

Avanti tutta!

Ecco come Hupac, da 50 anni,
toglie i camion dalla strada



Christian Hug

Avanti tutta!





Avanti tutta!

Ecco come Hupac, da 50 anni,
toglie i camion dalla strada

Christian Hug



Colophon

Giugno 2017

Curatore: Hupac SA, Chiasso
Autore: Christian Hug, Stans
Redazione editoriale: Anita Lehmeier, Stans
Veste tipografica: syn gmbh, Stans
Correzione bozze: Agatha Flury, Stans
Stampa: Druckerei Odermatt AG, Dallenwil
Rilegatura: Bubu AG, Mönchaltorf

Traduzione in inglese:
Thomas Skelton-Robinson, Zurigo,
e Alexandra Jeane Smith, Winterthur
Traduzione in italiano:
CoText Übersetzungs Service GmbH, Zurigo

Casa editrice Bücher von Matt, Stans
ISBN 978-3-906997-84-1



Indice

01	Il Ticino: Gli anni di fondazione	18
02	Busto Arsizio–Anversa: Train ahead	52
03	Svizzera: Due decenni turbolenti	96
04	Da A a B: L'ABC del materiale rotabile	126
05	Europa: (Non) tutto è possibile	156
06	Dall'Europa all'Asia: People of Hupac	206
07	Il mondo: Grandi progetti per il futuro	228
	Appendice Ringraziamenti, autore e documentazione	244

Elenchi cronologici

Cronistoria della galleria stradale del Gottardo	98
Elenco cronologico dei Ministri dei trasporti	100
Cronistoria della NFTA	108
Cronistoria della tassa sul traffico pesante	111
Cronistoria dell'Iniziativa delle Alpi	113
Cronologia dei tipi di carro	132
Cronistoria di SBB Cargo International	166
Cronistoria della riforma ferroviaria in Europa	176
Cronistoria della riforma delle ferrovie in Svizzera	176
Elenco cronologico dei membri del Consiglio di amministrazione	222

*1 treno su 5 pagine,
lunghezza originale 562 metri.*







531

HILGERS

Thanks to our customers!

HUPAC

50 years

- | | | | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|----------|-------|-----------|---------|
| WETRON | M.L.S. | MÖSLE | PLANZER | 4CC | N | SAMSKIP | |
| LONZO | EE WARD | OCA | dubPORT | PARADISE | QBEX | RINNEN | SCHULTZ |
| MAINSPE | WELSPER | HEPILAN | R.M.I. | menoth | rotro | lamprecht | WITTE |

BAS
Transport

REINASC

BERTSO



P11

475


Central Trailer Rentco

412102

HUPAC

DITRAS

TRANSCO

FH12

RD-5180F

A 325

PEMA
69699

HUPAC

T12





PESCARA Tel. + 39 085 57232 - Fax +39 085 4316762 - ITALY

www.rattennitrasporti.it

RATE 007259

33 85 433 3 325-3
CH-HUPAC Sloggers

5116





Gentile lettrice, caro lettore

Dal 1967, anno di fondazione di Hupac, il mercato dei trasporti europeo è fortemente cambiato. Ma sebbene il trasporto stradale continui a predominare, sono convinta che nel 2017 l'attività primaria di Hupac – traffico ferroviario intermodale – acquisirà un grado di rilevanza come non mai.

In veste di Commissaria europea per i Trasporti, una delle mie massime priorità è accelerare la transizione a una mobilità a basse emissioni. Operatori e authorities hanno in comune la responsabilità di rendere allettanti e concorrenziali le modalità di trasporto più sostenibili, in particolare il trasporto ferroviario.

Tale è il principio fondamentale che ispira la graduale apertura dei mercati che l'UE persegue sin dagli anni '90. Al completamento di questo processo è appunto finalizzato l'ultimo pacchetto ferroviario approvato nel 2016, che dovrà anche rendere più vicina l'integrazione delle reti ferroviarie europee attraverso un'armonizzazione delle procedure amministrative e dei requisiti tecnici. Nei prossimi anni la Commissione UE si concentrerà sulla sua realizzazione, in modo che clienti e committenti possano beneficiare al meglio delle innovazioni apportate da nuovi soggetti e operatori privati come Hupac.

Guardando al futuro, sarà per noi determinante impegnarci nella creazione di pari condizioni e opportunità per tutti i modelli di trasporto. A tale scopo, la Commissione continuerà ad attenersi al principio «chi inquina paga», incoraggiando l'esazione di pedaggi autostradali nell'intero spazio economico europeo.

Negli ultimi 50 anni Hupac ha dimostrato come redditività e sostenibilità possano andare di pari passo, un'incoraggiante fonte di ispirazione per noi tutti. Auguro a questa società un felice anno di giubileo e soprattutto tanta fortuna nei decenni a venire.

Violeta Bulc

Commissaria europea per i Trasporti



Benvenuti!

Nei 50 anni dalla sua fondazione, Hupac si è evoluta da «start up» a protagonista della politica di trasporto svizzera. Con il suo contributo al trasferimento del traffico merci transalpino su rotaia, deciso dal popolo svizzero, essa rappresenta, come azienda del settore privato, uno straordinario esempio di riuscita divisione del lavoro tra Stato ed economia.

Una forte spinta al modello operativo di Hupac si è avuta nel 1994 con l'approvazione dell'Iniziativa delle Alpi. Per assolvere a questo mandato costituzionale, la Confederazione ha destinato considerevoli risorse finanziarie all'incentivazione del trasporto merci ferroviario e all'incremento della sua concorrenzialità nei confronti della strada. Da un lato, ciò è stato fatto attraverso l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni che ha permesso di stabilire delle condizioni di parità tra la strada e la rotaia, ma anche con la realizzazione di un'efficiente infrastruttura ferroviaria incentrata sulla NFTA e con il cofinanziamento di impianti di trasbordo strada-rotaia in Svizzera e nei Paesi limitrofi. Dall'altro, i sussidi federali hanno determinato una forte riduzione dei costi di trasporto ferroviario di container, casse mobili e semirimorchi.

Tutto questo ha fatto sì che oggi circa il 70% del traffico merci attraverso le Alpi svizzere avvenga su rotaia, una percentuale di molto superiore a quella degli altri Paesi alpini. La Confederazione ha creato il contesto istituzionale, mentre Hupac si è assunta la responsabilità della parte imprenditoriale. Questa simbiosi di economia privata ed economia di Stato è di fatto ciò che determina una riuscita attuazione della politica di trasferimento del traffico.

Attraverso l'apertura della galleria di base del Gottardo nel 2016, il completamento della ferrovia di pianura con la galleria di base del Ceneri e l'ampliamento del corridoio di 4 metri entro il 2020, la Confederazione sta creando le condizioni perché Hupac possa mietere successi per altri 50 anni. Auguriamo a Hupac di continuare a dar prova di spirito innovativo e di talento imprenditoriale.

Peter Füglistaler

Direttore dell'Ufficio federale dei trasporti



Buongiorno, grüezi, hello

Nel 1967 due spedizionieri e due trasportatori, assieme all'allora azienda di Stato FFS, fondavano la Hupac SA. Uno dei due trasportatori era mio padre Hans, e questo mi riempie di orgoglio. L'idea di coniugare la strada e la rotaia in modo funzionale era inedita e innovativa. Nel corso degli anni il trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere è andato sviluppandosi fino a rappresentare attualmente quasi i due terzi di tutto il traffico merci ferroviario.

Oggi, trascorsi 50 anni, ci fermeremo per un istante, affinché i frutti del nostro lavoro vengano degnamente celebrati. È per me un vero piacere potervi accompagnare con questo libro attraverso la storia della nostra società! È una storia che merita di essere raccontata, perché va ben al di là del semplice trasporto su rotaia di un autocarro dal punto A al punto B. E anche perché è una storia che investe l'intera Europa.

Festeggeremo, dunque, ma non per questo riposeremo sugli allori. Sono fermamente convinto che il traffico intermodale sia il metodo di trasporto su lunghe distanze del futuro, essendo molto più efficiente e sostenibile sia del trasporto su gomma che del trasporto ferroviario convenzionale. Per noi sarà però essenziale riuscire a superare i molti impedimenti provenienti da un contesto ferroviario tuttora improntato ad un certo statalismo.

Hupac si sta preparando con determinazione a questo futuro attraverso il costante adeguamento della nostra flotta di carri alla domanda di mercato. I progetti terminalistici di Basilea, Varsavia/Brwinów, Piacenza, Milano e Brescia stanno andando avanti, mentre la strategia digitale è stata definita e verrà introdotta in numerosi progetti. Questi sono solo alcuni dei punti su cui stiamo lavorando. Abbiamo dietro di noi 50 anni di entusiasmo e di voglia di costruire: ci attendiamo almeno altri 50 anni di ulteriori progressi.

Mi auguro che la lettura di questo libro possa regalarvi tanti momenti divertenti, dilettevoli e illuminanti.

Hans-Jörg Bertschi

Presidente del Consiglio di amministrazione di Hupac

**«Il trasporto
è come l'acqua.
Trova sempre
un percorso
veloce, breve
e semplice.»**

*Conrad Tobler,
Segretario generale Swiss Shippers' Council, 2016*

01

Il Ticino:

Gli anni di fondazione

Proprio così: la soluzione era alle porte

La domanda imperante nel settore dei trasporti era: come faccio a portare un bene dal punto A al punto B? La risposta, pertinente all'intero mondo dell'imprenditoria, non poteva che provenire dal calcolo dei costi: se il proprio lavoro è destinato a non rendere nulla, meglio astenersi dall'accettare l'incarico. Oppure cercare un modo alternativo per svolgerlo.

Nel nostro caso, quello del trasporto su strada, l'alternativa esisteva: la ferrovia, per l'appunto.

Noi siamo soliti usare i nostri camion per ritirare delle merci in un determinato luogo, per conto dei nostri clienti, e trasportarle fino alla loro località di destinazione. L'importo che noi addebitiamo ai clienti per questo servizio si compone di svariati fattori di costo: salario dell'autista, acquisto e manutenzione del camion, carburante, pedaggi autostradali, oneri amministrativi e qualche altra voce.

Nel caso di tragitti da brevi a medi il computo è relativamente semplice e il profitto dell'1-2 per cento che ne ricaviamo ci permette di sopravvivere. Diverso è il discorso nel caso di tragitti più lunghi, a partire da 400 o 500 chilometri, dove i fattori di costo subiscono un'impennata tale da indurre sia i clienti, sia noi come azienda di trasporto, a guardarci in giro alla ricerca di alternative. Questo perché non vogliamo assolutamente perdere i nostri clienti.

Perché allora non ricorrere alla ferrovia per il trasporto di merci su lunghe distanze, consentendo così all'autista di caricare il proprio autotreno presso il cliente, di condurlo fino allo scalo merci più vicino e qui, senza trasferire singo-

larmente le merci in un vagone convenzionale, di caricare sul treno l'intero rimorchio? Ci penserebbe così la ferrovia a percorrere centinaia di chilometri fino allo scalo merci più vicino alla destinazione B, lasciando nel frattempo libero il camionista con la sua motrice di dedicarsi ad altri compiti. E all'arrivo del convoglio la situazione si invertirebbe: un altro autista con la propria motrice prenderebbe in carico il rimorchio per consegnare le merci al destinatario della località B. L'ordine sarebbe così evaso nel modo più redditizio e più soddisfacente per tutte le parti in causa.

È ciò che si definisce traffico combinato non accompagnato perché l'autista non viaggia sul treno, contrariamente al traffico combinato accompagnato in cui anche il camionista segue il carico nel suo viaggio. La variante con accompagnamento viene oggi definita «Autostrada Viaggiante», mentre l'abbreviazione comune per il traffico non accompagnato è TCNA.

La ferrovia dunque. Ma dei problemi cominciarono a profilarsi perché ciò che in teoria sembrava così chiaro, nella pratica non funzionava affatto. Questo perché negli anni 1960 il trasporto merci ferroviario e il trasporto su strada erano due mondi radicalmente diversi e assolutamente privi di un qualsiasi punto di convergenza. Anzi, per un senso di superiorità, ognuno dei due mondi era intimamente convinto che si dovesse evitare ogni contatto reciproco, sebbene entrambi facessero la stessa cosa: trasportare merci da A a B.

Questa cultura di reciproca disistima aveva una lunga storia dietro di sé, iniziata con lo storico sopravvento della ferrovia. La prima locomotiva a vapore, frutto dell'invenzione del britannico Richard Trevithick, sferragliava sulle rotaie già nel 1804, ovvero 81 anni prima che l'ingegnere tedesco Carl Benz inventasse il motore a combustione interna delle automobili.

In quel frattempo la ferrovia poté svilupparsi ed affermarsi indisturbata: già nel 1838, l'economista tedesco Friedrich List caldeggiava l'istituzione di un sistema di trasporto ferroviario su scala nazionale. E nel 1898 il popolo svizzero votò a favore dell'accorpamento delle cinque maggiori imprese ferroviarie, fino a quel momento a conduzione privata, in un'unica azienda federale. La finalità era chiara: la ferrovia doveva essere dedicata all'economia del Paese e soprattutto posta al servizio della difesa della Confederazione. Nel 1902 vennero così costituite le FFS, le Ferrovie Federali Svizzere. A quei tempi il termine «servizio pubblico» non esisteva ancora nell'uso linguistico ufficiale, ma la creazione di una rete ferroviaria federale era perfettamente in sintonia con questo concetto.

Per contro, sulla strada circolavano ancora carri trainati da cavalli e alcune rudimentali carrozze a motore. Fu solo nel 1903 che Henry Ford, che in seguito avrebbe portato al successo l'automobile grazie alla tecnologia della catena di montaggio, fondò la sua fabbrica a Detroit.

Ci sono voluti altri 20 anni prima che sulle strade comparisse quel trabiccolo che a buon diritto poteva definirsi un camion accettabile: grazie all'invenzione dei cosiddetti pneumatici giganti, quel camion poteva viaggiare alla velocità di 25 chilometri orari, ponendosi quindi in diretto confronto con la strada ferrata.

Con quell'invenzione si apriva la concorrenza tra i novelli «bisonti della strada», come venivano già allora chiamati i camion, e la ferrovia di Stato. Nel 1924 entrò in funzione la prima autostrada del mondo che collegava le città di Varese e Milano. Ovviamente, il clima di innovazione che permeava il traffico su



- 1 1907: Fino agli anni 1920, i camion non rappresentavano una seria concorrenza per la ferrovia.
- 2 1945: Il trasporto di container su lunghe tratte nasce già negli anni 1940, ma solo su piccola scala, come qui visibile nello scalo merci di Basilea nel carico di un «grande container» diretto in Olanda.
- 3 1953: Con la costruzione della prima autostrada tra Lucerna e Horw la Svizzera inizia a costruire la propria rete autostradale.

strada si diffuse anche in Svizzera (dove però la prima autostrada, una strada priva di incroci tra Horw e Lucerna, venne inaugurata solo nel 1955). Per soddisfare la crescente domanda, lo Stato iniziò a investire denaro pubblico nell'infrastruttura stradale. Forte di queste favorevoli condizioni generali, il camion guadagnò rapidamente terreno sulla ferrovia, al punto che nel 1929, per poter reggere alla sua concorrenza, le FFS dovettero ridurre del 40% le loro tariffe per il trasporto di merci.

La ferrovia rimase comunque un comparto protetto dallo Stato e in seguito, durante la Prima guerra mondiale, divenne di fatto evidente in tutta la sua drammaticità quanto la ferrovia fosse importante per le operazioni militari, data la rapidità con cui essa consentiva di movimentare grandi quantità di materiale bellico, vettovaglie e soldati. Al contrario, in tempi di pace, le varie linee ferroviarie andavano sempre più tessendo una rete internazionale, ren-



dedo necessaria la protezione della propria ferrovia, affinché il nemico non potesse usare facilmente la strada ferrata per penetrare nel Paese. I governanti svizzeri lo avevano compreso molto prima della Grande Guerra: già nel 1886, solo quattro anni dopo l'entrata in funzione della prima galleria ferroviaria del San Gottardo e con un grande impiego di mezzi finanziari, la linea del Gottardo e con essa tutti i valichi delle Alpi Centrali vennero fortificati e difesi militarmente. Era la nascita della strategia del «Ridotto nazionale», sistematicamente applicata anche nella Seconda guerra mondiale.

Per motivi di sicurezza interna, le singole ferrovie pubbliche iniziarono ad operare in autonomia, differenziandosi per tipi di locomotiva e scartamento dei binari, con reti elettriche di diversa potenza, con propri controlli doganali e perfino con segnaletiche di percorso e regolamenti d'esercizio diversi. D'altronde, questa è una situazione che ancor oggi ci troviamo a combattere duramente. Ma su questo argomento torneremo fra non molto.

Mentre il settore dei veicoli industriali era ancora in fase di definizione e di sviluppo, le ferrovie pubbliche di tutte le nazioni funzionavano ottimamente e proficuamente da decenni. Una statistica del 1950 rivela che in quell'anno il volume di merci trasportate su rotaia era due volte e mezza superiore a quello su strada. Ciò malgrado, nel corso degli anni '50, le ferrovie andarono soffrendo

lentamente ma inesorabilmente di un problema strutturale: l'incessante ampliamento della rete ferroviaria e della relativa infrastruttura costava molto e la manutenzione delle esistenti linee e stazioni ferroviarie aveva un costo esorbitante. Gli oneri infrastrutturali minacciavano di superare gli introiti provenienti dal trasporto di merci e di persone. In effetti il 1966 fu il primo anno in cui le FFS dovettero registrare un deficit contabile e questa situazione si protrasse dal 1974 nell'esercizio di ogni giorno. Per quanto riguarda il volume di merci trasportate in Svizzera, nel 1978 rotaia e strada si sarebbero trovate in situazione di parità.

Ma restiamo nel 1966. Il contesto operativo è il seguente: gli autotrasportatori sono in costante rimonta grazie ai rapidi progressi tecnologici dei loro automezzi, alla maggiore flessibilità strutturale delle loro aziende private e al loro innovativo spirito imprenditoriale. La ferrovia sta invece sbandando verso il segno meno, pur continuando ad essere un'azienda tutelata e sovvenzionata dalla Confederazione, con mandati di prestazione e missioni militari.

Ma ecco i fatti che più contano: il motore dell'economia sta rombando e le previsioni sono rosee. L'Europa si lascia cullare dall'euforia del boom consumistico. Con la sonda spaziale Surveyor 1 lanciata dagli USA, Paese del miracolo economico, è la prima volta che una macchina realizzata dall'uomo si posa sulla luna. Nel mondo occidentale il concetto di «tempo libero» diventa sinonimo di tutto ciò che si può e si desidera fare quando non si lavora.

Lungimiranti analisti del traffico temono quindi che la proliferazione di auto e camion sarà più veloce dello sviluppo di una rete stradale adeguata. Ne concludono che, per arginare una simile crescita, strada e rotaia devono trovare qualche punto d'incontro. La costruzione di una galleria stradale sul Gottardo, di cui si stava allora discutendo, viene considerata insufficiente nel lungo periodo.

In veste di ministro dei trasporti, il consigliere federale Willy Spühler aveva già istituito tre anni prima, nel 1963, la commissione «Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi» con il mandato di individuare se, come e su quali direttrici fosse possibile realizzare una ferrovia in grado di trasportare motrici e relativi rimorchi attraverso la Svizzera, decongestionando in tal modo le strade. La discussione verteva su cinque varianti di tracciato. La commissione «Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi», in breve CGA, è oggi considerata la levatrice della galleria di base del Gottardo, inaugurata nel giugno 2016 come nucleo della NFTA. Nel 1966, il fatto che la CGA arrivasse a caldeggiare la costruzione della galleria di base del San Gottardo, era ancora ben lungi dall'essere prevedibile ed è proprio questa la raccomandazione che accompagnava i risultati dell'indagine CGA, resa pubblica nel 1970.

Una piccola digressione: ad essere ben precisi, l'idea di una galleria di base risale a molto tempo addietro. Il concetto di una galleria sotto il San Gottardo, come parte centrale di un asse nord-sud, si dibatteva nei circoli ingegneristici già negli anni Trenta. Nell'agosto 1947 il basilese Eduard Gruner, ingegnere e pianificatore del traffico, pubblicava in un'edizione speciale della rivista «Prisma. Natur, Forschung, Technik» il saggio «Reise durch den Gotthard-Basis-Tunnel im Jahre 2000» (Viaggio attraverso la galleria di base del San Gottardo

nel 2000), in cui disegnava una visione utopistica del futuro della ferrovia. Egli vi abbozzava, tra l'altro, una galleria a doppio binario lunga 50 chilometri, che attraversava il San Gottardo tra Amsteg nel Canton Uri e Biasca nel Canton Ticino: esattamente la galleria che più tardi la CGA avrebbe proposto. Gruner la battezzò «galleria di base» e dichiarò con entusiasmo che il viaggio da Basilea a Chiasso avrebbe richiesto solo un paio d'ore. Egli calcolò perfino la durata dei lavori (8 anni), la quantità di roccia asportata (5,5 milioni di metri cubi), i costi di costruzione (500 milioni di franchi) e immaginò una stazione sotterranea al di sotto di Sedrun.

