

dal 1969

FRANCESCO BRUERA



# mezzo secolo di Ambrogio Trasporti

Da più di cinquant'anni i treni completi con le insegne di questa società corrono sui binari d'Europa.

La famiglia Ambrogio cominciò a occuparsi di trasporto su gomma alla fine degli anni cinquanta, principalmente sulla relazione fra il Piemonte e il Belgio. Tuttavia, nell'affrontare viaggi di oltre 2000 km, diverse erano le difficoltà operative che si incontravano di volta in volta, non ultimi i rischi e le responsabilità del carico e scarico delle merci, e il blocco della circolazione degli autotreni in Belgio durante il fine settimana. Domenico Ambrogio iniziò quindi a pensare a una soluzione alternativa e cercò di capire anche come si stava muovendo il mercato. Non a caso le Ferrovie dello Stato, nel 1953, avevano fondato la CEMAT, società specializzata nel trasporto combinato gomma-rotaia di semirimorchi, e se vogliamo antesignana della Intercontainer, società cooperativa sorta tra le maggiori ferrovie

europee con base in Svizzera, e che aveva come scopo la gestione tramite ferrovia dei container marittimi che arrivavano dagli Stati Uniti. Domenico Ambrogio pensò allora a un modello, ancora applicato oggi, di moduli di trasporto (casce mobili e container) di proprietà esclusiva che viaggiassero su treni e fra terminal della medesima proprietà. Viene così fondata a Torino, il 5 luglio 1969, la società Ambrogio Trasporti S.p.A., già proprietaria del terminal di Candiolo, approntato qualche mese prima con la realizzazione di un terminal dotato di tre binari raccordati alla ferrovia elettrificata Torino-Pinerolo, e ovviamente dei relativi magazzini e uffici. Nel terminal di Candiolo i primi binari, lunghi 310 m, finivano sul ciglio della Strada delle Pignere, che attraversava la ferrovia con un passaggio a livello. Con l'espansione del terminal fino alle dimensioni attuali (sette binari dalla lunghezza di 500 m), la strada fu inglobata nell'area del terminal, creando alcuni problemi operativi per

*Treno intermodale Ambrogio in transito a Lutetbach, presso Mulhouse, al traino di una locomotiva elettrica "Prima" francese, l'11 settembre 2019 (foto T. Radice).*

quanto questa fosse comunque poco trafficata. La soluzione al problema è stata poi trovata un paio di anni fa, con la soppressione del passaggio a livello.

Il primo treno intermodale partì dal terminal piemontese di Candiolo nel 1970, con destinazione Muizen (Mechelen), sede del terminal gemello appena allestito in Belgio, fra Bruxelles e Anversa. Fra le prime merci trasportate dai treni Ambrogio possono essere ricordate le parti di automobili cosiddette *Completely Knocked Down* (CKD) destinate alla produzione di automobili all'estero. Le merci, provenienti dallo stabilimento di Mirafiori – non lontano da Candiolo – venivano imballate in casce di legno e spedite settimanalmente su treni completi di carri pianali verso la Jugoslavia, il Portogallo, la città di Savona e altri porti italiani. Non erano rari neanche i treni di container marittimi destinati a porti italiani e l'uso del terminal stesso

*Treno intermodale Ambrogio all'uscita della galleria di base del Lötschberg, presso Raron il 16 giugno 2007, primo giorno di esercizio della nuova infrastruttura (foto F. Dell'Amico).*

come area di stoccaggio per le autovetture costruite a Mirafiori e approntate per essere caricate sugli appositi carri specializzati per questo trasporto.

Dopo i due terminal iniziali di Candiolo e Muizen, nel 1978 fu realizzato quello di Le Boulou, in Francia ai piedi del confine spagnolo, seguito nel 1984 da quello di Gallarate e nel 1990 quello tedesco di Neuss, presso Düsseldorf.

