Il cemento viene prodotto con calce e marna riscaldate in un forno rotativo a temperature prossime ai 1500 gradi. La miscela granulosa risultante, denominata clinker, viene successivamente macinata con l'aggiunta di gesso e di eventuali altri additivi fino a ottenere la polvere di cemento. Un metro cubo di calcestruzzo fresco è composto da una miscela di circa 300 chili di cemento, 150 litri d'acqua, 600 chili di sabbia e 1400 chili di ghiaia.



## Nessuno sapeva se sarebbe andata bene.

**Theo Allemann è testimone di quarant'anni di trasporto huckepack. Quando cominciò, la politica non sapeva ancora niente di trasporto combinato.**

Quando chiedo a Theo Allemann cosa sia cambiato nel trasporto combinato negli ultimi quarant'anni, il direttore di Hupac ormai in pensione risponde sciocinando un elenco di fattori: sviluppo tecnico, liberalizzazione del trasporto ferroviario, Iniziativa delle Alpi, limiti di peso per i camion, tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Ma la risposta più significativa ce la dà dopo un pranzo insieme quando, notando una pietra sconnessa nella pavimentazione dinanzi all'entrata dello stabile direzionale di Hupac, si china per vedere cosa c'è che non va: nel perfetto stile di un titolare che si cura anche delle piccole cose. Nel 1968 quando Allemann iniziò a lavorare per Hupac doveva infatti occuparsi di ogni dettaglio: l'azienda, che oggi conta 360 dipendenti, all'epoca aveva

solo due collaboratori, Theo Allemann e una «signorina a mezza giornata».

### Capitale iniziale a fondo perduto.

Hupac fu costituita il 1° marzo 1967 e iniziò il trasporto l'anno seguente con dieci carri ferroviari propri – oggi sono 4500. Theo Allemann ha diretto l'azienda fino al 2003. Non è solo Hupac a essere cresciuta in questi anni, anche il trasporto combinato ha fatto parecchia strada fino a diventare un elemento centrale della politica dei trasporti svizzera ed europea. 40 anni fa quando quattro imprese di trasporto stradale e l'allora responsabile del trasporto merci delle FFS fondarono Hupac furono guardati con diffidenza dalle due parti in gioco: molti ferrovieri vedevano nel trasporto combinato una concor-

renza indesiderabile, mentre per alcuni autotrasportatori allearsi con la ferrovia rappresentava un tradimento. Non si sapeva se sarebbe andata bene: uno dei fondatori, ricorda Allemann, disse che aveva contabilizzato a fondo perduto il suo contributo al capitale iniziale.

La mentalità è cambiata, spiega Allemann, e anche le condizioni di fondo sono mutate. All'epoca i pionieri volevano evitare che il trasporto merci aggirasse la Svizzera attraversando le Alpi in Francia o in Austria a causa del limite di 28 tonnellate per i camion in vigore nel nostro paese. Oggi ormai il concetto del trasporto combinato fa pensare piuttosto al decongestionamento del traffico stradale.

Un importante passo avanti in questo senso fu la visita del consigliere federale Willy Ritschard,



allora ministro dei trasporti, alla piattaforma Hupac di Melide nel 1976, in seguito alla quale Ritschard invitò le FFS a promuovere il Trasporto combinato. Dal 1994, quando la popolazione approvò la cosiddetta Iniziativa delle Alpi, la Svizzera dispone di un mandato costituzionale per trasferire sulla rotaia il traffico transalpino. L'apertura della galleria stradale del San Gottardo (1980) e l'abolizione del limite delle 28 tonnellate (2001) diedero impulso, a loro volta, al traffico stradale e il trasporto huckepack divenne quindi ancora più importante.

« Eravamo guardati con diffidenza sia dai ferrovieri che dagli autotrasportatori. »

Theo Allemann

L'evoluzione tecnica ha portato locomotive più potenti, treni più lunghi, materiale rotabile più compatibile per rotaia e strada, nonché nuovi sistemi di trasbordo nei terminal. Inoltre, l'informatica ha rivoluzionato la gestione dei carri. Oggi si impiegano anche sistemi di localizzazione satellitare e Hupac può seguire in tempo reale sullo schermo il punto in cui si trovano i circa 100 treni in circolazione ogni giorno. Una cosa, però, non è stata spazzata via dal progresso, nota Allemann scuotendo il capo: le lettere di vettura devono essere compilate ancora su carta.

Cosa significa il San Gottardo per questo basilese che vive da 45 anni in Sud Ticino ed è sposato con un'italiana? «Era il mio pane», afferma Allemann laconico. Ora è in pensione, e per il 2008 intende lasciare il suo posto nel consiglio di amministrazione: «A settant'anni si deve smettere e far posto ai giovani.»