Come oggi ben sappiamo, le cifre fornite da Gruner erano alquanto ottimistiche: la costruzione dell'odierna galleria di base del Gottardo ha richiesto 17 anni, il volume di materiale di scavo ha superato di molto la sua previsione e i costi sono ammontati a 12,2 miliardi di franchi, sia pure per un sistema di gallerie di 152 chilometri invece dei 50 indicati da Gruner. Il progetto di stazione sotterranea denominato «Porta Alpina» è stato invece accantonato.

Cinque imprenditori, un solo obiettivo

Ma torniamo all'anno 1966, perché è qui che inizia la storia di Hupac. Essa inizia con cinque uomini, tutti in cerca di risposte alle domande di come rendere i trasporti su lunghe distanze più efficienti e meno costosi di quanto lo fossero fino a quel momento, e di come risolvere l'annoso problema della chiusura al traffico del Passo del San Gottardo, a 2100 metri di quota, durante i mesi invernali. Essi comprendono che la soluzione è davanti agli occhi: il camion deve viaggiare su rotaia, in una combinazione di sistemi di trasporto.

Quei cinque uomini erano Pietro Ris, Sandro Bernasconi, Franz Hegner, Jacky Maeder e Hans Bertschi, quest'ultimo già con una certa esperienza di traffico combinato.

La sua impresa di trasporto su gomma, con sede a Dürrenäsch (Canton Argovia), era specializzata nel trasporto di liquidi chimici per cui, nel 1963, il gruppo chimico tedesco BASF gli chiese se egli fosse in grado di assicurare trasporti regolari di sostanze liquide da Ludwigshafen verso l'Italia. Sei mesi dopo tutto era stato predisposto e Bertschi caricò i suoi camion sui treni merci che facevano la spola tra la Germania e l'Italia, facendo così la conoscenza della nostra realtà ferroviaria.

L'uomo che aveva reso questo possibile era Franz Hegner, nominato capo della divisione traffico merci delle FFS proprio nel periodo in cui Hans Bertschi stava cercando una soluzione per i suoi trasporti BASF. Una vera provvidenza per Bertschi, in quanto il predecessore di Hegner, il direttore Hans Dirlwanger, aveva fatto orecchie da mercante ai suoi problemi: egli riteneva che caricare un camion sul treno fosse una grande sciocchezza, indegna di una società ferroviaria orgogliosa come le FFS. Franz Hegner si rese invece conto sia della volontà di Bertschi di trovare una soluzione innovativa, sia del potenziale di sviluppo che una soluzione di traffico combinato avrebbe comportato. Oggi la si definirebbe una situazione win-win.

In quanto ad esperienza, anche Pietro Ris ha un paio di carte vincenti da giocare. Egli amministra infatti l'azienda che suo padre gli ha trasferito, la



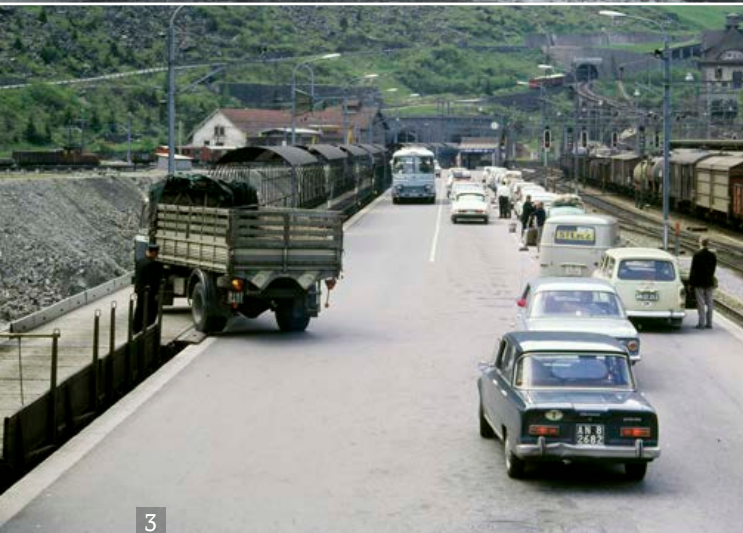
1

- 1 1964: Per la prima volta, Hans Bertschi affida alla ferrovia il trasporto di un suo camion attraverso il Gottardo.
- 2 1964: Nello stesso anno, anche i Fratelli Bernasconi si cimentano con il primo trasporto intermodale. Nella foto, il primo trasporto da Chiasso a Basilea con un carro a pianale M9 delle FFS.
- 3 1967: In inverno il passo del Gottardo è chiuso alla circolazione stradale. L'unica possibilità per superare questo ostacolo è utilizzare la ferrovia tra Airolo e Göschenen.
- 4 1968: Hupac non può scegliere Chiasso come proprio luogo di trasbordo: lo scalo merci è troppo piccolo.

Serbatoi Vino, e utilizza gli 80 carri cisterna ferroviari di cui dispone per trasportare vino dall'Italia verso i Paesi dell'Europa settentrionale.

Ma egli è anche direttore generale per l'Italia e il Ticino della società di trasporti internazionali Danzas. In questa funzione, Ris non è un trasportatore su strada o su rotaia, ma uno spedizioniere che organizza tutti i mezzi di trasporto necessari per ottimizzare una spedizione dal punto A al punto B: dal camion alla nave, dal treno all'aereo, quale che sia la soluzione più rapida e più economica.

Trattandosi solitamente di spedizioni transnazionali, gli spedizionieri diventano degli specialisti in materia di formalità doganali, a quel tempo molto più complesse rispetto ad oggi. Gli spedizionieri trasportano soprattutto merci a collettame, vale a dire un singolo pallet, un grosso pacco o un singolo contai-



ner. In condizioni ottimali, essi raggruppano le merci in carichi completi da spedire via camion, carro merci ferroviario o aereo cargo. Non disponendo quindi di mezzi sufficienti, essi affidano i trasporti ad aziende terze.

Per esempio a Sandro Bernasconi, contitolare dell'impresa ticinese di auto-transporti Fratelli Bernasconi che da anni, sia pure su gomma ma anche con un certo successo, trasportava vino dall'Italia verso il nord. Il limite di peso totale di 28 tonnellate vigente in Svizzera per i camion stava però creando sempre più problemi ai fratelli Bernasconi e la deviazione via Austria o Francia, dove il peso totale ammesso era di 40 tonnellate, come del resto in tutte le altre nazioni europee, risultava a lungo andare troppo costosa (l'autostrada del Brennero sarebbe stata agibile solo nel 1971, mentre la galleria stradale del Monte Bianco era in esercizio dal 1965). Sandro Bernasconi iniziò quindi a trasferire i suoi camion su treno: grazie alle FFS, i camion da 40 t poterono attraversare la Svizzera senza problemi.

Il quinto uomo della coalizione è Jacky Maeder, nome effettivo Ulrich, un autotrasportatore e spedizioniere in piena espansione, sempre aperto a nuove soluzioni. A dire il vero, fino a quel momento la sua azienda di trasporti internazionali di Basilea aveva avuto ben poco a che fare con la ferrovia, ma si sa: non si deve mai essere precipitosi nello scartare una nuova idea. In effetti, anch'egli aveva ben chiaro nella mente il grande potenziale implicito nel traffico merci di



A parte il pessimo montaggio, l'unica foto in cui tutti i soci fondatori posano insieme è stata scattata nell'agosto 1973, quando il consigliere federale Willi Ritschard fece visita a Hupac, a Lugano. In piedi, da sinistra: Sandro Bernasconi, Pietro Ris, Franco Giorgetti (vice direttore Ufficio federale dei trasporti), Fiorenzo Bernasconi (nipote e successore di Sandro Bernasconi), Peter Trachsel (direttore Ufficio federale dei trasporti), Luciano Camponovo (vice direttore Traffico merci FFS). Seduti, da sinistra: Franz Hegner, Willi Ritschard (consigliere federale), Kurt Wellinger (direttore generale FFS), Hans Bertschi.

transito tra i centri economici delle regioni del Reno-Meno/Ruhr in Germania e l'area metropolitana di Milano, in Italia.

Fino a quel momento i cinque pionieri erano tutt'al più dei partner commerciali, ma presto avrebbero stretto amicizia. Essi si siedono allora attorno a un tavolo per discutere di questa innovativa idea del traffico combinato. Le premesse sono perfette: è l'incontro di tre filosofie diverse (ferrovia, trasporto su strada e spedizioni internazionali) e della volontà di cinque uomini di superare il caparbio orgoglio di classe dei loro settori di provenienza. In secondo luogo, sono tutti persone dotate di riconosciuto pragmatismo e di un affidabile intuito per le nuove situazioni e le decisioni giuste. Terzo aspetto, rassicurante dal punto di vista imprenditoriale: fatta eccezione per il dirigente delle ferrovie Franz Hegner, i fondatori dell'azienda ne sono anche i primi clienti, quindi in grado di generare sin dall'inizio un certo volume di base.



Infine, volendo tentare la sorte, essi arrivano alla seguente conclusione: se vogliamo davvero cimentarci nel traffico combinato, dobbiamo essere noi stessi a prenderne le redini. Decidono dunque di fondare una propria azienda e di investirvi ognuno un capitale iniziale di 100 000 franchi. Per farlo non hanno bisogno di commissionare studi di fattibilità, né del sostegno di esponenti politici nazionali o regionali. Degni di nota sono il coraggio e la lungimiranza di Franz Hegner nel partecipare a questa impresa, poiché egli versa la propria quota di capitale iniziale non come investitore privato, ma come rappresentante delle FFS. Le FFS sono quindi sulla stessa barca e questo in fondo non può essere che un bene.

Hupac si era posta l'obiettivo di utilizzare la ferrovia per il trasporto di camion, o meglio rimorchi e semirimorchi, su lunghe distanze e attraverso il Gottardo, più precisamente per il cosiddetto traffico combinato non accompagnato. Eccone il principio ispiratore: l'offerta doveva svilupparsi in linea con il mercato e non in base a un programma politico, come avveniva nelle FFS. Il nome: Hupac, derivante dalla denominazione «Huckepackverkehr» (traffico combinato strada-ferrovia), dove un mezzo di trasporto porta l'altro «a cavalluccio» da A a B. La sede: Chiasso, questo per motivi di comodità e di risparmio sui costi. Pietro Ris, l'uomo di Danzas, propone infatti di allestire la sede centrale di Hupac in un locale non utilizzato dell'immobile Danzas, tra l'altro con l'uso

delle apparecchiature d'ufficio di Danzas e, per i primi due mesi, addirittura in locazione gratuita. In pratica, la sede aziendale viene a trovarsi al confine con l'Italia. Inoltre, a Chiasso tutte le parti in causa gestiscono una propria filiale e ciò rende più semplici i processi lavorativi e decisionali. Come terminal ferroviario per lo scarico e carico dei camion la scelta cade invece su Melide, per il semplice motivo che lo scalo merci di Chiasso non disponeva di un'infrastruttura all'altezza delle esigenze di Hupac.

Ma il motivo principale e una delle determinanti del successo della start-up era rappresentato dal fatto che Hupac intendeva operare sin dall'inizio con proprio materiale rotabile, acquistando cioè carri ferroviari, al fine di assicurarsi l'indipendenza dalla ferrovia. L'ideale sarebbe stato che Hupac disponesse anche di propri terminal di carico, ma in quel momento questa era ancora un'utopia.

L'8 giugno 1967, per il resto del mondo un giovedì assolutamente ordinario, è il giorno fatidico: Pietro Ris, Sandro Bernasconi, Franz Hegner, Jacky Maeder e Hans Bertschi fondano la Hupac SA, di cui sono allo stesso tempo titolari e membri del Consiglio di amministrazione. Pietro Ris è il primo presidente del Consiglio di amministrazione, che già definisce un primo obiettivo: avviare l'attività ferroviaria entro un anno.

Com'era prevedibile, i cinque protagonisti sono i soli a festeggiare questo evento, sebbene Jacky Maeder, con un leggero velo di scetticismo, vedesse i suoi 100 000 franchi come un investimento a fondo perduto. In Svizzera, la fondazione di Hupac incontra infatti ben poco favore nel mondo della logistica, ma sarebbe più corretto parlare di aperto rifiuto: in seno alle FFS, i condirettori di Franz Hegner considerano quest'ultimo come un traditore della ferrovia, mentre agli occhi degli onesti autotrasportatori, Bernasconi, Maeder e Bertschi appaiono come dei disertori. «Puah!» borbottano, «Aspettate solo che arrivi il traforo stradale del San Gottardo e poi vedrete con quale velocità scomparirete dalla scena!».

E presso la sede centrale di Danzas, a Basilea, non si capisce quale necessità induca Pietro Ris a partecipare alla fondazione di Hupac. Ma Ris è apprezzato da anni come uomo capace e affidabile e quindi lo si lascia fare.

Nell'euforia dell'evento, nemmeno i cinque fondatori potevano immaginare che dei colleghi del settore li avrebbero sabotati per il loro presunto tradimento delle rispettive cause comuni. Ma ciò sarebbe avvenuto ben presto.

Cambio di mentalità su scala europea

L'avversione per il nuovo concetto di trasporto intermodale è comprensibile. La fondazione di Hupac è una straordinaria impresa pionieristica, almeno per la Svizzera. Ciononostante, in un'ottica internazionale, non è stata Hupac ad inventare il traffico combinato perché altri la precedettero.

L'idea nasce negli Stati Uniti d'America. Nei loro spostamenti verso ovest, alla conquista di questo vastissimo Paese, i coloni bianchi dovevano superare grandi distanze per trasportare le loro merci e spesso posavano delle strade ferrate dedicate al trasporto merci (di spazio ne avevano e ne hanno più che a

sufficienza). Con l'avvento dell'autocarro c'erano sempre degli imprenditori che facevano viaggiare i loro camion e rimorchi sui treni oppure utilizzavano delle casse mobili, precorritrici dei container, che il camion portava fino alla stazione e da qui venivano trasportate fino al luogo di destinazione.

Nel 1957, dieci anni prima della fondazione di Hupac, l'1% di tutte le merci statunitensi veniva movimentato con il sistema di traffico combinato: camion su carri ferroviari. Non era molto, ma era già qualcosa. Gli americani definivano questo metodo di trasporto «piggyback system», che nel linguaggio di settore viene tradotto con la poco elegante definizione di «sistema di trasporto a spalla», vale a dire l'odierno traffico intermodale.

I primi europei ad adottare questo sistema furono i francesi. Già nel 1936 una società francese aveva iniziato a costruire speciali semirimorchi con ruote gommate o in ferro che potevano viaggiare su appositi carri ferroviari. La società Stema, fondata nel 1959, nei primi anni si concentrò esclusivamente sul traffico combinato sulla linea Lione-Milano e nel 1965 circolavano in Francia 500 dei suddetti semirimorchi, i quali potevano appoggiarsi a una propria rete di 200 stazioni di carico distribuite in modo capillare.

Nel 1964 seguirono la fondazione della società olandese di trasporto intermodale Trailstar e nel 1965 quella della società belga TRW (Transport Route-Wagon). Nel 1966 vi furono la fusione della francese Stema con il Groupement Technique des Transporteurs Mixtes (GTTM), la sua ristrutturazione in un'impresa di trasporto combinato che poteva anche fare a meno dei succitati semirimorchi speciali e, un anno dopo, il suo cambio di nome in Novatrans. Nel 1967 la serie di fondazioni vede aggiungersi Hupac, assieme alla società affiliata Intercontainer, specializzata esclusivamente nel trasporto su rotaia di container navali. Nel 1969 vi fanno seguito la tedesca Kombiverkehr KG e, un anno dopo, la Hucketrans in Austria e la Ferpac in Italia.

Risultato: nel settore ferroviario europeo regna un clima di rinnovamento. In Germania si discute di un «Programma per la promozione del trasporto combinato e del traffico su binari di raccordo», entrato in vigore nel 1968. Programmi statali di sostegno vengono sviluppati anche in altre nazioni europee. La congiuntura mondiale galoppa e le prospettive di costante crescita nei volumi di trasporto merci sono rosee. Si delinea la domanda di nuove soluzioni di trasporto e nessuno vuole essere escluso dalla spartizione della torta.

Tuttavia, Hupac si differenzia da tutte le altre società di trasporto intermodale per la combinazione di due condizioni di importanza capitale, che essa mantiene ben salde: da un lato è a grande maggioranza un'impresa di trasporti privata, in cui le ferrovie federali detengono appena un quinto delle azioni (20%); dall'altro, opera prevalentemente con proprio materiale rotabile.

È vero che anche altre società di trasporto intermodale, come TRW, in Belgio, o Trailstar, in Olanda, sono state costituite per quasi il 100% con capitale azionario privato, ma la loro dotazione di materiale rotabile proprio è esigua e sono quindi solite noleggiare i carri dalle ferrovie statali.

In altri Paesi le ferrovie di Stato si affrettano a partecipare alle società di trasporto intermodale rilevando consistenti quote di capitale azionario; questo al fine di garantirsi il monopolio dell'apparato di trazione, ovvero dell'esercizio delle locomotive.

Ciò comporta anche il mantenimento di una mentalità di protezione statale della ferrovia che, in ultima analisi, rimane essa stessa il miglior cliente.

Per contro, Hupac mantiene in amplissima misura la propria autonomia e flessibilità. L'acquisto di materiale rotabile di proprietà, pur comportando rischi e responsabilità, le consente di trattare con la ferrovia «da pari a pari». I clienti di Hupac non sono clienti delle FFS, bensì clienti Hupac ed è questo il miglior modo per realizzare la nuova idea: il trasporto di camion su rotaia.

Ma come funziona in generale un'attività di questo tipo? Occorre fare una piccola digressione: in sostanza, è semplicemente la ferrovia ad offrire la propria capacità di trasporto merci. Se si tratta del trasporto di un collo, praticamente di un singolo pacco, la procedura è simile a quella dell'ufficio postale: il cliente porta un collo alla stazione, la ferrovia calcola il prezzo in base a dimensioni, peso e percorrenza, quindi trasporta il collo e molti altri in un carro per collettame fino alla stazione di destinazione.

Se però si tratta di una spedizione talmente voluminosa da richiedere l'impiego di un intero vagone merci o addirittura di un treno completo, i fattori di calcolo della tariffa cambiano.

- Fattore primario è la merce da trasportare, sia essa un camion, un semirimorchio o un container, il cui proprietario è il cliente di Hupac.
- Il carro merci da utilizzare per il trasporto della merce appartiene a Hupac, oppure le viene noleggiato.
- In testa al treno c'è la locomotrice che deve trainare il convoglio da A a B. Nel gergo tecnico viene chiamata «trazione», che nel termine latino significa semplicemente «tirare». La locomotrice appartiene alla impresa ferroviaria. Per acquistare questo servizio di trazione, un operatore di trasporto combinato deve quindi rivolgersi alla ferrovia, che in tal modo assume il ruolo di azienda trazionaria. Nel caso in cui l'operatore intermodale possieda locomotrici di proprietà, cadono i costi di noleggio. Dal 2001 Hupac dispone di locomotive proprie. Attualmente sono dieci in totale, tra quelle di linea e quelle di manovra, avendo acquistato già nel 1999 la licenza per operare come impresa ferroviaria in Germania e nel 2001 quella per l'Italia.
- Il percorso del treno da A a B segue la rotaia, ovvero le tratte appartenenti all'infrastruttura delle FFS. Una traccia, come viene definita la finestra temporale di un puntuale viaggio su rotaia da A a B, è anch'essa soggetta a costi di noleggio.
- Senza contare i terminal, dove il carico viene trasferito dal camion al treno e viceversa, e di cui si può essere proprietari, locatari o semplicemente gestori.

E finora tutto bene. La questione diventa però complessa per le possibilità che ne emergono: un'azienda può combinare svariati di questi fattori nel proprio portafoglio di servizi, concentrarsi su un singolo fattore oppure concorrere con le ferrovie statali come impresa privata.

Il quadro diventa molto più articolato se proiettiamo tali condizioni nel trasporto merci ferroviario su scala internazionale.

Ciò che Hupac intende fare con il proprio materiale rotabile è quanto segue: da un lato, evitare l'anzidetto noleggio di vagoni e, dall'altro, disporne in piena autonomia e curarne in un secondo tempo la manutenzione. Si aggiunga il fatto che l'idea di trasportare un camion su carro ferroviario è talmente nuova da imporre lo sviluppo di una tecnologia adeguata allo scopo. Con il proprio materiale rotabile Hupac è in grado di gestire tale sviluppo assieme alle FFS e ad altri partner. Dalla riforma ferroviaria del 1992 lo fa sotto la sua responsabilità e, in quanto azienda privata, in modo più veloce, più flessibile e con minori costi rispetto a molte altre imprese ferroviarie statali.

Allemann, datti da fare!

La fondazione è quindi un fatto compiuto, ma per poter avviare l'attività nel giro di un anno si devono affrontare due questioni urgenti: innanzitutto c'è bisogno di un impiegato che si occupi delle «scartoffie», della comunicazione tra i cinque fondatori e che funga da persona di riferimento e portavoce della nuova società. In secondo luogo, è necessario partire con l'acquisto di carri ferroviari.