Per il futuro Ambrogio ha intenzione di ristrutturare, per conservarlo come monumento, uno dei cinquanta carri a casce mobili della prima fornitura, comprati nel 1969-70 dalla Società Nazionale Officine di Savigliano (SNOS) e attualmente custodito su uno spezzone di binario all'interno del terminal di Candiolo. Su di esso si possono ammirare tecnologie costruttive d'altri tempi, come per esempio le semplici molle a balestra o ancora più in generale le dimensioni complessive, appena 13,84 m, che fanno sorridere al confronto di quelle dei mezzi attualmente in uso. Sono parte della storia ferroviaria le casce mobili, gli speciali semirimorchi "Dolly" e i

carri ferroviari utilizzati dall'azienda, ideati e fatti costruire dal fondatore dal quale presero il nome: sistema Ambrogio. Le casce autoportanti scaricate dai vagoni venivano messe su un "Dolly" cioè un telaio provvisto di assali, sospensioni, impianto frenante e fanaleria, che si univa con la cassa tramite quattro perni azionati da due pistoni idraulici azionati da una pompa a mano. Questo pionieristico sistema rimase in uso all'incirca fino al 1992, quando il trasporto intermodale fu standardizzato dalla normativa UIC.

## Ambrogio oggi

L'azienda conta oggi circa 250 dipendenti, di cui una settantina per ogni sito italiano mentre i restanti sono nelle sedi estere. Nel 2014 Ambrogio è diventata soggetto responsabile della manutenzione dei propri carri ferroviari o *Entity in Charge of Maintenance* (ECM). In seguito a ciò, durante il 2018, è stata costruita all'interno del terminal di Candiolo un'officina attrezzata per svolgere le manutenzioni dei carri, dotata di due binari di 70 m di lunghez-





Un'immagine estremamente simbolica della vocazione internazionale di Ambrogio: il treno inaugurale della galleria di base del Lötschberg sbuca dal portale sud, presso Raron, il 16 giugno 2007 (foto BLS).

Nei primi anni di attività, scarico di una cassa mobile da un carro pianale a due assi, nel terminal di Candiolo; sullo sfondo i carri per trasporto di automobili nuove, che costituivano un altro importante flusso di traffico dell'impianto (foto Ambrogio).



za e dodici sollevatori elettrici Emanuel, con cui si possono svolgere operazioni di manutenzione su quattro carri contemporaneamente. I due binari e i binari di raccordo ai sette binari del terminal sono stati costruiti ex novo. Qui vengono eseguite la quasi totalità delle lavorazioni di manutenzione necessarie, la manutenzione corrente o correttiva (a guasto) tra cui il controllo dell'efficienza dell'impianto frenante tramite apparecchiatura computerizzata (prova freno), la verifica e la sostituzione di componenti soggetti a

usura (suole, molle pattino) e il controllo e sostituzione degli elementi di arresto delle casse mobili o delle sale montate. Le attività di manutenzione programmata (o revisione) comprendono invece il rialzo completo del carro, lo smontaggio e il controllo di ogni singolo componente: la revisione dei carrelli e dei relativi componenti (parasale, leveraggi della timoneria meccanica, gruppo pattino elastico, ralla), la verifica visiva e misurazione delle quote caratteristiche (Sd, Sh, Qr) con eventuale sostituzione delle sale, il controllo visivo

del telaio, degli organi di trazione e repulsione e la lubrificazione generale.

L'officina attualmente impiega, in media su un turno di lavoro, tre persone: due impegnate nella manutenzione programmata che riescono a completare un carro in una settimana lavorativa, mentre una persona si occupa delle attività di manutenzione corrente o correttiva. Il lavoro nell'officina, di solito, è suddiviso fisicamente nel seguente modo: su un binario si trovano il o i carri su cui bisogna fare manutenzione programmata, mentre sull'altro binario i carri che hanno invece bisogno di manutenzione correttiva. Uno degli interventi manutentivi che viene fatto in questo ultimo periodo è la sostituzione su tutta la flotta delle classiche soles di ghisa dei ceppi dei freni con le cosiddette soles sintetiche/sinterizzate "LL" che diminuiscono i livelli di rumore durante la frenata (la riduzione delle emissioni rumorose è un obbligo per tutti i carri che passano attraverso la Svizzera entro il 31/12/2019). Attualmente l'officina si occupa solamente dei carri di proprietà ma non si esclude nel futuro di aprirsi verso terzi. L'investimento nella nuova officina è strategico in quanto la lavorazione interna garantisce una maggiore disponibilità di carri rispetto all'affido a terzi, tant'è che l'indisponibilità di un carro, precedentemente, era di circa quattro mesi poiché occorreva inviarli in mute di tredici unità (treno completo), che poi venivano riconsegnate in blocco, mentre ora il fermo si è ridotto al tempo effettivamente ne-

Fila di carri carichi di container e casse mobili in attesa di movimentazione davanti al magazzino del terminal di Candiolo, il 6 agosto 2019 (foto Bruera).