**Theo Allemann**, 68 anni, seguì la formazione di assistente di laboratorio a Basilea e di spedizioniere a Chiasso. Nel 1968 divenne primo direttore di Hupac, costituita l'anno prima, e mantenne questa funzione fino al 2003. Allemann siede oggi nel consiglio di amministrazione di Hupac ed è presidente della filiale italiana Hupac SpA e vicepresidente di Cemmat. Hupac, operatore leader nel trasporto combinato transalpino, possiede 4500 carri ferroviari per il trasporto di semirimorchi, container e casse mobili e gestisce dieci terminal intermodali di trasbordo in Svizzera, Germania, Italia e Paesi Bassi. L'azienda conta 360 dipendenti e nel 2006 ha trasportato 610 000 spedizioni stradali, ossia circa 11 milioni di tonnellate nette di merci, movimentando cento treni al giorno.

Testo: Marcel Hänggi. Illustrazione: Michael Meister.

## Modernissimo controllo fitness per locomotive.



**Nello stabilimento industriale di Bellinzona, SBB Cargo gestisce una delle stazioni di controllo locomotive più moderne d'Europa.**

Quella che una volta era chiamata revisione e che si faceva soprattutto con la chiave per dadi, è stata raggiunta dall'era digitale. A Bellinzona, in un padiglione di prova ad alta tensione fino a 75 000 volt, SBB Cargo testa regolarmente anche le locomotive di ultima generazione e i loro componenti.

Le locomotive bi e policoncorrente di tipo Re482, Re484 e Re474 dispongono di un sofisticato sistema elettronico. Per questi modelli e per quelli che saranno acquistati in futuro, SBB Cargo ha creato a Bellinzona una stazione di prova ad alta tensione con linea di contatto aerea orientabile in grado di trasmettere alle locomotive diverse frequenze di corrente. Nel padiglione di test o revisione queste locomotive possono essere alimentate a scelta con tensione alternata a 15 000 volt o con tensione continua a 3000 volt. «Tutti i test vengono effettuati a macchina ferma. Un sistema di gestione trasferisce i dati acquisiti direttamente a un server. Il rilevamento digitale è un'innovazione», afferma Michele Villa, responsabile di progetto del nuovo centro tecnologico.

### Un controllo al giorno.

Si ispeziona tutto il veicolo, il che per una locomotiva di 84 tonnellate richiede un giorno, oppure singoli componenti, spiega Michele Villa intendendo con ciò: trasformatori, compressori, ventilatori, motori, bobine e

resistenze. «Se non troviamo subito il guasto, smontiamo la locomotiva in tutte le sue parti.»

Da un ufficio riparato i tecnici specializzati dello stabilimento industriale comandano e monitorano i test. Analizzano le tensioni, le temperature, la resistenza di isolamento ed effettuano le misurazioni fonometriche. I tecnici smontano e sostituiscono i componenti inadeguati. Ogni locomotiva che esce dal banco di prova è funzionante al 100%. Una causa frequente di avaria sono i guasti elettrici. Negli ultimi sei mesi gli specialisti di locomotive di Bellinzona hanno revisionato 123 locomotive e 1032 componenti. «Rispetto ai metodi tradizionali, ci impieghiamo la metà del tempo», rileva Michele Villa.

Il padiglione di prova, chiuso con tecnologia di sicurezza, è costato 8 milioni di franchi ed è in funzione da giugno 2006.

### 565 unità in circolazione.

Nello stabilimento industriale, SBB Cargo tiene controllate 565 locomotive di linea. 485 sono locomotive convenzionali con interruttore graduale, mentre le altre 80 sono dotate di tecnologia a interruttore elettronico.

SBB Cargo possiede 470 locomotive di linea, le rimanenti 95 sono in uso per il traffico viaggiatori (Re420). Delle 470 locomotive Cargo, 80 sono di ultima generazione.

Testo: Susanne Perren. Foto: Dorothea Müller.



## Profezie con la variabile.

**Joachim Joos, responsabile della pianificazione capacità, allestisce orari di viaggio precisi al minuto, con vent'anni di anticipo. La NEAT assegnerà a SBB Cargo una posizione di primo piano.**

Sulla scrivania di Joachim Joos non c'è una cosa fuori posto. Come ci racconta, sulla scrivania di casa sua deve farsi spazio tra le costruzioni Lego. Ma con una figlia di tre anni e i suoi tre fratelli più grandi il discorso cambia. Il responsabile della pianificazione capacità di SBB Cargo sfrutta al massimo la quiete dell'ufficio. Dalle sette del mattino analizza, riunisce e abbozza ciò che attende SBB Cargo nel 2020 e quali opportunità le riserverà la galleria di base del San Gottardo. «Con la NEAT le FFS disporranno della prima ferrovia di pianura attraverso le Alpi. Andremo da Amburgo a Milano o Genova senza trazione di montagna e quindi senza locomotiva supplementare.»

Con le sue analisi, Joachim Joos pianifica

con vent'anni e più di anticipo, un orizzonte lontano per un settore in cui sono soprattutto le attività giornaliere a scandire il ritmo.