Il primo punto è quello più importante. Pietro Ris, uomo di Danzas abituato a ragionare con concretezza, irrompe nell'ufficio del suo collaboratore Theo Allemann e senza mezzi termini gli annuncia: «Allemann, abbiamo fondato una società. Comincia a lavorarci come segretario». Ris è un dirigente di polso che a tutti i suoi subalterni dà del tu, venendone contraccambiato con il Lei. Nel suo ufficio è l'unico a starsene seduto durante le riunioni e per lui la domenica è una normalissima giornata lavorativa.

Essendo Ris in un certo senso colui che dà ospitalità a Hupac, Allemann deve solo cambiare ufficio e inaspettatamente si ritrova in una nuova azienda, con nuove mansioni.

In quel momento Theo Allemann ha 28 anni ed è ancora alquanto inesperto in materia di trasporti. Dopo aver concluso il proprio tirocinio come tecnico di laboratorio chimico presso la Ciba-Geigy a Basilea decide, senza particolari obiettivi a lungo termine, di apprendere le lingue. Per il francese lavora occasionalmente alla Nestlé, a La Tour-de-Peilz, e per l'inglese frequenta in seguito un corso in Gran Bretagna. Per quanto riguarda l'italiano, egli era approdato alla Danzas di Chiasso semplicemente perché un collega gli aveva comunicato che gli spedizionieri erano sempre alla ricerca di persone poliglote. A Pietro Ris piace quel novellino sveglio e quindi lo sposta da un reparto all'altro, riservando ad Allemann una formazione pratica come spedizioniere (oggi si dice «learning by doing»). Sono ormai quattro anni che Allemann lavora in Danzas: si potrebbe quindi affermare che è qui che ha messo radici. Una vera fortuna per lui perché ora, con quel semplice «Comincia a lavorarci come segretario», Pietro Ris gli cuce addosso il lavoro della sua vita.

Nel suo sgabuzzino di 3 metri per 3, Theo Allemann si mette al lavoro: prende contatto con i potenziali clienti, elabora un tariffario e conduce trattative contrattuali, modifica le norme di sicurezza per gli autisti, richiede le necessarie autorizzazioni. Dai trasportatori impara come manovrare un autotreno e dai ferrovieri come è strutturato un carro ferroviario. Utilizza i quattro telefoni che

stanno sopra la sua scrivania e, talvolta, a causa del rumoraccio prodotto dal fax, si contorce sotto di essa per telefonare. Ovviamente sbriga anche tutte le usuali pratiche burocratiche e, quando ne viene sommerso, deve ricorrere all'aiuto delle segretarie di Danzas. Quattro mesi dopo aver iniziato il suo lavoro gli viene assegnata una segretaria fissa. I loro due stipendi e tutti i conti sono a carico di Danzas, che a sua volta li aggiusta con Hupac. Theo Allemann è molto impegnato e, pur non avendo facoltà di firma, è il vero amministratore dell'azienda.

In un certo giorno di inizio 1968, Pietro Ris piomba nuovamente nell'ufficio di Allemann e gli annuncia: «Allemann, il primo treno partirà il 1° marzo. Verifica che tutto funzioni».

Carri di proprietà

Prima di proseguire con il racconto del primo viaggio, fermiamoci un momento sull'anzidetta seconda questione urgente sollevata dopo la seduta costituente: l'acquisto in proprio di carri ferroviari.

Anche sotto questo aspetto, Hupac può trarre vantaggio da una circostanza che agevola la costituzione della società. Già nel 1965, Pietro Ris aveva infatti avviato delle trattative con la costruttrice di vagoni ferroviari Ferriere Cattaneo SA di Giubiasco, in Canton Ticino, per l'acquisto di nuovi carri per la sua impresa di trasporto vini Serbatoi Vino. È un know-how che Hupac può sfruttare e anche una fortunata coincidenza, perché da un lato la progettazione delle modifiche tecniche dei carri è già a buon punto e, dall'altro, i termini di consegna per vagoni di questo tipo sono solitamente di almeno un anno (oggi li si costruisce in tre mesi).

I rappresentanti di Hupac ne discutono con gli esperti della Cattaneo e alla fine convengono che Cattaneo debba contattare la fabbrica di vagoni ferroviari Talbot di Aachen, in quanto quest'ultima stava appunto lavorando con le Ferrovie Tedesche al perfezionamento di un carro speciale per il trasporto di autocarri e semirimorchi. I carri per il traffico combinato devono essere più bassi rispetto ai precedenti e gli autocarri devono essere fissati in totale sicurezza.

Cattaneo ottiene infine l'ordine, come licenziatario di brevetto Talbot, per la costruzione di cinque carri doppi Wippen a due assi. Prezzo cadauno: 101'500 franchi, ICA (Imposta sulla Cifra d'Affari) inclusa e, come stipulato nel contratto, «solo a condizione che da qui alla data di consegna non vi siano aumenti salariali». Tutte queste riunioni e trattative si tengono ancor prima della fondazione di Hupac. Infatti, già il 19 giugno 1967, nemmeno due settimane dopo la seduta costituente, la costruzione dei cinque carri ferroviari viene commissionata in via definitiva con un termine di consegna di 10 mesi. In un colpo solo viene così investito l'intero capitale iniziale di Hupac, pari a mezzo milione di franchi.

Ben presto ci si rende però conto che il previsto termine di consegna è destinato a saltare per gli irrisolti problemi tecnici di sviluppo dei carri, che ritardano l'inizio della produzione. Una delegazione di Hupac-Cattaneo non esita quindi a recarsi a Monaco e a farsi mostrare, presso lo scalo di smistamento locale, l'effettivo stato tecnologico dei carri Talbot. Già sul posto si decide di prendere

in prestito in autunno due carri doppi con rampa di accesso. Anche le FFS danno una mano con sei vagoni modello M9 sul cui logo «SBB» (acronimo di Schweizerische Bundesbahnen) viene incollato quello di Hupac.

Quando nel febbraio 1968 Cattaneo è finalmente pronta ad avviare la produzione dei cinque carri doppi di proprietà Hupac, è già da tempo che si è pronti a iniziare l'attività con materiale rotabile preso a noleggio. Viene così rispettato l'obiettivo prefissato in occasione dell'assemblea di fondazione, cioè quello di partire con il traffico combinato entro un anno. Tenuto conto sia delle avversità che dei molti problemi tecnici e di tempo, ciò si può senz'altro definire un'opera magistrale.

La prova del fuoco

Il 1° marzo 1968 è il grande giorno: alle 10 del mattino, nello scalo merci di Basilea, sono in attesa due motrici per semirimorchio di Bertschi, due di Bernasconi e due carri doppi Wippen a due assi. Gli autisti sono professionisti che con un paziente lavoro millimetrico devono salire in retromarcia su una rampa assieme al semirimorchio e piazzare quest'ultimo sul carro Wippen. Una volta fatto, il semirimorchio viene staccato e l'autista ridiscende dal carro con la motrice attraverso la stessa rampa. Il semirimorchio viene poi laboriosamente stabilizzato, fissato saldamente con cinghie e funi e, se il caso lo richiede, si arriva a praticare un foro nel metallo del vagone. Viene anche utilizzato il cosiddetto «asse dolly», uno speciale sistema di bloccaggio sviluppato da Bertschi per quella parte del semirimorchio che solitamente viene agganciata alla motrice.

Completato il lavoro, è il turno del secondo autotreno, poi del terzo e infine del quarto. Funzionari della ferrovia vengono a dare un'occhiata, mentre tecnici e meccanici delle FFS distribuiscono consigli e danno una mano. Alle ore 17, dopo sei ore di duro lavoro e un'ora di pausa per il pranzo, i quattro semirimorchi sono definitivamente caricati e fissati.

Theo Allemann, che ha vigilato sulle procedure per l'intera giornata ed è in piena concitazione per la partenza, entra alle ore 16 nell'ufficio spedizione merci delle FFS per compilare i necessari documenti di trasporto. Addetti delle FFS controllano merce e ancoraggi e alle 18.30 viene finalmente timbrato l'ultimo modulo.

Ora Theo Allemann e due meccanici aspettano di poter agganciare i loro due carri Wippen al treno merci delle FFS che alle 21 in punto dovrà partire per Chiasso. Fatto anche questo Allemann, stanco ma felice, torna a casa in auto, a Chiasso.

Alle 6 del mattino seguente, i due carri Hupac vengono staccati dal treno e lasciati in sosta nello scalo merci di Melide. Alle 8 Allemann e i suoi due meccanici si incontrano; poco dopo li raggiungono anche due camionisti di Bertschi e due di Bernasconi e la procedura ricomincia in ordine inverso: timbratura dei documenti di trasporto, sblocco dei semirimorchi, motrice che sale a ritroso sul carro Wippen, aggancio del semirimorchio alla motrice, discesa ... e così via. Ci vogliono nuovamente delle ore prima che tutti e quattro i semirimorchi siano scesi dal carro. In totale, quasi due giorni e dozzine di ore lavorative per portare quattro semirimorchi da Basilea a Melide ... Ma non importa: l'operazione è



perfettamente riuscita. E funziona! I camion ora proseguono trasportando i loro carichi fino alle rispettive destinazioni in Italia. E nello stesso giorno i due carri ferroviari vengono rimandati a Basilea, dove il gioco ricomincia.

La prova del fuoco è stata superata. Si impara rapidamente e si sta tentando con altrettanta rapidità di stabilire una normale operatività. Tre mesi dopo, quando la Ferriere Cattaneo SA consegna i cinque carri doppi Wippen a due assi che le erano stati ordinati, l'operatività sta funzionando talmente bene, che viene prorogata la locazione dei carri Talbot e FFS. In occasione della prima Assemblea generale di Hupac, tenutasi il 5 giugno 1968 nel Park Hotel di Rovio, il presidente del Consiglio di amministrazione Pietro Ris può già trarre un bilancio quasi entusiasmante. In 600 trasporti si è movimentato con successo un totale di 1662 semirimorchi, per un volume di carico di 12 000 tonnellate di merce. Viene istituito l'esercizio ferroviario a coppie, dove un treno viaggia a



5

- 1 1970: Gran movimento con tanto lavoro manuale e di precisione a Melide: la rampa di carico mobile viene spinta verso il vagone in attesa.
- 2 Il posizionamento sul carro Simmering richiede grande abilità nella guida e chiare indicazioni da parte di un ausiliario.
- 3 Il semirimorchio viene fissato nel cavalletto con un «avvitatore gigante».
- 4 Sembra rischioso, ma il semirimorchio è saldamente posizionato nel carro.
- 5 Il treno è pronto a partire.

pieno carico da Basilea a Melide e nello stesso tempo un altro treno viaggia a pieno carico in senso contrario, evitando così i viaggi a vuoto.

Nella sua relazione annuale, Ris osserva: «Credo che la strada intrapresa costituirà un elemento positivo per la futura politica economica dei trasporti». Egli non può presagire l'estrema importanza che ben presto il traffico combinato avrebbe assunto nella politica dei trasporti nazionale e internazionale .

Nella medesima relazione annuale, Ris precisa anche come Hupac stia mettendo pace tra i due nemici giurati rotaia e strada: «In particolare, ci ralleghiamo della spontanea partecipazione delle FFS alla soluzione dei nostri problemi quotidiani, fatto di cui le ringraziamo».

Particolarmente incoraggiante è il fatto che Hupac sarebbe già ora in grado di trasportare più semirimorchi di quanto lo consentano i carri Wippen in quel momento disponibili. Ci si affretta quindi a ordinare i cinque carri successivi da

aggiungere alla propria flotta e la cui tecnologia, grazie alle esperienze maturate, è stata nel frattempo perfezionata in molti punti. Eccone due tra i più importanti: 1) la realizzazione di un carro Wippen doppio, a quattro assi, e con una portata superiore; 2) l'adozione sul carro ferroviario di un sistema modificato di ancoraggio alla motrice, in cui il semirimorchio viene agganciato mediante un perno di ralla in acciaio, altrimenti detto «kingpin».

Al momento dell'Assemblea generale, i membri del Consiglio di amministrazione hanno ben chiara già da tempo la vocazione di Hupac ai trasporti internazionali. Questo perché vi è un evidente volume di domanda e perché, come abbiamo già visto, quanto più lunga è la percorrenza tanto maggiore è la redditività. Il consigliere Jacky Maeder, che in occasione della fondazione dell'azienda considerava ancora il suo contributo di 100 000 franchi al capitale iniziale come un investimento a fondo perduto, può cantare vittoria. Hans Bertschi e Sandro Bernasconi, sia pure esperti di trasporti internazionali, sono poco entusiasti delle mire espansionistiche e ritengono che Hupac debba restare un'azienda attiva a livello nazionale. Tra l'altro, anche perché il trasporto internazionale di merci lo si può solo definire come un'impresa onerosa e piena di tribolazioni.

Hupac diventa internazionale

Per comprendere questo travaglio è necessario fare un'ulteriore digressione. Tema: come funziona il traffico internazionale di merci su rotaia e su strada? Ecco com'era la situazione nel 1968, tenuto conto che numerosi Stati europei avevano sottoscritto già nel 1949 una convenzione attinente al traffico merci su strada che semplificava le formalità doganali. Nel luogo di partenza il contenuto di un camion viene dichiarato su un documento e le porte di accesso al cassone vengono sigillate con una piombatura ben visibile. In dogana l'autista deve solo esibire il documento di trasporto e il doganiere si limita a controllare la piombatura delle porte o del telone del semirimorchio, oppure della valvola di scarico in caso di cisterna o silo, e a trattenere una copia del documento originale. Una volta arrivato a destinazione, la piombatura viene rotta e la merce può essere scaricata. Questo «documento di fiducia» si chiama Carnet TIR, abbreviazione per *Transports Internationaux Routiers*, ed è un documento tuttora in uso nell'autotrasporto merci internazionale.

Per il trasporto ferroviario la procedura non era molto diversa: viene emesso un «documento di trasporto» per ogni spedizione, poco importa se si tratta di un collo o di un intero container, di cui una copia deve essere consegnata all'ufficio doganale di ogni paese attraversato dal treno. Un'altra copia è riservata al destinatario, mentre l'originale spetta al mittente. Se per esempio un treno con dieci container attraversa due frontiere, sono necessari 2×10 documenti di trasporto, più altri dieci per il mittente e dieci per il destinatario.

Finora tutto chiaro. Ma dato che Hupac combinava un veicolo su gomma con un veicolo su rotaia, per questo trasporto internazionale erano necessarie le rispettive lettere di vettura sia stradale che ferroviaria, il che comportava un notevole onere amministrativo.

E questo era solo l'inizio. Infatti, poiché ogni Stato proteggeva la propria ferrovia pubblica e non desiderava ospitare alcuna ferrovia straniera nel proprio paese, le locomotrici viaggiavano assieme al loro personale ferroviario solo fino al rispettivo confine nazionale. Di conseguenza, nel caso specifico di Hupac, la ferrovia tedesca conduceva un treno dalla località di partenza in Germania fino al confine tedesco-svizzero. Qui la locomotiva tedesca veniva staccata e sostituita con una locomotrice svizzera, con relativo subentro di macchinisti svizzeri e consegna di tutta la documentazione all'ufficio doganale. Il treno proseguiva poi fino al confine svizzero-italiano, dove si ripeteva la sostituzione di locomotiva e macchinisti, senza contare il disbrigo delle corpose formalità doganali e la necessità di organizzare una traccia separata per ogni paese.

Ai giorni nostri, locomotrici e macchinisti viaggiano attraverso i confini e le formalità doganali vengono espletate a computer per l'intero percorso prima della partenza del treno.

Documenti di trasporto prima della liberalizzazione del trasporto ferroviario nel 2000

Lettera di vettura ferroviaria

- Un documento per spedizione (semirimorchio o container) e per Paese
- Più un documento per spedizione, sia per il mittente che per il destinatario

Più il documento doganale

- Carnet TIR: un documento per spedizione e per ogni ingresso e uscita da ciascun Paese
- Trittico solo per l'Italia: un documento di ingresso e di uscita per spedizione.

Per ogni dogana ciò comportava almeno due ore di sosta del treno, inclusa la sostituzione di locomotiva e personale.

Concluso questo excursus, torniamo nella saletta riunioni di Hupac, a Chiasso. Non si ha timore del pesante lavoro amministrativo che un'espansione comporta, ma per poter avviare un'attività di trasporto internazionale è dapprima necessario chiarire ampiamente alcuni punti: quali sono le ferrovie partner in Germania e in Italia? Da dove si deve cominciare? Dov'è lo scalo di destinazione in Italia? Potrà Hupac agganciare i propri carri a treni merci internazionali che garantiscano la puntualità? Quali autorizzazioni sono richieste a tale scopo? Sotto l'aspetto tecnico, le stazioni di dogana ferroviarie sono in grado di svolgere le pratiche legate al traffico combinato? È anche necessario negoziare le tariffe e le opzioni di una collaborazione a lunga scadenza.

Pietro Ris, l'uomo di Danzas, incoraggia i suoi amici: egli può ricorrere alle infrastrutture della rete di trasporto internazionale di Danzas e, come cliente Hupac, può trasferire semirimorchi di Danzas dalle filiali di quest'ultima, insediate nella regione tedesca della Ruhr, a quelle di Milano, vale a dire da un polo di sviluppo economico all'altro. Il rischio verrebbe così ridotto al minimo.



- 1 1968, autunno: Un evento sensazionale da non perdere: il primo trasporto internazionale è pronto a partire per Melide dallo scalo merci di Mannheim.
- 2 1969, febbraio: Il primo trasporto internazionale attraverso due paesi, arriva finalmente da Colonia a Milano Rogoredo. La rampa di accesso viene predisposta ...
- 3 ... e, sotto gli sguardi attenti degli operatori di banchina, la motrice fa scendere il semirimorchio dal carro.

A chiarire tutti questi aspetti concorre anche il fatto che tutte le società di trasporto combinato stanno ponendosi le medesime domande. È evidente l'esigenza di scambiarsi opinioni, esperienze, di confrontarle e discutere su come procedere insieme. Gli artefici di Hupac iniziano con il contattare la francese Novatrans, ma anche imprese come la tedesca Kombiverkehr e l'olandese Trailstar. In questi incontri viene costantemente ribadita l'idea che tutte le società europee di trasporto combinato debbano consociarsi in una lobby. La decisione viene infine presa: affrontiamo l'avventura.

Con l'usuale sollecitudine affrontano i preparativi. Il primo trasporto transnazionale viene portato su rotaia nell'autunno 1968; della data esatta non c'è più traccia. È comunque certo che si trattava di un carro ferroviario singolo con due semirimorchi di Danzas, agganciato a un puntuale treno merci Mannheim-Milano. I due semirimorchi superano senza intoppi le formalità doganali a Basilea e vengono presi in carico da addetti Danzas a Melide.



Solo alcune settimane dopo parte la fase due, con altri due semirimorchi Danzas su un carro: un trasporto attraverso due frontiere da Colonia a Milano, e più precisamente fino al terminal di carico dello scalo ferroviario di Rogoredo. La decisione di dirigersi a Rogoredo era assolutamente ovvia, perché era lì che si trovava l'unico terminal di trasbordo di container della Lombardia e quindi che già esisteva un'infrastruttura. Ed è qui che la società ferroviaria basilese Intercontainer scarica ogni giorno i treni che trasportano i container marittimi provenienti da Anversa e da Rotterdam. Anche la Novatrans conduce qui i suoi treni dalla Francia. Di conseguenza, il terminal già si presenta con un elevato grado di utilizzo, ragion per cui Novatrans e Intercontainer si mostrano ben poco entusiaste del fatto che ora qui venga a piazzarsi un nuovo concorrente. Ma a Hupac non rimane altra alternativa che condurre il suo primo trasporto, in cui la Svizzera è solo un paese di transito, da Colonia a Rogoredo.

Corsa ad ostacoli

Il nuovo campo di attività sta andando bene. Pietro Ris è con Danzas il primo cliente, Hans Bertschi e Sandro Bernasconi manifestano ottimismo, Franz Hegner e Jacky Maeder dissipano i loro dubbi. Ma questo non significa assolutamente che tutto debba sempre andare liscio. Nel febbraio 1969 Theo Allemann,

praticamente ancora delegato del Consiglio di amministrazione, viene repentinamente a trovarsi immerso in un'odissea di proporzioni tali da superare le più nere aspettative.

È il primo treno sulla tratta Colonia-Rogoredo. Nella stazione di partenza tutto funziona come previsto: due motrici trainano ognuna un semirimorchio fino allo scalo di carico di Colonia e tutto procede come al solito. È ormai quasi consuetudine che si tratti di semirimorchi Danzas.

Alle 4 del mattino il treno entra nella stazione badese di Basilea, dove Theo Allemann è già con l'arma al piede. Al suo fianco osservano l'arrivo del treno anche il capostazione e alcuni tecnici che non vogliono perdersi l'insolito spettacolo di un semirimorchio che sale su un carro ferroviario. Trattandosi di un semplice transito, il doganiere svizzero si muove velocemente e timbra i moduli che gli vengono presentati. Il treno prosegue il suo viaggio con locomotrice e macchinista svizzeri fino al confine di Chiasso, ma lì i doganieri delle ferrovie italiane si mostrano perplessi: questo, affermano, non è un caso che riguarda la dogana ferroviaria, ma quella stradale. È lampante che si tratta di un veicolo stradale ...