Carro pianale in manutenzione all'interno dell'officina del terminal di Candiolo, il 6 agosto 2019 (foto Bruera).

Locomotiva Diesel Greco in manovra con una colonna di carri nel terminal di Gallarate il 15 novembre 2019 (foto Ambrogio).

cessario per la riparazione; un maggiore controllo e qualità delle lavorazioni che permette di ridurre gli interventi tra un intervallo manutentivo e un altro nonché una maggiore regolarità di esercizio.

La dotazione di Ambrogio consta, al giorno d'oggi, di 321 carri da 90 piedi, di proprietà, di cui 171 costruiti da Costamasnaga e CIMA negli anni novanta, e altri 150 carri costruiti dalla ceca Legios. Questi sono lunghi circa 30 m e danno la possibilità di trasportare due container o casse mobili da 45 piedi oppure 4 unità da 20 piedi: lo schema di carico prevede in sintesi il carico di due unità per carro di lunghezza da 45 piedi a 30 piedi mentre 4 unità per i 20 piedi. Posseggono tre carrelli, hanno una portata massima di circa 100 t e una velocità massima di 120 km/h, anche se solamente in regime di "doppia stella". Infine attualmente sono noleggiati dalla società Wascosa una trentina di carri. Il parco trazione è invece composto da una locomotiva Diesel Krauss Maffei del 1961 e una di costruzione Greco a cui sono affidate le manovre nei terminal di Candiolo e Gallarate rispettivamente.

Al momento da Candiolo partono in media cinque treni completi la settimana: il martedì e il venerdì con destinazione il terminal belga di Muizen, il lunedì, mercoledì e sabato con destinazione i terminal francesi. Gli attuali livelli di traffico sono al di sotto delle capacità dell'azienda, capacità già dimostrate in passato con il terminal di Candiolo, che è il più grande del gruppo. Prima della crisi del 2008 si organizzavano infatti circa dodici treni la settimana, di media quindi due al giorno compreso il sabato. Dal terminal di Gallarate invece partono circa dodici treni completi la settimana con destinazione il terminal tedesco di Neuss e quello belga di Muizen. Prima della partenza di un treno vi è l'arrivo del treno corrispondente. I servizi di trazione sono gestiti da Gallarate dalla società svizzera BLS Cargo (in cui il gruppo Ambrogio ha una partecipazione azionaria) mentre da Candiolo oltre a BLS Cargo vi è anche Mercitalia. Da un punto di vista operativo, i treni



in partenza dal terminal di Candiolo vengono portati fino alla stazione successiva di None, per permettere l'inversione della locomotiva, non possibile nella stazione di Candiolo. A volte le due locomotive vengono ricoverate su un tronchino della stazione di Candiolo in attesa della successiva partenza. I treni che vengono effettuati viaggiano sempre con i carri pieni, a meno di esigenze di frenatura che impongano l'aggiunta di carri vuoti per aumentare la massa frenata. I treni hanno una lunghezza di circa 600 m (20 carri), tranne quelli destinati ai terminal francesi poiché devono

passare dalla linea del Fréjus che impone treni più corti (massimo 400 m) e la doppia trazione. Ambrogio Trasporti oggi possiede circa 1300 tra container da 45 piedi high cube e casse mobili di lunghezza 13,6 m con i quali trasporta fra i propri terminal qualsiasi tipologia di merce: dall'alimentare (non surgelati) alle vernici, passando per i più svariati prodotti commerciali. Il raggio d'azione dei terminal Ambrogio comprende, oltre all'Italia intera, la Spagna, il Portogallo, la Francia e il Benelux, oltre a Regno Unito e Germania. In sintesi, una bella intuizione quella del signor Domenico... □