### **Pensare e viaggiare nel 2020.**

Joos calcola quanti treni circoleranno su questa tratta al giorno e all'ora e a che velocità. «Redigo anche orari di viaggio per il 2020 precisi al minuto», spiega. I dati sul traffico merci li ricava sulla base di ipotesi sul peso dei treni, sulla lunghezza dei convogli e sulle tonnellate trasportate previste. Un dato fisso è costituito dall'utilizzo dei tracciati richiesto dal traffico viaggiatori.

«Sull'asse del San Gottardo il traffico merci è prevalente», rileva Joos. In futuro, nei giorni feriali il traffico merci occuperà sei tracciati all'ora.

Il traffico viaggiatori attraverserà la galleria di base con un treno Intercity all'ora e offrirà la frequenza ogni mezz'ora nei fine settimana.

### **Ginnastica mentale con il San Gottardo.**

Oggi la tratta di montagna del San Gottardo è percorsa da 170 a 180 treni blocco al giorno per conto dell'intero insieme delle aziende di trasporto merci. Nel 2017, quando la galleria di base sarà aperta, il numero di treni che attraverseranno il massiccio alpino del San Gottardo, a una velocità di 100 chilometri orari e con un carico di 1600 tonnellate, arriverà a 260. Joachim Joos desume queste cifre da una sofisticata tabella da lui allestita: «In alto inserisco la quantità e in basso ottengo i tracciati.» Un particolare molto rilevante per i

clienti di SBB Cargo e per le ferrovie è che con questa pianificazione Joos pone in evidenza che tipo di azioni dovranno seguire. «Guadagneremo un'ora di percorrenza a viaggio e potremo trasportare capacità maggiori, con un conseguente abbassamento dei costi di produzione.»

« In alto inserisco le quantità e in basso ottengo i tracciati. »

Joachim Joos

Joachim Joos prevede che la produttività sul San Gottardo aumenterà fino al 25%. Questo incremento dipende tuttavia da come si svilupperanno il trasferimento del trasporto e la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), nonché da come si combinerà il traffico in più all'estero. SBB Cargo scommette sulla produzione transfrontaliera.

**Modernizzare con soluzioni su misura.**

«Se nel 2017 vogliamo far circolare molti più treni, dobbiamo ordinare le locomotive giuste e il materiale rotabile supplementare con sei a sette anni di anticipo e programmare il fabbisogno di personale», osserva Joos. A volte ha l'impressione di essere come un atomo libero, sospeso tra direzione, addetti al marketing, responsabili della produzione e studi. Ma lui è per l'approccio sperimentale, sia a casa che nel lavoro. Da appassionato cuoco, ci racconta che ha introdotto il wok e che i figli vanno matti per cavolo e knödel, «vera cucina bavarese». I piatti asiatici hanno a che fare anche con il suo senso dell'ordine. Cinque padelle sul fuoco sono una visione terribile per uno che ama le cose ben strutturate. La buona riuscita di una cena preparata con il wok richiede una precisa mise en place, quindi per dirla con le parole di Joachim Joos: «Per prima cosa si fa ordine.»



**Joachim Joos.** L'esperto di trasporti Joachim Joos, 47 anni, entrò all'azienda Verkehrs-AG di Norimberga nel 1998 in veste di incaricato della pianificazione dell'offerta e della rete. Tre anni dopo passò alla Baselland Transport AG in qualità di vicecapo del servizio esercizio. Laureato in economia aziendale e referente di pianificazione di sistemi, tra il 1993 e il 1996 Joos ha assunto diversi incarichi prima di essere nominato manager di settore alla Bayerische Eisenbahngesellschaft GmbH di Monaco nel 1996. Dal 2000 ha lavorato per due anni in qualità di collaboratore scientifico presso l'Ufficio federale dei trasporti. Nel 2002 ha assunto l'incarico di pianificatore dei trasporti nel settore della politica dei trasporti di SBB Cargo. Joachim Joos vive a Basilea con la moglie e i quattro figli.

**Centro Servizi Clienti:**

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

**Marketing & Sales:**

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

**Vendita Ticino**  
Tel. 0800 864 360  
Fax 0800 864 361

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

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

**Traffico intermodale**

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

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

**Manutenzione:**

Elsässertor  
Centralbahnstrasse 4  
4065 Basilea  
Svizzera  
Tel. +41 (0)51 229 04 50  
Fax +41 (0)51 229 04 59  
instandhaltung.verkauf@sbbcargo.com

Contate su di noi.



SBB CFF FFS Cargo

Da quando è stata aperta la galleria del Gottardo, SBB Cargo trasporta i più svariati generi di merce sull'asse nord-sud. E da 125 anni supera ogni tipo di ostacolo per spianare la via ai suoi clienti. Ogni giorno SBB Cargo risponde alle massime esigenze in fatto di sicurezza, affidabilità e puntualità. Per ulteriori informazioni sulle nostre soluzioni di trasporto su misura consultate il sito [www.sbbcargo.com](http://www.sbbcargo.com)



Da 125 anni siamo i pionieri sull'asse nord-sud. E continueremo a esserlo anche in futuro.