«È esatto!», argomenta Allemann, che con la sua auto ha viaggiato da Basilea a Chiasso e mostra il Carnet TIR. Ma i doganieri vanno in confusione: timbrare lettera di vettura ferroviaria e Carnet TIR? Non è di loro competenza! Ci vogliono ore prima che i funzionari di dogana si decidano a timbrare i moduli.

Ma poi viene loro in mente che è necessario un «trittico». Si tratta di un modulo per autoveicoli che viene rilasciato all'ingresso e che deve poi essere esibito quando si esce dal Paese, un accorgimento con cui l'Italia intende porre un freno al commercio clandestino di auto. Inoltre, per il carro ferroviario di nuova costruzione, manca il permesso di circolazione sulla rete ferroviaria italiana.

Il trittico può essere rilasciato localmente, ma il permesso di circolazione deve essere richiesto presso la Direzione delle Dogane a Milano. Ci vuole del tempo ...

Sebbene il giorno seguente il permesso arrivi, adesso i funzionari tecnici delle FS, le Ferrovie dello Stato italiane, contestano il carico assiale del vagone, perché supera di 50 kg per asse il limite massimo consentito. Ci vuole un'autorizzazione speciale, che però si può ottenere solo presso la sede amministrativa dell'Ufficio delle Dogane a Firenze. Prima che arrivi, ci vorrà un'altra intera giornata.

Terzo giorno: arriva l'autorizzazione speciale. A mezzogiorno i funzionari danno finalmente l'okay per il proseguimento del viaggio, il che potrà però avvenire solo alle 7 di sera, ora di partenza del treno merci su cui il carro Hupac dovrà viaggiare.

Ma dieci minuti prima di proseguire il viaggio, irrompono nell'ufficio doganale alcuni funzionari della Guardia di Finanza italiana: «Fermi tutti!», dicono, e annunciano che, essendo il carro rimasto incustodito per tre giorni sul binario, in quel frattempo qualcuno potrebbe avervi nascosto illecitamente sigarette o soldi riciclati e quindi devono ispezionare i due semirimorchi. Ma oggi è ormai tardi, quindi solo domani. Per la terza volta, «l'accompagnatore ferroviario» Theo Allemann se ne torna a casa con le pive nel sacco, per niente divertito.

Il mattino seguente, quarto giorno, i finanzieri rivoltano come un guanto i carichi dei due semirimorchi Danzas, non vi trovano soldi riciclati né altra mer-

ce di contrabbando e alla fine danno il permesso per proseguire il viaggio. Che finalmente inizia puntuale alle ore 19. Fino a Rogoredo e di lì fino alla filiale Danzas di Milano, il trasporto si svolge senza ulteriori intoppi.

Ovviamente, questo episodio è un caso estremo, ma è un'efficace esemplificazione delle tante avversità contro cui il neonato traffico combinato ha dovuto combattere negli anni del suo esordio.

Per lo meno l'incidente con la polizia finanziaria non è imputabile alla goffaggine di funzionari incompetenti, ma alla scorrettezza di certe imprese di autotrasporto. Occorre ricordare che i settori del trasporto su rotaia e di quello su strada erano ancora due mondi senza alcun punto di convergenza e che gli operatori di ambo le parti erano più irritati che contenti della fondazione di Hupac. In quel caso, un autotrasportatore aveva telefonato alla Guardia di Finanza, comunicando che nei suddetti due semirimorchi era nascosta della merce di contrabbando. Ovviamente, i funzionari dovevano seguire quella traccia ... Almeno il quarto giorno di ritardo è quindi stato un vero e proprio atto di sabotaggio da parte di qualche personaggio della fazione degli autotrasportatori di Chiasso ostili a Hupac.

Ma a parte il delatore, in quel momento nessuno ne sapeva qualcosa. Fu solo trent'anni dopo che un impiegato italiano delle ferrovie, parlandone con Theo Allemann, confessò di avere appreso che in quell'occasione si era trattato di un sabotaggio.

Ma quell'azione denigratoria non ha neppure scalfito la Hupac: dopo un anno di traffico combinato internazionale, il numero di clienti esterni di Hupac era già aumentato a ben 15 e la carenza di proprio materiale rotabile stava ormai diventando cronica nonostante i continui e regolari acquisti di nuovi carri.

Per inciso, piccolo dettaglio ironico: per due tra le prime imprese che avevano fatto ricorso ai servizi di Hupac come clienti, già dopo alcuni trasporti è stato dimostrato che erano davvero colpevoli di contrabbando ...

Per un'Europa senza confini

Malgrado ciò, gli affari stavano procedendo alla grande. Nel 1969 si acquisiscono nuovi fondi e nuovi collaboratori, il capitale azionario aumenta a 1 700 000 franchi e il numero di azionisti a dodici. Tra questi ultimi, con perfetta anticipazione del futuro dei trasporti internazionali, troviamo una società di trasporti italiana, una tedesca e una olandese, più un proprietario di carri privato. Nel 1971, al fine di assicurarsi una migliore integrazione del trasporto merci nel Nord Europa, Hupac stipula un contratto di cooperazione con la tedesca Kombiverkehr.

Ma oltre a Hupac, gli affari vanno bene anche alla maggior parte delle società di traffico intermodale europee. È quindi evidente la necessità di mettersi insieme e coordinare lo sviluppo transnazionale di questa giovane attività. In fin dei conti, stiamo parlando di traffico internazionale.

La spinta verso una collaborazione su scala europea viene da Herbert Reul, amministratore dell'austriaca Hucketrans. Nel novembre 1969, egli invita a Vienna rappresentanti di società di trasporto autostradale, ferroviario e combi-



1971, sabato di Pasqua: Un treno con 2 locomotive, 32 carri e un carico di 1100 tonnellate è pronto a viaggiare sulla linea del Gottardo.

nato a un convegno di tre giorni, la «Internationale Tagung der Kangourou-Huckepack-Transportunternehmen» (Convegno internazionale delle imprese di traffico combinato), in cui 29 partecipanti elaborano un protocollo di 91 pagine. Ecco la loro risoluzione chiave: la costituzione di un'organizzazione internazionale per il traffico combinato, praticamente un'associazione mantello di categoria a livello europeo, che dovrà svolgere attività di pressione politica, di coordinamento internazionale, di marketing, di sviluppo di nuove linee ferroviarie e via dicendo.

Il 23 ottobre 1970, a Monaco di Baviera, in occasione della seconda Mostra Internazionale dei Trasporti, viene tenuta a battesimo la «Union Internationale des Sociétés de Transport Combiné Rail-Route», in breve UIRR. Appongono la propria firma come soci fondatori le società di traffico combinato di Austria, Belgio, Germania, Francia, Italia, Olanda, Svezia e Svizzera. Per mettere sin dall'inizio lo sviluppo del traffico combinato internazionale sui binari giusti, entro breve tempo la UIRR si allea con altre associazioni. Sarà poi Pieter Groenendijk, segretario generale dell'Unione internazionale dei trasporti su strada (IRU) che, in collaborazione con UIRR, definirà tre linee guida per il trasporto strada-rotaia:

- l'autotrasportatore è il vettore principale dell'intera tratta, compreso il trasporto su rotaia;
- nelle società di traffico combinato devono predominare i rappresentanti del trasporto su strada;
- chiunque effettui un trasporto su strada deve avere libero accesso al trasporto su rotaia.

Dunque, in perfetta sintonia con Hupac, che ben presto assume un ruolo di guida all'interno dell'UIRR, coordinando l'attività di pressione politica e accelerando l'evoluzione della tecnologia dei carri ferroviari. Nel 1974 tocca a Pietro Ris ricoprire per la prima volta e per due anni la carica di presidente dell'UIRR.

Hupac vuole avere voce in capitolo anche nel proprio Paese. Nel 1972 il Consiglio federale in corpore nomina una commissione con l'incarico di accertare lo stato attuale di tutti i trasporti in Svizzera e di elaborare delle proposte di pianificazione e sviluppo dei trasporti nel lungo periodo. Criterio ispiratore della concezione globale svizzera dei trasporti (CGST) dovrà essere, nonostante l'intensificarsi dei traffici, il mantenimento dell'elevata qualità di vita dei cittadini in ogni settore.

Nel frattempo Roger Bonvin (PPD), consigliere federale e ministro dei trasporti, riprendendo le raccomandazioni della commissione «Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi» (torniamo all'anno 1963), dà in incarico la progettazione della galleria di base del San Gottardo.

Nel 1977, dopo cinque anni di lavori, il consigliere federale e nuovo ministro dei trasporti Willi Ritschard (PS) presenta i risultati della CGST che egli ha raggruppato in 40 tesi, tra cui anche la raccomandazione «di trasferire su rotaia il traffico merci in transito attraverso la Svizzera nella più ampia misura possibile».

Anche se a causa di controversie politiche ci vorranno undici anni prima che il progetto venga sottoposto a votazione popolare e che venga respinto ciò che di quel progetto rimane sotto il nome di «Politica coordinata dei trasporti», da allora i risultati della concezione globale svizzera dei trasporti segneranno la politica dei trasporti svizzera. L'odierna tassa sul traffico pesante, il principio di compatibilità ambientale del traffico, il grande progetto Ferrovia 2000 e la ripartizione dei compiti tra Confederazione e Cantoni traggono origine dalla CGST del 1977.

Trasloco a Greco Pirelli

Dopo questa divagazione generale sul clima politico, sia nazionale che internazionale, torniamo a concentrarci su Hupac. Come già citato, la società sta vivendo una straordinaria evoluzione e, un anno dopo lo spettacolare atto di sabotaggio subito alla frontiera italiana, Hupac già annovera 15 clienti esterni. Nel 1973 Hupac stipula un accordo con l'olandese Trailstar e inaugura la linea Milano-Rotterdam. Qualche mese dopo viene fondata in Italia la filiale Hupac Italiana Srl, che dovrà soprattutto assicurare la gestione dell'attività terminalistica in Italia. L'ex uomo Danzas, Michele Fiore, ne diventa direttore.

Ma ahimè! Sempre nel 1973, la direzione milanese delle Ferrovie dello Stato italiane (FS) si fa viva presso Theo Allemann, nel frattempo diventato direttore generale di Hupac. Lo scalo merci di Rogoredo è stracolmo e in futuro Hupac non potrà più utilizzarlo. Come alternativa la direzione propone lo scalo merci di Greco Pirelli, a nord di Milano, ma a condizione che Hupac componga almeno un treno completo al giorno. Diversamente, le FS non metteranno a disposizione alcuna locomotrice.



- 1 1976: Lo scalo merci di Greco Pirelli è in cattivo stato ma il personale di Hupac fa del suo meglio, spianando il terreno e procurando le rampe di accesso.
- 2 La «centrale operativa» è una casetta.
- 3 I semirimorchi vengono caricati con una gru semovente gommata ...
- 4 ... o mediante una gru semovente gommata con spreader.

All'improvviso, Allemann e Hupac devono affrontare un problema esistenziale. Nel gergo ferroviario, un treno completo è formato da carri per un totale di almeno 56 assi, un volume che Hupac non è ancora in grado di mettere assieme, o perlomeno non tutti i giorni.

Allemann fa un rapido calcolo a mente: un carro ferroviario Hupac per il trasporto di due semirimorchi ha 8 assi, o più correttamente è un carro doppio Wippen, a quattro assi, di ultima generazione. Un treno completo corrisponde quindi a 7 carri ferroviari, ovvero a 14 semirimorchi. Il tutto moltiplicato per due, perché ci sono sempre due treni che viaggiano contemporaneamente: uno sull'asse nord-sud e l'altro sull'asse sud-nord. Un volume di trasporto così elevato Hupac riesce a metterlo insieme tutt'al più nei giorni di venerdì e di sabato, ma in settimana si tratta di soli 3-5 carri al giorno. Le FS sono lapidarie: prendere o lasciare.

E non è tutto: un sopralluogo a Greco Pirelli ne rivela lo scandaloso stato di incuria: il pavimento non è asfaltato e quando piove diventa fangoso. Non esiste



alcuna gru per il carico e lo scarico dei semirimorchi. Manca perfino una rampa di accesso per le operazioni di carico. Ma non c'è alternativa: cosa fare dunque?

Come al solito, Theo Allemann reagisce con pragmatica lungimiranza: invita Vittorio Inneguale, il capostazione di Greco Pirelli, in Svizzera. Ma non come formale rapporto d'affari, bensì in via privata, di domenica, con moglie e figli. L'incontro a Melide diventa una festa in famiglia: Rosaria, moglie di Vittorio, i cinque figli di Inneguale e la signora Vera, moglie di Theo, con i due figli di Allemann, si divertono con la riproduzione in scala della ferrovia del Gottardo nel parco «Swissminiatur». In quel frattempo, i due uomini visitano la stazione di Melide e lo svizzero coglie l'occasione per raccontare all'italiano le tribolazioni passate da Hupac con le ferrovie italiane.

Genitori e figli si riincontrano per il pranzo e, arrivati al dessert, a Vittorio Inneguale viene in mente una soluzione: Vittorio è personalmente responsabile della disposizione dei carri ferroviari carichi di rottame ferroso d'importazione che, una volta svuotati, devono essere rispediti da Milano Greco Pirelli in Germania. Gli sarebbe quindi facile agganciare i carri vuoti, comunque destinati a viaggiare verso nord, a un treno di Hupac. E ogni giorno quanti bastano per arrivare ai 56 assi richiesti per un treno completo. Hupac sarebbe così fuori pericolo e di questo piccolo trucco non è nemmeno necessario informare la direzione generale delle FS, finché i carri arrivano puntualmente a destinazione.

Hupac è salva. Tra Theo Allemann e Vittorio Innequale si sviluppa un'amicizia che durerà fino a oltre l'età del loro pensionamento. Alcuni mesi dopo, Hupac riuscirà da sola a preparare un treno completo al giorno, ad asfaltare il piazzale a proprie spese e ben presto a disporre di una propria gru di carico. Ad inizio 1978, quindi cinque anni più tardi, a Greco Pirelli Hupac riesce già a comporre ogni giorno due treni completi da 22 carri ognuno.

Come detto, due treni completi corrispondono alla circolazione di due treni in entrambe le direzioni, il che equivale a trasportare un totale di 88 semirimorchi al giorno e a dover disporre di una flotta di 88 carri singoli o 44 carri Wippen doppi. Sono cifre impressionanti che dimostrano con quale rapidità Hupac sia cresciuta negli anni successivi alla sua fondazione. E non ha mai smesso di farlo.

Finalmente un proprio terminal!

Tuttavia, due treni completi al giorno comportano anche una saturazione della capacità operativa dello scalo di Greco Pirelli, il cui potenziamento tra l'altro non è fattibile. Si deve quindi cercare una nuova «patria» nell'area metropolitana di Milano. Il direttore generale Theo Allemann sorvola ripetutamente in elicottero i dintorni di Milano, alla ricerca di uno scalo merci adatto. Le ferrovie italiane lasciano trapelare di avere in programma un grande terminal nell'area di Milano Segrate, ma solo entro alcuni anni. È una buona cosa, ma inutile, in quanto Hupac ha bisogno subito di una soluzione.

Il «deus ex machina» si presenta nella persona di Mario Morganti, responsabile dell'esercizio degli scali merci FS nell'area metropolitana di Milano: egli telefona ad Allemann e lo informa in via confidenziale che nel paese di Cairate, nei pressi di Busto, è fallita la Cartiera Vita Mayer. Nel vicino scalo merci di Busto Arsizio la cartiera preparava cinque treni completi al giorno carichi di legname e ora la stazione è praticamente abbandonata.

Allemann riaggancia il ricevitore, salta in auto e nemmeno un'ora dopo si trova già nello scalo merci di Busto Arsizio. L'area è vastissima, quanto tre campi di calcio, è asfaltata e la capacità di carico è doppia rispetto a quelle che Hupac al momento sta gestendo. La stazione è però un po' fuorimano dalla metropoli milanese e dall'asse ferroviario principale Basilea-Milano. Più a nord, nella città frontiera di Luino, esiste comunque una diramazione che dall'asse principale conduce a Busto, ma è in prevalenza a binario unico.

Se allora fosse stato condotto uno studio preliminare, come oggi si è soliti fare in situazioni analoghe, molto probabilmente le risultanze sarebbero state scoraggianti. La direzione Hupac fa invece quello che ha sempre fatto in situazioni delicate: si affida all'istinto viscerale e decide per il sì.

Nell'autunno 1978 iniziano i lavori preliminari a Busto Arsizio. La tratta da Luino a Busto viene potenziata come «linea di Luino», si richiedono i permessi di circolazione e di lavoro notturno, si acquistano le gru per le operazioni di trasbordo ... e sei mesi dopo Hupac inizia ad operare a Busto.

La stazione di Greco Pirelli viene attrezzata come scalo di arrivo per i treni dell'Autostrada Viaggiante circolanti tra Friburgo in Brisgovia e Milano, funzione che manterrà fino al 2008.



1979: Finalmente un proprio terminal a Busto Arsizio, a pochi chilometri da Milano.

Per la cronaca: se Hupac avesse preso sul serio l'annuncio di un maxi-terminal delle ferrovie italiane a Milano Segrate, starebbe ancora aspettando: ad oggi non si dispone ancora della capacità a suo tempo preventivata. È stata però Hupac a decidere nel 2012 la costruzione del terminal di Milano Segrate con un partner italiano. Questo perché quando la NFTA sarà stata completata e funzionerà a pieno regime, il traffico combinato si intensificherà e avrà bisogno di nuovi terminal.

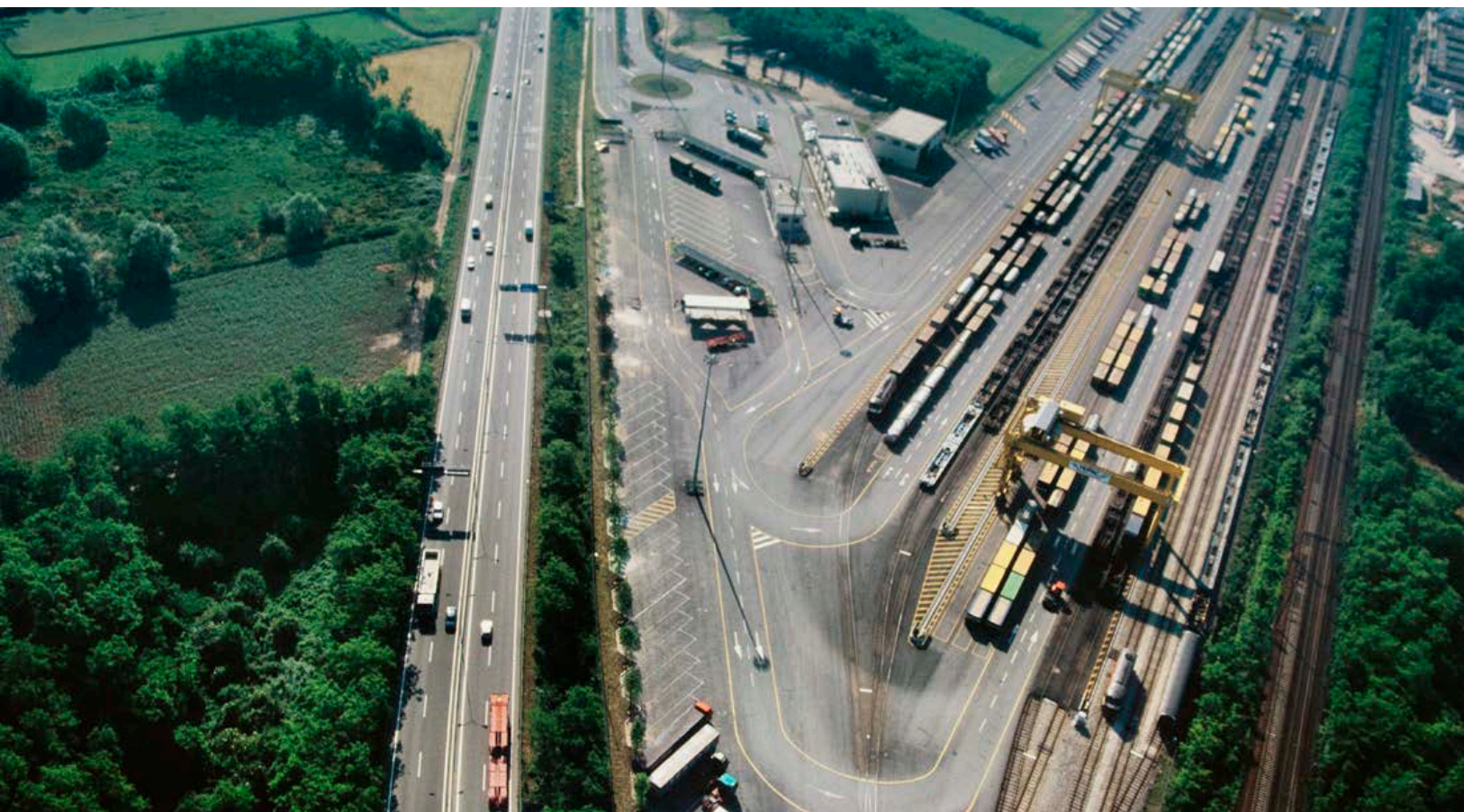
A questo punto, anticipiamo un po' di storia di Hupac compiendo un salto di dodici anni: nel 1991 trasloca nuovamente in un altro scalo ferroviario, ma questa volta nell'area di Busto Arsizio. Nel corso degli anni il numero di convogli approntati è aumentato e di conseguenza anche l'inquinamento acustico per i residenti, essendo la stazione situata nel bel mezzo di una zona residenziale. Motivo per cui il sindaco Gian Pietro Rossi, unitamente al suo successore Gigi Farioli, dopo trattative molto amichevoli, formula la proposta di trasferimento nel deposito doganale situato ai margini di Busto Arsizio. Una soluzione ideale perché esso si trova nel quartiere industriale, a soli due chilometri di distanza, e perché nel lungo periodo il confinante territorio comunale di Gallarate consente di ampliare l'area di manovra e di potenziare gli accessi ferroviari.



1991: Hupac sposta il suo terminal dallo scalo merci situato in mezzo alla città di Busto Arsizio ...

Ma vi è un altro fattore decisivo: la possibilità di realizzare finalmente un proprio terminal. Diversamente da uno scalo merci, l'infrastruttura di un terminal è infatti interamente organizzata in funzione dei processi operativi del traffico combinato. Per esempio, i percorsi carrabili asfaltati corrono parallelamente ai binari. Gru a portale su rotaia, appositamente costruite per il traffico combinato, caricano i semirimorchi o i container sui carri ferroviari direttamente dalla corsia di accesso. Le vie di accesso e di uscita dall'area sono progettate in modo da consentire ai camion di consegnare e prelevare i loro rimorchi in modo rapido ed efficiente. Inoltre, vi deve essere una «area di stoccaggio» sufficientemente ampia per il deposito provvisorio dei container.

Ovviamente, prima di metter mano alla progettazione del primo terminal di proprietà Hupac, delegazioni di progettisti della società visitano vari terminal in tutta Europa. A fine 1991 entra in funzione il nuovo terminal e nella primavera successiva segue la grande cerimonia inaugurale a cui il consigliere federale Adolf Ogi (UDC) presenzia come ospite d'onore; ben consapevole dell'importanza di questo progetto, anche la Confederazione ha partecipato finanziariamente alla sua realizzazione. Ma dei motivi di questi aiuti finanziari da parte della Confederazione parleremo più avanti.



*... alla zona industriale distante alcuni chilometri,
dove finalmente c'è spazio quanto basta (foto del 1994).*

Negli anni successivi Hupac acquista, nell'attiguo territorio comunale di Gallarate, ogni lotto di terreno disponibile e investe, praticamente come riserva occulta, 6 milioni di franchi in un ulteriore potenziamento a Gallarate. Il suo ampliamento si concretizza nel 2005, con la solenne cerimonia inaugurale tenuta alla presenza del consigliere federale Moritz Leuenberger (PS) e del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture italiano Pietro Lunardi. In un colpo solo, la capacità di trasbordo del terminal di Busto Arsizio-Gallarate è raddoppiata e da allora è uno dei più grandi terminal di trasbordo europei.

Come si svolge il lavoro di Hupac ai giorni nostri, lo vedremo nel prossimo capitolo.

**«Entro cinque
anni vogliamo
portare su rotaia
il 95 per cento
del nostro
traffico dai
Paesi del Benelux
verso l'Italia.»**

*Lorenzo Bas, CEO e titolare della società olandese
di logistica BAS Group BV, 2016*

02

Busto Arsizio–Anversa: **Train ahead**

Un lavoro normalissimo: accompagnare una spedizione della società olandese di logistica BAS, trasportata con il treno shuttle numero 40240, dal terminal Hupac di Busto Arsizio al terminal Hupac di Anversa. 1092 chilometri su rotaia in 1 giorno, 2 ore e 36 minuti. Il carico: 25 760 kg di liquidi chimici non pericolosi.



Mercoledì 7 settembre 2016, Busto Arsizio (Italia), ore 16.27: Tomas Bystriansky della società BAS ha viaggiato dalla filiale BAS di Cambiagio fino a Treviglio, che dista 19 chilometri, dove ha ritirato un carico e l'ha trasportato per 100 km, fino a Busto Arsizio. Imbocca l'uscita dell'autostrada, diretto alla zona industriale di Busto Arsizio, si immette nella rotatoria ...



Ore 16.28: ... e, dopo qualche centinaio di metri, parcheggia la sua motrice nell'area arrivi del terminal Hupac di Busto Arsizio-Gallarate, in forma abbreviata TBG. Un collaboratore di Hupac controlla lo stato del semirimorchio, verificando l'integrità dell'unità di carico, se il trasporto include merce pericolosa, se la piombatura del semirimorchio è stata eseguita correttamente ed immette i dati in un computer palmare.



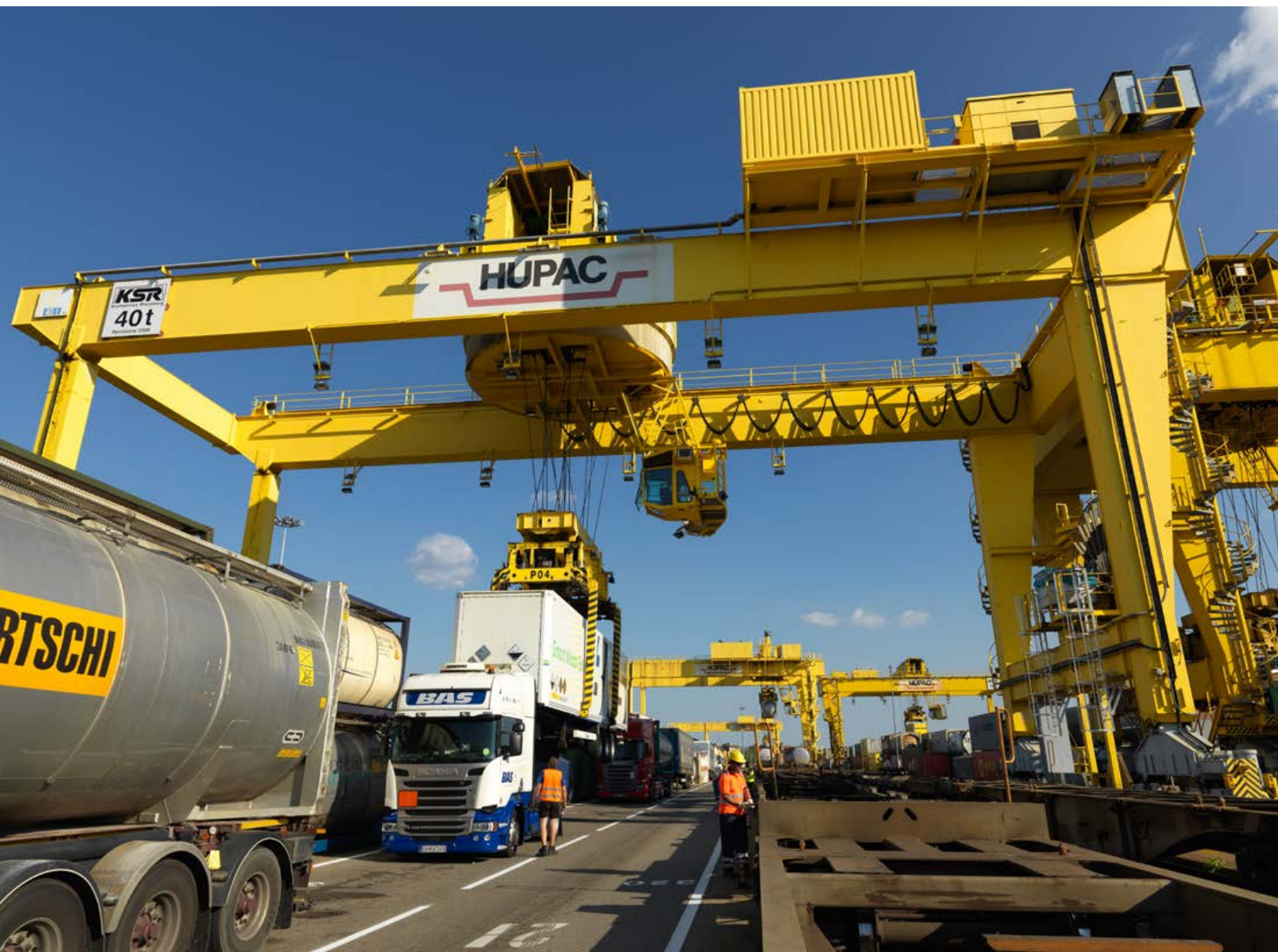
Ore 16.30: Tomas Bystriansky prepara i documenti di trasporto. Conosce bene Hupac: talvolta gli capita di consegnare al terminal ben cinque spedizioni in una sola settimana.



Ore 16.35: Valentina Bombonati del check-in controlla i documenti di trasporto e i dati della prenotazione. Il carico: 25 760 chilogrammi di prodotti chimici confezionati. Peso totale comprensivo del container: 33 140 chilogrammi. Consegnato per il treno 40240, destinato al terminal Hupac di Anversa. È tutto in ordine. Valentina Bombonati registra tutti i dati nel software operativo Goal. Il codice identificativo del semimorchio è BASA004307-1 e a Tomas Bystriansky viene assegnata la piazzola di scarico 320, binario 1, settore 1.



Ore 16.39: Tomas Bystriansky si porta sulla piazzola di scarico. L'area è perfettamente segnalata; si deve osservare una velocità massima di 10 km/h ed è assolutamente vietato fumare. Tutti i settori sono dotati di corsie di carico, scarico e di marcia.



Ore 16.46: Il treno 40240 è già pronto. Il gruista Gregorio Lo Sapiro si accosta con la gru a portale e posiziona le pinze dello spreader nelle prese per pinze del semirimorchio. Pochi secondi dopo ...

Terminal di Busto Arsizio-Gallarate

Superficie: 240 000 m² (= 33,5 campi di calcio Fifa)

Collaboratori: 182

Binari di trasbordo: 11

Lunghezza dei binari: dai 540 ai 760 metri

Gru a portale: 12

Locomotive di manovra di proprietà: 3

Locomotive di linea di proprietà: 3

Capacità giornaliera: 34 coppie di treni



Ore 16.46: ... il semirimorchio è sospeso al di sopra del vagone, un carro tasca con cavalletto posizionabile a tre altezze diverse.





Ore 16.47: L'operatore terminalistico Emanuele Bazzano si accerta che il perno di accoppiamento del semirimorchio vada a innestarsi correttamente nel cavalletto, fornendo al gruista, con la mano e via radio, precise indicazioni di spostamento.



Ore 16.48: Tutto bene: il semirimorchio è saldamente fissato nel carro tasca.



Ore 16.52: Tomas Bystriansky lascia l'area Hupac per un nuovo incarico che già lo aspetta. Il «portinaio» Andrea Giordano effettua il controllo all'uscita e gli augura buon viaggio.



Giovedì 8 settembre 2016, ore 2.15: Il treno è stato caricato mercoledì pomeriggio. Il verificatore ha nuovamente controllato ogni vagone, ogni unità di carico e il treno è pronto a partire: 24 carri, 48 unità di carico, 521 metri di lunghezza (senza la locomotiva) e peso di 1294 tonnellate.





HUPAC

G 100088 D 100 100HU

HUPAC D 100 100HU

HUPAC

P03

HUPAC

KCSR MENAG

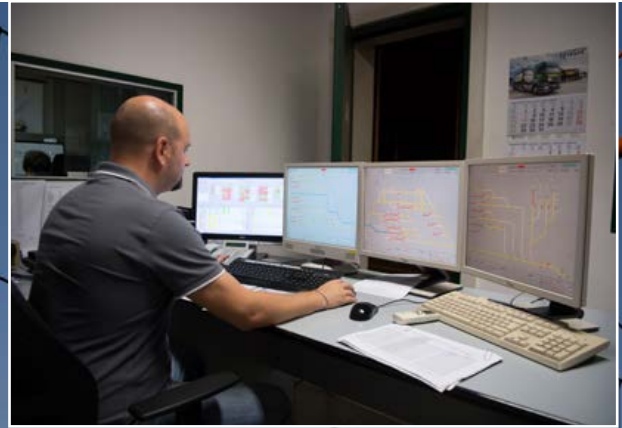
STATION



Ore 5.07: Arriva la locomotiva di manovra, una D100-100 HU, lunga 14,62 metri, con peso di 80 tonnellate e potenza di 1000 kilowatt. Il macchinista Ruggiero Tinelli traina il treno dall'area di carico al binario di consegna dell'adiacente fascio Hupac che rappresenta il punto di partenza e di arrivo di tutti i treni, come dire la porta di accesso alla rete ferroviaria elettrificata.

Ore 5.45: Al posto di comando e controllo del fascio Hupac, le Ferrovie dello Stato Italiane FS gestiscono una propria centrale di controllo del traffico, perché è da qui che i treni Hupac si immettono nella rete ferroviaria italiana. La signora al quadro di comando non desidera essere menzionata.

Ore 5.45: Nell'adiacente centrale operativa di Hupac, il capomovimento Pasquale Milano monitora il trasferimento del treno 40240 dal terminal al binario 1 del fascio Hupac.



Ore 5.45: Anche il macchinista Duilio Gentilini si prepara al viaggio. Controlla il modello di frenatura e inserisce i dati necessari nel computer di bordo della locomotiva. I documenti di trasporto consegnati da Hupac sono contenuti in una grossa busta e rimangono nella rispettiva locomotiva fino ad Anversa.



Ore 6.22: Dovendo aspettare il passaggio di un altro treno, Duilio Gentilini aggancia con un po' di ritardo la locomotiva al treno in attesa. La locomotiva, classe 189-F, modello 47, con potenza di 8000 kilowatt e peso di 86 tonnellate, appartiene alla FFS Cargo International, la società di trazione di questa corsa. L'area arrivi/partenze del fascio Hupac comprende 6 binari.





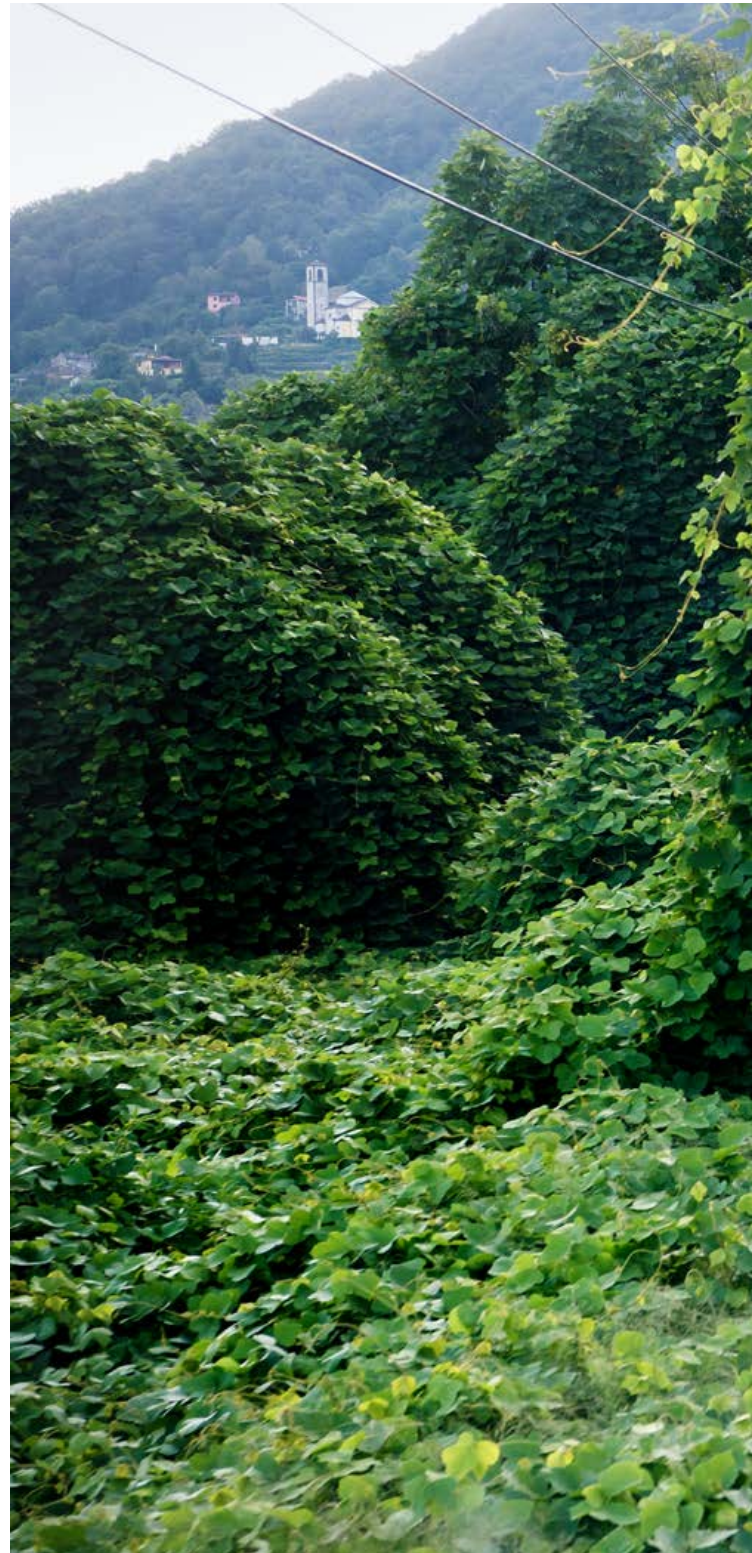
Ore 6.53: Non appena ricevuto l'okay dalla centrale operativa FS, Pasquale Milano dà il via libera al treno 40240 che, sia pure con 39 minuti di ritardo sull'orario, può finalmente iniziare il suo viaggio.



Ore 6.53: Contemporaneamente, nella centrale operativa di Chiasso, Thomas Mocchi inizia a monitorare il treno che, nel suo viaggio fino ad Anversa, viene seguito per via digitale anche dalla sala di controllo della FFS Cargo International di Olten. Le due postazioni di comando e controllo sono interconnesse mediante un sistema IT.



Ore 7.24: Duilio Gentilini è concentrato nella conduzione del treno verso il confine svizzero. La linea di Luino è antiquata, tortuosa e per ampie tratte ad un solo binario. In qualche punto il macchinista è costretto a ridurre la velocità a 40 km orari, per poi accelerare nuovamente fino ad un massimo di 90 km orari.





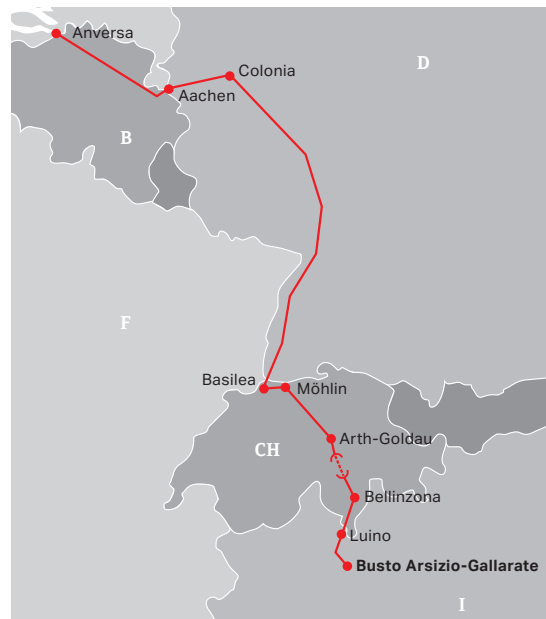
Ore 8.31: Dopo la cittadina di Luino, il treno attraversa il confine con la Svizzera. La sosta intermedia per il controllo alla dogana è superflua, in quanto tutte le formalità doganali sono state espletate al computer il giorno precedente, per l'intero percorso. La linea di Luino verrà potenziata entro il 2020.



Ore 8.40: Il treno prosegue la sua corsa costeggiando il Lago Maggiore, in direzione di Bellinzona.



Il percorso





Ore 9.00: Cambio di macchinista a Bellinzona, dove Duilio Gentilini affida il treno a Franco Menghetti che lo mette in moto con la stessa delicatezza che userebbe per sollevare un bambino dormiente dalla culla. Un convertitore digitale di tensione/frequenza, integrato nella locomotiva, evita qualsiasi sobbalzo alla partenza. Il viaggio riprende puntualmente alle ore 9.21, recuperando così il ritardo di Busto Arsizio.



Ore 9.24: Poco oltre Bellinzona, la linea è attrezzata con il sistema digitale European Train Control System (ETCS). Vi è dunque una variazione nel sistema di segnalamento: i segnali non forniscono più alcuna istruzione al macchinista e si limitano ad avvisarlo della presenza di un punto di trasmissione digitale. Franco Menghetti può leggere i relativi impulsi sul computer della sua cabina di guida.



Ore 9.50: A Pollegio c'è la torre di comando e controllo della galleria di base del San Gottardo. Franco Menghetti riceve l'ordine di fermare il treno perché la via non è libera. Essendo la galleria ancora in fase sperimentale, nel tunnel deve esserci un solo treno.



Ore 9.53: La torre dà il via libera e il viaggio riprende attraverso l'opera svizzera del secolo.

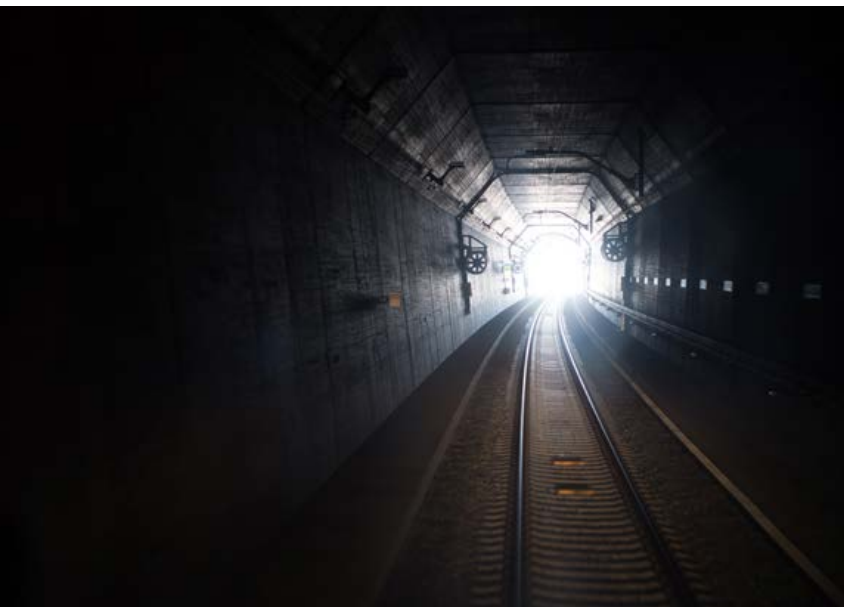


*Ore 9.57: Siamo dentro la galleria!
Il sistema digitale ETCS assume il
controllo della locomotiva e il pilota
automatico sostituisce il macchinista.*





Ore 10.15: Impressionante: il treno attraversa la galleria di pianura alla velocità costante di 100 km/ora. Contrariamente ai treni passeggeri, i treni merci devono osservare questo limite di velocità perché i carri sono costruiti e omologati in funzione di questa andatura.



Ore 10.32: Dopo 57,1 chilometri e 35 minuti di viaggio, alla fine della galleria appare la proverbiale luce e, a Erstfeld, il treno ...

Ore 10.33: ... è di nuovo all'aperto. A Brunnen il sistema di segnalamento lungo la linea passa nuovamente dall'ETCS al sistema tradizionale, ma solo dopo che un misuratore laser di sicurezza montato sulla rotaia avrà controllato, con treno a velocità massima, il peso per ogni asse di carro, il profilo delle unità di carico trasportate e la temperatura dei freni.





Ore 10.58:

*Dopo aver costeggiato
l'amenissimo Lago dei Quattro
Cantoni, il treno entra
puntualmente nella stazione
di Arth-Goldau.*



*Ore 11.00: Cambio di macchinista. Franco Menghetti
consegna il treno a Mario Lochau. Solo due minuti dopo,
il treno riparte in perfetto orario.*



Ore 11.34: Il treno supera Boswil; tutto procede come da programma. Grazie alla modernissima tecnologia, le ruote dei vagoni sono molto meno rumorose rispetto ai modelli più datati: da 78 a 81 decibel, invece dei precedenti 90-94.

Ore 12.45: In una frenata a fondo a 100 chilometri orari con un peso di 1300 tonnellate, la distanza di arresto è di 800 metri: nell'avvallamento prima della stazione di Möhlín, Mario Lochau si muove quindi con cautela ...

Ore 12.47: ... per poi, in aperta campagna, accelerare nuovamente in direzione Basilea.



Ore 12.56: Un minuto prima di quanto previsto, il treno entra nel fascio di binari G della stazione di smistamento FFS di Basilea–Muttentz. Questo fascio di binari è il punto di partenza per i treni diretti verso il Nord. A Mario Lochau viene assegnato un nuovo incarico, mentre il treno 40240 fa una sosta di due ore, come da orario.





Ore 14.35: Roland Dürig, addetto alle merci pericolose di FFS Cargo International, si avvale dell'elenco dei carri per controllare i contenitori carichi di materiale pericoloso. La sua attenzione è concentrata sulla regolarità della codifica imposta dalle norme internazionali sul trasporto di merci pericolose. Egli verifica anche che i contenitori siano stati correttamente carichi e se vi siano dei danni visibili. Ma sul treno 40240 non c'è nulla di contestabile. Questi controlli ferroviari vengono eseguiti a campione.



Ore 14.49: Cambio di locomotiva. Il modello 482 è più corto e più leggero del modello 47; esso fa parte della famiglia delle cosiddette locomotive politensione con sistema IT adatto alle reti ferroviarie sia svizzera che tedesca. Il macchinista subentrante, Uwe Anders, provvede egli stesso ad agganciare la locomotiva al treno.



Ore 15.19: Roland Dürig consegna al nuovo macchinista Uwe Anders la busta contenente i documenti di trasporto e il modello di frenatura internazionale. Uwe Anders, alle dipendenze di FFS Cargo Germania, un'affiliata di FFS Cargo International, esce puntualmente dalla stazione di Muttenz, in direzione Germania.



Venerdì 9 settembre 2016, Colonia (Germania), ore 00.56: Dopo un ulteriore cambio di macchinista a Mannheim-Friedrichsfeld, il treno entra nello scalo merci di Colonia Eifeltor con un anticipo di dieci minuti sulla tabella di marcia. Qui avviene la prima inversione di senso di marcia: la locomotiva viene staccata, portata in coda al treno ...



Ore 1.04: ... e qui riagganciata al convoglio. Alle ore 2.38 il viaggio riprende con un nuovo macchinista.



Ore 3.15: Durante il viaggio notturno si continuano ad incrociare altri treni merci. Il macchinista Frank-Tasso Teichmann non perde la concentrazione.



Ore 3.51: Arrivo allo scalo merci di Aachen Ovest. Nuovo cambio di locomotiva, di macchinista e, per la seconda volta, di senso di marcia: la locomotiva FFS che da Colonia ha trainato fin qui il treno «alla rovescia» viene staccata. All'estremità «anteriore» viene agganciata una HLE28 della serie Traxx di Bombardier, appartenente alla B-Logistics, partner belga di Hupac. Anche il macchinista è belga. Alle ore 4.48 il treno prosegue puntuale la sua corsa ...

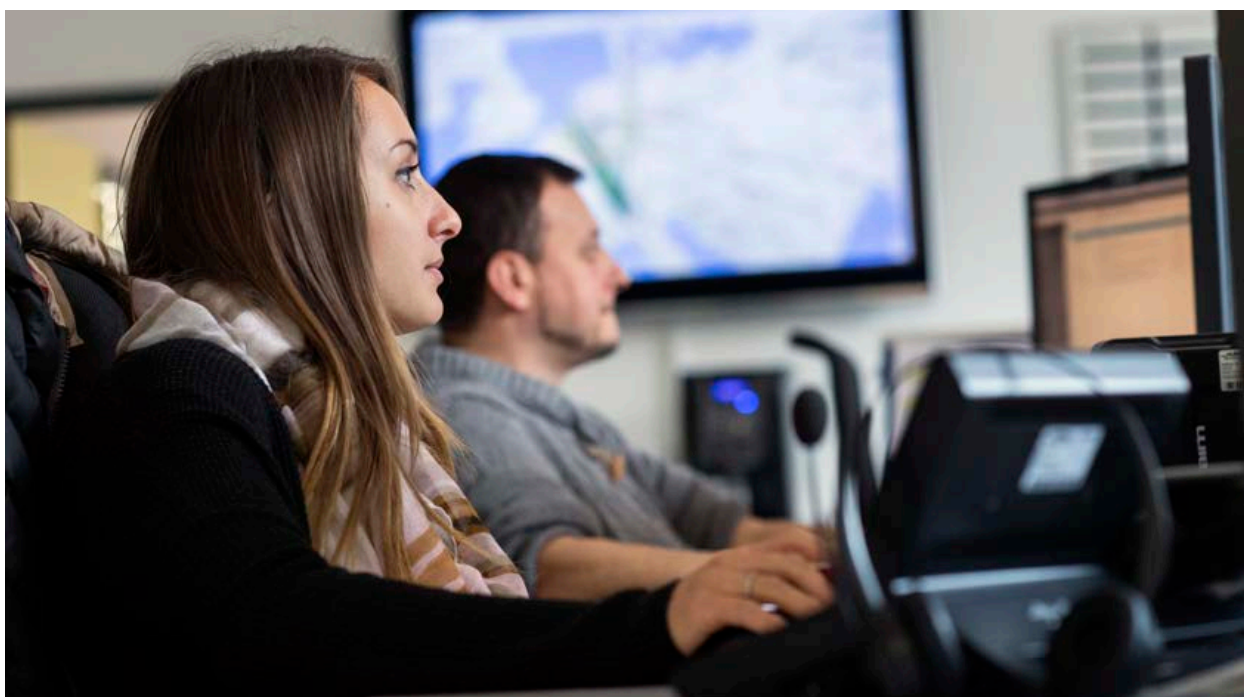


*Ore 7.40: ... e al sorgere del sole arriva in Belgio,
allo scalo merci di Anversa Nord, settore D.*





Ore 7.45: La locomotiva belga viene prontamente sganciata e va incontro al suo compito successivo.



Ore 7.45: Nello stesso tempo, nel posto di comando di Chiasso, Alice Rossini registra l'arrivo del treno. Attraverso il sistema informatico per i clienti Cesar, la centrale olandese BAS di Etten-Leur viene informata che la spedizione BASA004307-1, viaggiante con il treno 40240, può essere puntualmente ritirata al terminal Hupac.



Ore 8.14: Dopo neanche mezz'ora, due locomotive diesel Siemens, modello 77, si avvicinano per trainare il treno dallo scalo merci fino al terminal Hupac, attraversando l'immensa area portuale ...



Ore 9.05: ... e anche una delle vie principali del porto. Nel frattempo, le due locomotive sono state portate altrove e un'altra, dopo un'inversione del senso di marcia, spingerà il treno nel terminal.





Ore 9.29: Il treno entra nel «Hupac Terminal Antwerp», in breve HTA, situato sul molo 468 del porto di Anversa e interamente di proprietà di Hupac. Hupac partecipa al 35% anche in un altro terminal della zona industriale di Anversa, il Terminal Combinant.

Terminal di Anversa HTA

Superficie: 53 000 m²

(= 7,5 campi di calcio Fifa)

Collaboratori Hupac: 2

Collaboratori Dubai Ports World: 8

Collaboratori Dockers Antwerp: 12

Binari di trasbordo: 5

Lunghezza dei binari: 620 metri

Gru a portale: 3

Capacità giornaliera: 12 coppie di treni



7846

7846

a

00



Ore 9.29: Il treno, lungo 600 metri, è in sosta sul binario 1.



Ore 9.32: Il manovratore Atteo Goossens sgancia la locomotiva dal treno e assieme al macchinista Bruno Vandeveldel la riporta allo scalo merci, per prelevare il treno successivo. Entrambi sono collaboratori di B-Logistics.



Ore 9.32: Intanto Jan van An del, autista di BAS, si annuncia presso la reception dell'edificio amministrativo del terminal per il ritiro del container con codice BASA004307-1. Deve però disporre di un'autorizzazione che gli verrà data ad Anversa tramite la carta identificativa Alfapass.





Ore 9.50: Jan van Andel arriva con la motrice: il semirimorchio viene depositato a terra con la gru a portale e agganciato alla motrice con il perno di accoppiamento. Nel pomeriggio il treno con il nuovo carico riparte per Busto Arsizio. Hupac ha affidato le operazioni di carico e scarico dei treni alla società Dubai Ports World.



Ore 9.57: Uscendo dal terminal Hupac, Jan van Andel incontra il suo principale Lorenzo Bas, CEO del Bas Group BV, reduce da una riunione con i responsabili di Hupac. I due fanno due chiacchiere, dopodiché Jan van Andel consegna il proprio carico al cliente BAS a Beveren, località situata a soli pochi chilometri da qui.



Lorenzo Bas, CEO del Gruppo BAS.

Busto Arsizio–Anversa HTA

Strada ferrata: 1092 chilometri

Durata del viaggio: 1 giorno, 2 ore,

36 minuti

Locomotive di trazione: 3

Macchinisti in viaggio: 7

Locomotive di manovra: 3

Macchinisti per manovra: 2

Inversioni di senso di marcia in viaggio: 2

Inversioni di senso di marcia in manovra: 1

Confini attraversati: 3

Ritardo: 0 minuti

Danni: 0 franchi

«Orientata al cliente e affidabile»

«Il traffico merci continuerà ad aumentare, e non solo in Europa. È quindi essenziale gestire questi flussi di merci con la massima efficienza possibile, sia sotto l'aspetto economico che della tutela ambientale. BAS è una società di logistica attiva in tutta Europa che vanta oltre duecento collaboratori e che si affida alla ferrovia per i trasporti su lunghe distanze. È dal 1992 che collaboriamo con Hupac, oggi il nostro maggior fornitore. Hupac è orientata al mercato e al cliente, ma soprattutto è affidabile: sono fattori determinanti nella nostra attività. Attualmente affidiamo a Hupac il trasporto di circa quattromila spedizioni all'anno. Cinque anni fa svolgevamo con la ferrovia il 40% del nostro traffico merci. Oggi siamo arrivati al 75%, ma il nostro obiettivo è quello di arrivare al 95% entro il 2020. Un obiettivo che potremo raggiungere non appena sarà pienamente operativa in Svizzera la NFTA, con la galleria del Ceneri e il corridoio di 4 metri.»

**«Il voto degli
svizzeri
ha guastato
non poco il
clima.»**

*Günter Topmann, esperto in trasporti della SPD in seno all'Europarlamento,
a proposito dell'atmosfera regnante nell'UE dopo il Sì della Svizzera
all'iniziativa delle Alpi, 1994.*

03

Svizzera:

Due decenni turbolenti

Riportiamo indietro la ruota della storia di Hupac e fermiamoci al momento che nei decenni precedenti aveva determinato gli avvenimenti di politica dei trasporti e che lo farà anche nei decenni a venire: l'apertura della galleria stradale del San Gottardo, esattamente alle ore 17.00 del 5 settembre 1980. In veste di maestro di cerimonia, il consigliere federale e direttore del Dipartimento federale dell'interno Hans Hürlimann (PPD) non taglia alcun nastro simbolico per inaugurare l'allora galleria stradale più lunga del mondo perché, come dice nel suo solenne discorso, i cantoni Uri e Ticino sono finalmente uniti. Ora nei mesi invernali il Ticino non è più separato dal resto della Svizzera a causa dell'innervamento del passo del San Gottardo perché, grazie alla galleria, vi è collegato tutto l'anno.

Assieme alla galleria del Seelisberg, che collega i cantoni Uri e Nidvaldo e che verrà inaugurata il 12 dicembre 1980, quindi solo tre mesi dopo, e con l'ultimazione del tronco autostradale da Airolo a Bellinzona, nel 1986 la strada nazionale A2 tra Basilea e Chiasso potrà considerarsi completata. Ciò rende praticamente ininterrotta anche la viabilità del tronco autostradale tra Amburgo e la Sicilia. Ma alla grande gioia per l'apertura della galleria stradale del San Gottardo si contrappongono i forti timori del popolo svizzero di essere ben presto letteralmente travolti da un'ondata di camion stranieri. Ed è proprio per questo motivo che il consigliere federale Hans Hürlimann, nel suo discorso inaugurale, si esprime molto chiaramente: «La galleria del San Gottardo non è un corridoio per il traffico pesante», afferma, e pone l'accento sul fatto che i mezzi pesanti in transito devono viaggiare su rotaia.



1980, 5 settembre: In posa per l'album ricordo. Alla cerimonia inaugurale, l'accesso alla galleria stradale del San Gottardo è libero per tutti i visitatori. E taluni si chiedono: a quando i grandi camion?

Che Hürlimann prenda seriamente queste parole lo dimostra il fatto che il consigliere federale, nel marzo dello stesso anno e nell'ambito della concezione globale svizzera dei trasporti, abbia trasmesso al Consiglio degli Stati un messaggio in cui egli propone l'introduzione di una tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni. Malauguratamente, il Consiglio degli Stati respingerà quel messaggio solo pochi giorni dopo la cerimonia inaugurale del Gottardo, ma è già qualcosa che nel Palazzo federale si stia contemporaneamente discutendo anche delle varianti di tracciato della prevista NFTA.

Cronistoria della Galleria stradale del San Gottardo

1° luglio 1955: Inizia la raccolta di firme per l'iniziativa popolare «Miglioramento della rete stradale».

6 luglio 1958: Il popolo svizzero approva il controprogetto del Consiglio federale. Il nuovo articolo costituzionale pone le basi per la costruzione delle strade nazionali.

8 marzo 1960: Le Camere federali approvano la Legge federale sulle strade nazionali.

23 marzo 1960: Il Consiglio nazionale presenta una mozione in cui si chiede la realizzazione di una via di collegamento che assicuri la viabilità attraverso il San Gottardo anche d'inverno. L'8 giugno la mozione viene approvata anche dal Consiglio degli Stati.

9 aprile 1960: Il Consiglio federale istituisce un «Gruppo di studio per la galleria del San Gottardo» sotto la guida dell'Ufficio federale delle strade e delle arginature.

21 giugno 1960: L'Assemblea federale definisce la rete delle strade nazionali svizzere.

Settembre 1963: Il «Gruppo di studio per la galleria del San Gottardo» presenta il suo rapporto finale con cinque progetti possibili e raccomanda una galleria stradale ventilata tra Göschenen e Airolo.

7 luglio 1964: Il Consiglio federale accoglie il parere della commissione di esperti.

25 giugno 1965: Le Camere federali approvano la mozione del Consiglio federale e deliberano la costruzione di una galleria stradale attraverso il San Gottardo come integrazione della rete stradale nazionale. La sua progettazione viene affidata alla «Commissione per la costruzione della galleria stradale del San Gottardo».

5 maggio 1970: Iniziano ufficialmente i lavori di costruzione della galleria stradale del San Gottardo. I due consorzi di imprese del lotto nord e del lotto sud avevano dato il via ai lavori preliminari già nell'autunno 1969.

5 settembre 1980: Apertura al traffico della galleria stradale del San Gottardo.

Sovvenzioni per il traffico combinato

La nuova galleria stradale e il costante sviluppo di autostrade determinano un cambiamento dei contesti operativi dei due antagonisti strada-rotaia: il trasporto su strada ora dispone di un'infrastruttura molto più efficiente, mentre la ferrovia continua a operare su una rete vecchia di 100 anni. Il trasporto via ferrovia continua ad essere proporzionalmente più costoso, al punto da indurre i politici di Berna a temere che anche i clienti di lunga data del traffico combinato possano tornare al trasporto su strada. Essi ritengono quindi che la loro politica di trasferimento del traffico sia a rischio.

In effetti, è da anni che questi autotrasportatori affezionati alla ferrovia la accusano di avere prezzi troppo elevati, di approfittare della sua posizione monopolistica e di contabilizzare i servizi su rotaia diversamente da quelli su strada. Con l'apertura della galleria stradale del San Gottardo, la ferrovia è ancor più sotto pressione con i prezzi, anche se dal 1976 la sua gestione risulta deficitaria.

Di conseguenza, se la Confederazione vuole impedire che i clienti della ferrovia merci tornino a rivolgersi all'autotrasporto, essa deve intervenire sul piano fiscale. Ma come?

Il dirigente delle ferrovie Franz Hegner e il consigliere federale Willi Ritschard, che tra l'altro intrattengono dei buoni rapporti personali, ricercano insieme una risposta. Occorre sapere che Willi Ritschard è un ammiratore di Hupac e del traffico combinato. Già nel 1968, quando era ancora consigliere nazionale, egli si era incontrato a Lugano con i dirigenti Hupac e si era fatto spiegare la questione del traffico combinato. Il 19 agosto 1975, in veste di consigliere federale e di ministro dei trasporti, aveva nuovamente fatto visita a Hupac ed era rimasto colpito dal buon livello di crescita che nel frattempo la società aveva registrato. Ritschard aveva anche riconosciuto l'importanza di una galleria di base del San Gottardo e di una NFTA per il potenziamento dell'asse di traffico nord-sud. Essendo egli considerato un uomo d'azione popolare e capace di affrontare i problemi, non c'è da stupirsi della sua buona intesa con i responsabili di Hupac.

Hegner e Ritschard cercano dunque un modo per rendere il trasporto su rotaia nuovamente allettante per gli autotrasportatori. Sviluppano così il cosiddetto modello di calcolo per il trasporto intermodale, un complicato sistema di calcolo dei costi che alla fine si riassume in tre cifre: 1) una spedizione di transito comporta per la ferrovia un costo di 500 franchi; 2) la ferrovia addebita a Hupac il prezzo di mercato di 250 franchi; 3) la Confederazione si accolla la differenza di 250 franchi che rimborsa alla ferrovia.

Facendo un calcolo approssimativo, in base alle 48 000 spedizioni che Hupac gestisce nel 1980, ne deriva per la Confederazione una spesa totale di 12 milioni di franchi.

In sostanza, significa che lo Stato sovvenziona indirettamente Hupac sotto forma di sussidi d'esercizio elargiti alle FFS. Ma nessuno sbandiera questo fatto ai quattro venti, anzi: questi contributi vengono sì correttamente dichiarati nel consuntivo dello Stato, ma sotto la voce un po' eufemistica di «aiuto iniziale». Anche perché non si vuole spiattellare questa sovvenzione alle ferrovie limitrofe e alle società estere di trasporto combinato che pure transitano attraverso la Svizzera. Tanto più che Hupac e le FFS si prefiggono sin dall'inizio l'obiettivo di gestire il traffico intermodale senza sovvenzioni. Ma come presto vedremo, per effetto di circostanze esterne, ci vorranno più di due decenni perché Hupac e le FFS anche solo si avvicinino al suo conseguimento.

L'aiuto iniziale non continuerà per molto a essere «occultato» nel consuntivo dello Stato: entra in vigore nel 1980 e due anni più tardi, unitamente ad altre modifiche inerenti al traffico viaggiatori delle Ferrovie federali svizzere, viene ufficialmente convertito in un mandato di prestazioni. La Radiotelevisione Svizzera ne dà notizia alle 7 del mattino nel suo «Radiogiornale»: «Il mandato di prestazioni impone che il trasporto a carri completi torni ad essere gestito con copertura dei costi, cosa che non avveniva dal 1976 ...»

Nel momento in cui il consigliere federale Hans Hürlimann con i suoi 1200 invitati inaugura la galleria stradale del San Gottardo e tutti sono ansiosi di vedere come si evolverà il conflitto tra ferrovia e strada, Hupac e con essa le FFS sono quindi ben preparate al futuro.

Elenco cronologico dei ministri dei trasporti

Willy Spühler (PS, consigliere federale 1960–1970, ministro dei trasporti 1963–1965)
Rudolf Gnägi (UDC, consigliere federale 1966–1979, ministro dei trasporti 1966–1968)
Roger Bonvin (PPD, consigliere federale 1962–1973, ministro dei trasporti 1968–1973)
Willi Ritschard (PS, consigliere federale 1974–1987, ministro dei trasporti 1974–1979)
Leon Schlumpf (UDC, consigliere federale 1980–1987, ministro dei trasporti 1980–1987)
Adolf Ogi (UDC, consigliere federale 1988–2000, ministro dei trasporti 1988–1995)
Moritz Leuenberger (PS, consigliere federale 1995–2010, ministro dei trasporti 1996–2010)
Doris Leuthard (PPD, consigliera federale dal 2006 ad oggi, ministra dei trasporti dal 2010 ad oggi)

Boom del traffico pesante sul Gottardo

Ma, come previsto, il primo round lo vince ai punti la strada, ovvero il camion. Nei primi dieci anni il traffico attraverso il Gottardo aumenta a dismisura. Ecco qualche cifra fornita dall'Ufficio federale dei trasporti.

- Rispetto al 1979, anno che precede l'inaugurazione della galleria, in soli quattro anni il traffico è globalmente raddoppiato.
- Nel 1981, primo anno di esercizio a pieno regime della galleria, sono 171 000 i mezzi pesanti che la attraversano, di cui 72 000 provenienti dall'estero.
- Quattro anni dopo il loro numero è già raddoppiato.
- Nel 1998 il numero di camion che attraversano le Alpi supera per la prima volta il milione di unità, per la precisione sono 1 035 000.
- Il 2003 è l'ultimo anno a registrare oltre un milione di camion; da allora il loro numero è in lento ma costante calo.

Queste cifre sono impressionanti, ma non devono portare alla conclusione che la strada sia arrivata a surclassare la rotaia. Di fatto, il costante incremento del traffico, sia pesante che privato, è soprattutto imputabile alla prospera congiuntura economica e alle varie liberalizzazioni introdotte nell'UE, e d'altronde questo vale anche per il traffico aereo e marittimo. Di conseguenza, anche il traffico merci su rotaia e il traffico combinato sono andati crescendo negli anni, soprattutto dal 2000 in poi, ovvero a partire dalla liberalizzazione del sistema di trasporto ferroviario.

Un quadro più chiaro del rapporto tra rotaia e strada proviene dalla comparazione dei tonnellaggi trasportati. Anche in questo caso è l'Ufficio federale dei trasporti a fornirci delle cifre attendibili.

- Nel 1980, anno dell'apertura della galleria stradale, il volume di merci trasportato su gomma attraverso il Gottardo è ammontato a 1,3 milioni di tonnellate nette, quello su rotaia a 16,1 milioni. Ne risulta un rapporto percentuale di 7 a 93.



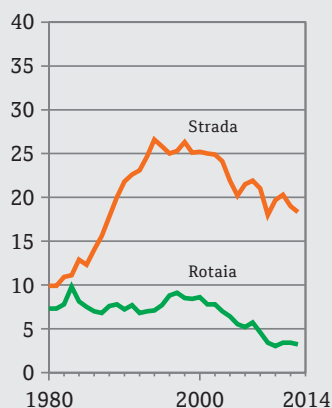
Hupac toglie i camion dalla strada: Mentre a Chiasso il traffico turistico è bloccato alla frontiera con l'Italia, i camion sono in coda per consegnare i loro semirimorchi a Hupac. Foto del 1978.

- Nel 1985, quattro anni dopo l'apertura della galleria, il volume è stato pari a 2,7 milioni di tonnellate nette su gomma e a 14 milioni su rotaia, per un rapporto percentuale di 16 a 84.
- Dall'anno 2000, i quozienti sono andati stabilizzandosi in un rapporto percentuale di 30-37 a 63-70.

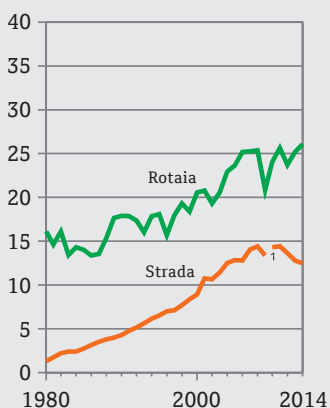
È questo il momento giusto per menzionare che in Svizzera il volume di trasporto merci transalpino via ferrovia è sempre stato, e lo è tuttora, superiore di molto a quello su strada. Esattamente l'opposto di nazioni come Francia e Austria, dove la strada è sempre stata ed è tuttora più importante della rotaia. In confronto alla Svizzera in questi paesi si trasporta su rotaia solo una piccola parte di traffico.

Volume di merci trasportate attraverso le Alpi

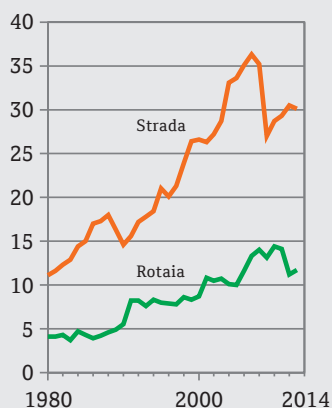
Francia
in milioni di tonnellate nette



Svizzera
in milioni di tonnellate nette



Austria
in milioni di tonnellate nette



Sezione alpina Moncenisio/Fréjus al Brennero

1 Interruzione metodologica nel trasporto merci su strada: Dal 2010 vengono utilizzati i dati rilevati dalle stazioni di controllo della trassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (fino al 2009: Dati del Censimento svizzero automatico della circolazione stradale) Fonte: UFT, USTRA – Trasporto merci transalpino © UST, Neuchâtel 2015

Inutile dire che anche Hupac trae vantaggio dal continuo crescendo dell'economia e del traffico merci, come lo dimostrano concretamente le seguenti cifre relative al bilancio annuale dell'azienda:

Hupac nel dicembre 1980

14 collaboratori

183 carri di proprietà

Fatturato di 50,5 milioni di franchi

Hupac nel dicembre 1985

13 collaboratori

394 carri di proprietà

Fatturato di 60,7 milioni di franchi

Ma adesso basta con le cifre e torniamo all'aiuto iniziale, o meglio al mandato di prestazioni federale per il traffico combinato. Il chiaro segnale dato dalla Svizzera a favore del trasferimento del traffico mette sotto pressione e con le spalle al muro gli altri Stati europei. Molto presto, i governi di altri Paesi seguono a ruota e iniziano a loro volta a sovvenzionare le proprie società di traffico combinato, anche perché si trovano anch'essi costretti ad offrire alla popolazione delle alternative all'inquinamento ambientale generato dal continuo aumento del traffico stradale.

Va tutto bene, ma a molti cittadini questo non basta. Essi vedono soltanto che tutto diventa sempre più assillante e febbrile, non solo nella circolazione ma ovunque. Essi osservano con crescente preoccupazione cosa ha innescato Ronald Reagan, presidente degli Stati Uniti d'America eletto nel 1981, con il suo

programma di riduzione delle imposte e di deregolamentazione, fiancheggiato dal Primo Ministro britannico Margaret Thatcher: il debito pubblico aumenta ma l'economia prospera, i gruppi industriali sono sempre più globalizzati e i padroni dell'economia si fanno sempre meno scrupoli nella loro avida ricerca del profitto. Benvenuti nei turbolenti anni Ottanta, con il loro neoliberalismo e thatcherismo, con il loro consumismo e la loro energia nucleare.

I preoccupati cittadini vedono che questa evoluzione va spesso a discapito dell'ambiente e si organizzano in una forza di resistenza politica: già nel 1980, alcuni di loro fondano in Germania il partito dei Verdi. Tre anni dopo seguirà la Svizzera. Lentamente ma inesorabilmente, il patrimonio ideologico dei Verdi si diffonde tra una vasta parte della popolazione e crea una consapevolezza che a tutt'oggi influisce in modo durevole su molte decisioni politiche, specialmente sulla politica dei trasporti attraverso il San Gottardo, e in ultima analisi sempre a vantaggio della rotaia, ergo di Hupac.

Ma per ora nulla si muove per quanto concerne il trasporto ferroviario sul Gottardo. A fine 1983, due soli anni d'esercizio dopo l'apertura della galleria stradale, il Consiglio federale giunge alla conclusione che la decisione di costruire una nuova ferrovia transalpina «entro i prossimi 20 anni» non è urgente, congelando così tutti gli studi condotti sulla NFTA.

Malgrado ciò, il ministro dei trasporti Leon Schlumpf (UDC) fa eseguire una rilevazione statistica delle capacità di tutte le linee ferroviarie transalpine e la mette a confronto con le previsioni del traffico. Ne conclude che una o due nuove linee ferroviarie transalpine sono necessarie, e precisamente nello spazio tra Svizzera e Tirolo. Tuttavia, ciò impone un lavoro di coordinamento reciproco tra i Paesi alpini. Schlumpf dà così impulso alla formazione di un comitato rappresentativo dei Ministri dei trasporti dei Paesi dell'arco alpino.

Nel 1983 egli fa ufficialmente visita a Hupac e ne apprezza in toto il lavoro svolto. Nell'agosto 1986 conferisce l'incarico di pianificare i possibili tracciati di una NFTA. Vengono prese in esame sei varianti di linea e dalla relativa procedura di consultazione emerge una maggioranza a favore della linea del Gottardo, mentre una minoranza dà la preferenza alla variante del Lötschberg.

I francesi hanno invece in progetto una linea transalpina tra Lione e Torino e gli austriaci una galleria attraverso il Brennero. Se si lasciasse fare a questi due Paesi, una nuova linea che attraversa il proprio Paese potrebbe rivelarsi superflua e la Svizzera se la caverebbe a buon mercato ...

Si procede con la NFTA

Ma poi arriva il consigliere federale Adolf Ogi (UDC) che, appena eletto, nel 1988 dichiara che quella del traffico è una questione da trattare ai massimi livelli. In effetti, come egli stesso descrive, le pratiche e gli studi riguardanti la NFTA sono ormai talmente tanti da riempire una piscina olimpionica. In quanto ex direttore della Federazione svizzera di sci, egli sa come affrontare e risolvere i problemi. Ogi vuole che si proceda con la NFTA, ben sapendo che in futuro il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia diventerà davvero urgente. Quasi tutte le previsioni recitano che entro il 2020 il traffico merci



- 1 *Nel 1990, nell'ambito del progetto NFTA, il direttore FFS Benedikt Weibel (a sinistra) e il consigliere federale Adolf Ogi visitano il terminal di Busto Arsizio. Theo Allemann, CEO di Hupac, ha la risposta giusta per ogni domanda.*
- 2 *Adolf Ogi e Bernd Menzinger, presidente del Consiglio di amministrazione di Hupac, mentre nella campagna di voto fanno pubblicità a favore della NFTA. Foto del 1992.*
- 3 *Presso la Chiesa di Wassen, nel Canton Uri (a sinistra nella foto), il consigliere federale Adolf Ogi illustra ai ministri dei trasporti europei il dilemma della viabilità in Svizzera: l'intero traffico transalpino passa attraverso questa cruna di ago.*

transalpino raddoppierà e sono già molti gli urani che mugugnano, in modo molto udibile, per via del crescente inquinamento da traffico motorizzato nel loro cantone. La politica dei trasporti ha bisogno di una visione e quella di Ogi è appunto questa: attuazione del Progetto ferrovia e bus 2000, costruzione della NFTA, sviluppo della rete metropolitana di superficie di Zurigo, come esempio per altre città, e completamento della rete autostradale. Si tratta dunque di un potenziamento dei trasporti su tutti i fronti.

Fattore decisivo del conseguente successo di Ogi con la NFTA è però il fatto di aver compreso che nel panorama politico europeo si era aperta una finestra temporale. La Svizzera gode di una buona reputazione in Europa e coltiva rap-



2



3

porti diplomatici quasi d'amicizia con la maggior parte dei capi di Stato europei. È il momento giusto per portare avanti il dossier NFTA.

Ogi, che la «Neue Zürcher Zeitung» afferma non sia intellettualmente all'altezza della funzione di consigliere federale, si affida interamente al proprio istinto e ricorre a metodi poco ortodossi: invita in Svizzera i ministri dei trasporti di vari Paesi europei e mostra loro il Canton Uri e il San Gottardo, ma dal cielo. I suoi voli in elicottero con i propri omologhi diventano presto leggendari e fanno parlare tutta Europa, riportando alla ribalta in molti parlamenti europei i temi Gottardo, ferrovia e trasporto intermodale.

Punto di partenza dei voli in elicottero è il più delle volte l'aeroporto di Birrfeld, nel Canton Argovia. Il luogo è stato scelto con molta cura, in quanto lo scalo merci locale ospita la centrale di trasbordo di Hans Bertschi sulla linea Colonia-Birrfeld. Prima del decollo, il pedagogico giro turistico organizzato da Ogi comprende infatti anche una piccola dimostrazione di come funziona il traffico combinato. Durante il volo, Ogi fa vedere ai suoi ospiti la ristrettezza territoriale del Canton Uri e quanto spazio sottraggono le vie di traffico ai suoi abitanti. Il giro comprende anche uno scalo intermedio nei pressi della celebre Chiesa di Wassen e di lì la veduta sulla rumorosa e invadente autostrada.

Un osso particolarmente duro si rivela il ministro dei trasporti belga Jean-Luc Dehaene, che si lascia persuadere a far visita ad Adolf Ogi solo dopo una lunga opera di convincimento e che, ancor prima della Chiesa di Wassen, afferma con aria di sfida: «Dolfi, se tu volessi potresti costruire delle strade, solo che non vuoi farlo». Ovviamente, «Dolfi» non vuole farlo ed è appunto per questo che Dehaene è lì. Ma Dehaene è a favore delle strade e ritiene che la ferrovia non si presti al traffico internazionale di merci. Senza esitare, Ogi dà istruzione al suo pilota, sulla rotta verso Kandersteg per il programmato spuntino pomeridiano, di volare il più vicino possibile alla parete nord dell'Eiger e lì di far compiere all'elicottero dei bruschi spostamenti a scatto. Detto fatto, il pilota si avvicina alla parete di roccia a tal punto che perfino Ogi deglutisce a vuoto e l'elicottero compie sbalzi così violenti da dare ripetutamente dei begli scossoni a Dehaene. Durante la merenda, il belga si dà infine per vinto ... e diventa il più grande sostenitore della NFTA. Da allora in poi Dehaene si prodigherà per appoggiare Ogi e convincere i suoi omologhi europei della validità della NFTA. O perlomeno è questa la storia che Adolf Ogi oggi racconta.

Sebbene in un secondo tempo questo aneddoto possa essere stato un po' infiorato, rimane il fatto che Ogi fa dei passi avanti con la NFTA. Già nel maggio 1990, il Consiglio federale in corpore approva il messaggio di Ogi riguardante la NFTA. Egli è tanto abile da concepire le linee della NFTA, con la galleria del Lötschberg, in modo che anche la Svizzera romanda possa trarne vantaggio ed elabora un messaggio straordinario nell'interesse della Svizzera orientale.

I progettisti danno per scontato che il futuro appartenga al trasporto con container e che di conseguenza diminuirà il numero delle grandi motrici per semirimorchio. Alle linee del Gottardo e del Lötschberg vengono quindi assegnate delle funzioni diverse: quest'ultima dovrà essere strutturata in modo da consentire ai treni caricati con semirimorchi di attraversare la galleria da un confine all'altro. Nel complesso, un treno con semirimorchi è infatti più alto di un treno destinato al trasporto di container: si parla di 4 metri.

È vero che le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri vengono anch'esse costruite in conformità alla legislazione ferroviaria europea, ovvero in funzione di un'altezza agli angoli di 4 metri, ma le linee di accesso alle gallerie non lo sono. Il fatto che la linea del Gottardo sia destinata ai container comporta anche un risparmio sui costi, visto che l'intera NFTA è già abbastanza costosa.

Che poi dagli inizi del nuovo millennio vi sarebbe stato un così forte orientamento verso i semirimorchi, nessuno poteva prevederlo; l'asse del Gottardo risultava poi troppo basso; il cosiddetto corridoio di 4 metri ci darà parecchio da fare a partire dal 2000.

Una votazione da romanzo giallo

Adolf Ogi assicura nello stesso tempo il più grande progetto di costruzione della storia della Svizzera nel confronto con l'Unione Europea. Il 22 maggio 1992, Svizzera e CEE sottoscrivono un Accordo sul transito, in cui la Svizzera si impegna verso la CEE a garantire il transito internazionale di mezzi pesanti via



1992: Nello stesso anno in cui il popolo svizzero vota a favore della NFTA, Hupac mette in funzione il suo nuovo terminal nella zona industriale di Busto Arsizio con una festa ufficiale. Le gru a portale sono tecnicamente all'avanguardia.

ferrovia. In contropartita, la CEE accetta che sulle strade svizzere il peso massimo per i camion rimanga di 28 tonnellate (in Europa era già da decenni di 40 tonnellate). Inoltre, Italia e Germania si impegnano a potenziare nei rispettivi Paesi le linee di raccordo con la NFTA svizzera, perché anche la più attraente NFTA non serve a nulla se i treni fanno capolinea al confine.

Il risultato della votazione popolare è atteso con trepidazione: per le gallerie attraverso il San Gottardo, il Lötschberg e il Ceneri si tratta pur sempre di una previsione di costo di 14,9 miliardi di franchi più interessi. Tre comitati referendari puntano il dito contro il temuto costo totale di 30 miliardi di franchi. Nei suggerimenti sul voto, il Consiglio federale scrive: «La NFTA consentirà alla ferrovia di coprire l'intero traffico merci di transito verso i nostri confini settentrionali e meridionali.» Il ministro delle finanze e consigliere federale Otto Stich (PS) è il solo a non far mistero di considerare più che sufficiente la galleria di base del San Gottardo, galleria del Ceneri inclusa, e quindi di essere assolutamente contrario alla realizzazione della galleria di base del Lötschberg.

Avendo Ogi abilmente sfruttato la finestra temporale nella politica europea, la sua tattica sta prendendo forma. Il 27 settembre 1992 il popolo svizzero approva la NFTA con una maggioranza di due terzi e dopo 50 anni di discussioni e piani, il più grande progetto infrastrutturale della Svizzera ha finalmente luce verde. Un anno dopo, il 4 ottobre 1993, viene simbolicamente dato il primo colpo di piccone per l'avvio dei trivellamenti di sondaggio in una formazione rocciosa geologicamente difficile del San Gottardo, la cosiddetta «Sacca di Piora». Ma c'è dell'altro: nell'agosto 1995, il consigliere federale Otto Stich annuncia le proprie dimissioni, apparentemente per motivi di età. Successivamente confesserà di averle date per reazione all'esito della votazione sulla NFTA.

Cronistoria della NFTA

1947: Eduard Gruner elabora il progetto della NFTA.

1963: Il consigliere federale Willy Spühler istituisce la commissione «Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi».

1970: La commissione «Gallerie ferroviarie attraverso le Alpi» conclude: la NFTA deve essere realizzata al più presto.

1979–1980: Vari studi di tracciato inerenti alla NFTA.

1983: Tre anni dopo l'apertura della galleria stradale del Gottardo, il Consiglio federale annuncia che la NFTA non sarà necessaria «per i prossimi 20 anni».

1986: Il consigliere federale Leon Schlumpf dà mandato di prendere nuovamente in esame vari tracciati per la NFTA.

1988: Il consigliere federale Adolf Ogi osa fare un'inversione di rotta, facendo del traffico una questione da trattare ai massimi livelli e accelerando i tempi di progettazione della NFTA.

1992, 27 settembre: Consultazione popolare: due terzi degli svizzeri votano a favore della NFTA.

1993, 4 ottobre: Nella sacca di Piora viene dato simbolicamente il primo colpo di piccone per la galleria di base del San Gottardo.

1996, 6 settembre: Con la convenzione di Lugano, Svizzera e Germania stabiliscono una base comune per il potenziamento della linea di accesso settentrionale alla NFTA, detta anche «Corridoio del Reno».

1999, 21 giugno: Accordo sui trasporti terrestri (Bilaterale I) tra Svizzera e UE.

1999, 5 luglio: Inizio dei lavori per la costruzione della galleria di base del Lötschberg.

1999, 4 novembre: A Amsteg (UR), primo colpo di piccone ufficiale per la galleria di base del San Gottardo.

2000, 13 luglio: A Bodio (TI), primo colpo di piccone ufficiale per la galleria di base del San Gottardo.

2007, 9 dicembre: Inaugurazione della galleria del Lötschberg.

2012, 17 dicembre: Svizzera e Italia sottoscrivono un Memorandum of Understanding inerente a progetti infrastrutturali comuni fino al 2020.

2013, 13 dicembre: La Confederazione approva la «Legge federale sul corridoio di quattro metri» per la costruzione e il finanziamento di tale corridoio con un budget di 990 milioni di franchi, di cui 280 milioni destinati a misure di ampliamento in Italia.

2014, 28 gennaio: Nell'ambito della Legge sul corridoio di 4 metri, Svizzera e Italia sottoscrivono un accordo bilaterale, in base al quale la Svizzera sovvenziona con 120 milioni di franchi gli adeguamenti dei profili sulla linea italiana di Luino.

2016, 1° giugno: Inaugurazione della galleria di base del San Gottardo.

In programma nel 2020/21:

Inaugurazione della galleria di base del Ceneri.

In programma nel 2020:

Conclusione dell'ampliamento del corridoio di 4 metri sulla linea del Gottardo.

In programma dopo il 2020:

In Germania, conclusione del raccordo della NFTA con il Corridoio del Reno.

In programma dopo il 2020:

In Italia, conclusione del raccordo della NFTA con la linea di Luino.

In programma nel 2024:

Cessazione dei contributi d'esercizio federali al traffico combinato non accompagnato.

In programma intorno al 2030:

Ampliamento della galleria di base del Lötschberg con doppia corsia continua.

In programma dopo il 2030:

Completamento del Corridoio del Reno in Germania.

Un paradosso nella politica viaria

Un trionfo per Adolf Ogi, che grazie al suo impegno diventa «padre della NFTA», ma non ci vorrà molto perché la sua felicità venga offuscata. Alla luce delle prospettive congiunturali ancora estremamente positive, molti cittadini svizzeri si mantengono infatti diffidenti nei confronti dell'atteso aumento del traffico. Essi temono che la Svizzera verrà travolta dai camion e che la regione alpina – popolazione, flora e fauna – ne verrà devastata. Le montagne devono restare verdi, ragion per cui già nel 1989 i Verdi e i loro simpatizzanti iniziano a raccogliere le firme per un'iniziativa popolare volta a proteggere le Alpi dal traffico di transito pesante. Essi chiedono il totale trasferimento del traffico merci transalpino dalla strada alla rotaia entro il 2004 e che la capacità delle esistenti vie di transito non venga ulteriormente aumentata. Il 20 febbraio 1994 viene messa al voto l'iniziativa popolare «Per la protezione della regione alpina dal traffico di transito».

In sostanza, l'iniziativa è a favore della NFTA di Ogi e della sua idea di trasferire il traffico pesante su rotaia. In effetti, dopo la scadenza del suo mandato, Ogi ammetterà apertamente di essere sempre stato in cuor suo a favore dell'iniziativa. Ma in veste di consigliere federale Ogi si oppone con veemenza all'iniziativa semplicemente perché, sostiene, in un'ottica di politica dei trasporti essa è inattuabile. È troppo radicale e alla Svizzera creerebbe più problemi di quanti ne risolve nei rapporti con l'Europa, non lasciando più alla Svizzera alcun margine di manovra.

Ciò malgrado, e per molti inaspettatamente, l'iniziativa viene accolta con il 52% dei voti a favore. I ministri europei dei trasporti sono scioccati e i politici svizzeri si trovano davanti a un dilemma: pur volendo utilizzare la NFTA per trasferire il traffico pesante su rotaia, essi vengono ora delegati dal popolo a farlo fino in fondo, fino all'ultima improponibile conseguenza. Un vero



- 1 *L'iniziativa delle Alpi scatena accesi dibattiti in vista del referendum.*
- 2 *Theo Allemann, con un modellino ferroviario: Hupac è pronta!*

paradosso. Da allora in avanti, la parola magica su come risolvere questa contraddizione a livello politico sarà «trasferimento del traffico».

Come Adolf Ogi aveva previsto, l'Iniziativa delle Alpi crea più problemi di quanti ne risolve. Questo perché i politici dei Paesi circostanti ora premono con grande veemenza affinché la Svizzera aumenti il limite di peso per i camion da 28 tonnellate alle 40 dello standard europeo e revochi finalmente il divieto di transito notturno e domenicale. E anche perché l'iniziativa popolare è in contrasto con il diritto europeo che sancisce la libera scelta dei mezzi di trasporto. Insomma, l'Europa vuole poter circolare liberamente in Svizzera, e più precisamente su strada, non su rotaia.

Tuttavia, un commissario UE che vuole mantenere l'incognito, lascia trapezare sul settimanale di informazione tedesco «Der Spiegel» che il sì della Svizzera potrebbe tornare anche a vantaggio dell'Europa: «Con il suo atteggiamento antieuropeista, il piccolo e cocciuto popolo di montagna potrebbe far progredire l'Europa verso una pianificazione comune ed equilibrata della politica dei trasporti». In effetti sarà proprio la Svizzera, Paese non affiliato all'UE, che per effetto dell'Iniziativa delle Alpi si rivelerà negli anni e nei decenni successivi la forza trainante della liberalizzazione europea delle ferrovie. Fatto che però in questo momento non riduce la pressione esercitata dall'Europa sulla Svizzera.

Moritz Leuenberger, eletto nel 1995 come successore di Adolf Ogi nel Consiglio federale e designato ad assumere il mandato di ministro dei trasporti, vedendosi messo alle strette, adotta nei confronti dell'Unione Europea una strategia progressista: egli associa la NFTA, l'Iniziativa delle Alpi e il limite di 40 tonnellate alla tassa sul traffico pesante e alla vignetta autostradale per le auto. La NFTA diventa così una specie di pegno nelle trattative con l'UE che nel 1999 sfociano nel cosiddetto Accordo sui trasporti terrestri, come parte sostanziale delle trattative inerenti all'Accordo bilaterale I. In sostanza, si tratta di questo: la Svizzera costruisce a proprie spese la NFTA e con essa garantisce, come promesso da Adolf Ogi nell'Accordo sul transito, il trasporto ferroviario attraverso la Svizzera dei camion da 40 tonnellate. Se poi qualcuno desidera circolare comunque su strada, allora dovrà pagare più tasse.

Cronistoria della tassa sul traffico pesante

In un'ottica di equilibrata concorrenza tra rotaia e strada, la tassa sul traffico pesante è stata e sta venendo tuttora commisurata allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria.

1985: Introduzione della tassa forfettaria sul traffico pesante (TFTP), 3000 franchi all'anno per i camion da 28 tonnellate.

1995: Aumento della TFTP a 4000 franchi all'anno per i camion da 28 tonnellate.

2000: Aumento della TFTP a 8000 franchi all'anno per i camion da 28 tonnellate.

2001: Introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), pari a 1,6 centesimi per tonnellata-km.

- Contemporaneo aumento del peso totale massimo dei camion da 28 a 34 tonnellate.

2005: Aumento della TTPCP rispettivamente a 2,88 centesimi per tonnellata-km per la categoria con il livello di emissioni più elevato e a 2,15 centesimi per la categoria con il livello di emissioni più basso.

- Prima suddivisione dei veicoli pesanti in categorie inquinanti, le cosiddette Categorie Euro.
- Contemporaneo aumento del peso totale massimo dei camion da 34 a 40 tonnellate.

2008: Aumento della TTPCP rispettivamente a 3,07 centesimi per tonnellata-km per la categoria con il livello di emissioni più elevato e a 2,26 centesimi per la categoria con il livello di emissioni più basso.

- Apertura della galleria di base del Lötschberg (NFTA).

2012: Aumento della TTPCP a 3,10 centesimi per tonnellata-km per la categoria con il livello di emissioni più elevato e riduzione a 2,05 centesimi per la categoria con il livello di emissioni più basso.

2016: Inaugurazione della galleria di base del San Gottardo (NFTA).

2017: Aumento della TTPCP rispettivamente a 3,10 centesimi per tonnellata-km per la categoria con il livello di emissioni più elevato e a 2,28 centesimi per la categoria con il livello di emissioni più basso.

Ciò significa che un camion da 40 tonnellate con una percorrenza annua di 100 000 chilometri dovrà pagare 124 000 franchi all'anno se appartenente alla categoria più inquinante e 91 000 franchi se appartenente alla categoria meno inquinante.



Il consigliere federale Moritz Leuenberger associa alla NFTA la tassa sul traffico pesante e ne spiega il funzionamento al Congresso internazionale sui trasporti dell'UIRR, il 19 settembre 1997 a Lugano.

Non male, dice l'UE, ma vuole di più: vuole che i camion da 40 tonnellate possano viaggiare liberamente sulle strade svizzere. Bene, replica Moritz Leuenberger, e propone il seguente patto: entro il 2005 la Svizzera aumenterà gradualmente il limite di peso per i camion fino alle 40 tonnellate, ma parallelamente aumenterà anche la tassa sul traffico pesante che non sarà più forfettaria per ciascun camion, ma commisurata alle prestazioni, ovvero applicata in base ai chilometri percorsi e ai tonnellaggi trasportati. Inoltre, per i camion rimane in essere il divieto di circolazione notturna e domenicale. Potendo trasportare semirimorchi e container anche di notte e di domenica, la ferrovia ne risulta avvantaggiata e i cittadini possono continuare a dormire sonni tranquilli. L'Europa è d'accordo, il popolo svizzero anche, e negli anni questa intesa dovrà comportare l'approvazione di diversi decreti federali di dettaglio.

Il problema di politica estera è stato dunque risolto in modo abbastanza soddisfacente. Rimane ancora quello di politica interna: dopo faticose trattative, Moritz Leuenberger e i promotori dell'Iniziativa delle Alpi convengono di non azzerare il numero dei camion di transito, ma per il momento di limitarlo a 650 000 all'anno, con decorrenza dal primo anno successivo all'apertura della galleria di base del San Gottardo. Questo obiettivo cambierà nel corso degli anni, in base alle circostanze.

Cronistoria dell'Iniziativa delle Alpi

1989: Inizia la raccolta di firme.

1994: Il popolo svizzero approva l'iniziativa.

- Trasferimento del traffico merci di transito dalla strada alla rotaia entro il 2004.
- Rinuncia ad un potenziamento della capacità delle vie di transito.

1995: Il ministro dei trasporti Moritz Leuenberger associa la NFTA alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP), all'Iniziativa delle Alpi, al limite delle 40 tonnellate e al «Decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici» (FTP).

1998: Votazione popolare: sì al budget di 30,5 miliardi di franchi del Fondo FTP, comprendente anche la costruzione della NFTA con le gallerie di base del Gottardo, del Lötschberg e del Ceneri.

1999: Legge sul trasferimento del traffico (valida dal 2001 al 2010).

- Introduzione della TTPCP dal 1° gennaio 2001.

- Costruzione della NFTA.
- Limitazione del traffico pesante transalpino a 650 000 camion all'anno, a decorrere dal primo anno successivo all'apertura della galleria di base del Lötschberg, cioè dal 2009.
- Riforma delle ferrovie.

2000: Incentivazione del traffico combinato accompagnato.

- La Confederazione delibera di sostenere il traffico combinato accompagnato con 200 milioni di franchi all'anno.

2008: Legge sul trasferimento del traffico merci.

- Limitazione del traffico pesante transalpino a 1 milione di camion dal 2011.
- Limitazione del traffico pesante transalpino a 650 000 camion all'anno, due anni dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo, cioè dal 2019.
- Incentivazione del trasferimento del traffico merci per un totale di 1,6 miliardi di franchi in dieci anni.
- Sovvenzioni al trasporto combinato strada-rotaia.
- Come opzione, Borsa dei transiti alpini per i camion.

Nuove menti modellano la società

E Hupac? Tutto sommato, potrebbe tranquillamente riposare sugli allori: alla fine, tutti gli attori sono dalla sua parte e qualsiasi decisione venga presa a livello politico o popolare torna a suo favore. Il traffico combinato su rotaia è fantastico! Ma le «sensazioni positive» non generano per niente un «daily business» più facile, in quanto la benevolenza delle nazioni europee verso la ferrovia e le belle dichiarazioni di intenti non vanno interpretate come una rinuncia al proprio senso di territorialità.

Certo, gli sforzi politici verso il trasferimento del traffico e la liberalizzazione dei trasporti ferroviari internazionali sono tangibili, ma in questo groviglio di interessi nazionali i processi sono molto complessi, laboriosi e di una lentezza

che stordisce. Gli artefici di Hupac devono quindi imparare anch'essi a concepire strategie a lunghissima scadenza, proiettate su decenni a venire, e nello stesso tempo non smettere mai, nella realtà del lavoro quotidiano, di lottare contro le avversità che ne derivano.

Non è certamente casuale, anzi molto opportuno, che proprio questa movimentata fase veda entrare nell'azienda nuovi quadri dirigenti che, assieme al direttore generale Theo Allemann, stabilizzeranno Hupac, modellandola in una società solida e chiaramente organizzata. E che ne terranno le redini per decenni fino ai giorni nostri.

La «trasformazione» inizia nel 1987: Hans-Jörg Bertschi diventa membro del Consiglio di amministrazione. Due anni prima il figlio di Hans Bertschi, cofondatore di Hupac, aveva portato a termine i propri studi di economia presso l'Università di San Gallo con la sua tesi di dottorato «Der alpenquerende Verkehr, dargestellt am Ausbau einer neuen Eisenbahntransversale durch die Schweiz» («Il traffico transalpino, interpretato come sviluppo di una nuova trasversale ferroviaria attraverso la Svizzera»). Bertschi prende come base una sua dettagliata analisi per illustrare come la prevista NFTA debba essere gestita, affinché il traffico merci transalpino sia redditizio da un punto di vista sia politico-economico che di economia aziendale. Quell'opera di 650 pagine diventa una guida essenziale per imprenditori e politici dei trasporti perché Bertschi, per la prima volta, vi definisce il rapporto costi-benefici del traffico combinato con una grande chiarezza dimensionale e di calcolo. Un lavoro che indurrà perfino il consigliere federale Adolf Ogi a ricorrere a Bertschi come consulente nella pianificazione e costruzione della NFTA. Hans-Jörg Bertschi è letteralmente un colpo di fortuna per Hupac, perché da un lato egli apporta l'esperienza pratica maturata nell'azienda e, dall'altro, come Dottore in Economia, ha eccellenti conoscenze teoriche. Si aggiunga il fatto che la società Bertschi SA continua ad essere il principale cliente di Hupac.

Nel 1988, un anno dopo l'ingresso di Bertschi nel Consiglio di amministrazione, Pietro Ris lascia il suo mandato di presidente del Consiglio di amministrazione per raggiunti limiti di età. Gli subentra Bernd Menzinger, CEO di Danzas Europa, che assume la funzione di delegato del Consiglio di amministrazione del Gruppo Danzas. In pratica, la carica di presidente del Consiglio di amministrazione di Hupac rimane sotto le ali della Danzas e Menzinger sa bene come debba essere strutturata un'azienda ormai cresciuta, per mantenere la sua grandezza nel tempo. Menzinger trasferisce su Hupac le strutture operative di Danzas, pur sempre la terza casa di spedizioni a livello mondiale, e trasforma «questa baracca in un'azienda coi fiocchi», per usare le sue parole. Egli si impegna nell'introduzione di una moderna economia aziendale, con una chiara strutturazione di ogni sfera di competenza e con obiettivi ben definiti. In breve: più struttura, meno istinto viscerale.

Sempre nel 1988 entra nell'azienda Peter Howald. Egli è in tutto e per tutto un uomo della ferrovia che aveva iniziato come disponente d'esercizio e da ultimo aveva assunto a Milano la rappresentanza generale delle FFS per il traffico merci. In veste di responsabile marketing, egli contribuirà in notevole misura allo sviluppo dei treni shuttle di Hupac e nel nuovo millennio, come membro della direzione, definirà la trazione diretta dei treni internazionali.

Nel 1988 arriva alla sede Hupac di Chiasso anche Beni Kunz. Nel suo caso non si tratta però di un nuovo ingresso, bensì di un ritorno a casa; infatti, dopo il suo tirocinio presso la Danzas di Zurigo, era entrato in Hupac già nel 1978, soprattutto allo scopo di imparare le lingue. Due anni dopo, Beni Kunz fece richiesta al presidente del Consiglio di amministrazione Pietro Ris di essere trasferito in una sede statunitense di Danzas, perché voleva imparare l'inglese. Ris acconsentì, a condizione che Kunz frequentasse la Scuola ufficiali. E così avvenne, ma i due anni in America diventarono otto anni trascorsi a New York, Cleveland e Norfolk, dove ebbe modo di conoscere da vicino la politica liberista del presidente Reagan, che ovviamente riguardava anche il settore ferroviario e dei trasporti. Un'esperienza che gli tornerà molto utile nel contesto europeo di liberalizzazione del trasporto ferroviario.

Tornato dagli Stati Uniti, Beni Kunz diventa responsabile operativo di Hupac e nel 2000 viene promosso a vicedirettore di Theo Allemann, per poi succedergli nel 2004 nella funzione di CEO di Hupac.

Infine, nel 1990 si unisce a Hupac anche Peter Hafner come responsabile finanziario e membro della direzione di Hupac. A tutt'oggi è l'uomo che calcola nei dettagli e segue tutti i progetti presenti e futuri, e che dal 2003 lo fa in veste di vicedirettore.

Il «dream team» è così al completo, finché non cambia qualcosa: a fine 1993 Bernd Menzinger si dimette dalla carica di presidente del Consiglio di amministrazione. Essendo nel frattempo stato promosso a CEO del Gruppo Danzas, non dispone più di tempo sufficiente per svolgere con scrupolo entrambe le funzioni.

Gli succede Hans-Jörg Bertschi, l'uomo che all'approccio informale unisce quello accademico e che come membro del Consiglio di amministrazione ha ormai maturato esperienza quanto basta per essere un buon presidente. E per esserlo tuttora.

A caccia in territori sconosciuti

La nuova squadra dirigenziale prende decisamente in mano il timone e, dato che in ultima analisi ogni azienda che opera sul mercato libero agisce per sé come meglio crede, il Consiglio di amministrazione prende ben presto una decisione fondamentale: espandersi in «territorio ostile».

Ricordiamoci quanti sono gli operatori di mercato coinvolti nel trasporto di una spedizione da A a B e le molteplici possibilità che ne derivano nell'interazione tra fornitori e beneficiari di prestazioni. Sebbene con la fondazione dell'UIRR gli operatori del traffico intermodale si uniscano in una specie di sindacato europeo, anche qui le regole di gioco interne sono concepite in modo da salvaguardare gli interessi di ogni singolo membro. Detto molto semplicemente, esse funzionano così: l'operatore intermodale del Paese di partenza e quello del Paese di arrivo organizzano un treno assieme e si spartiscono i margini di profitto. In seguito vengono coinvolte in questa normativa anche semplici società di transito. Il trasporto combinato internazionale rimane quindi un mercato con-



*Il trasporto combinato prende il via:
Hupac si espande nei Paesi limitrofi.*

trollato non solo dallo Stato ma anche dalle imprese, in cui ogni attore si prende una buona fetta della torta.

Questo conto può tornare a favore degli operatori di grandi Paesi come Germania, Francia o Italia, i quali possono praticamente contare su una seconda fonte di reddito, organizzando anche nel proprio Paese trasporti intermodali con percorsi superiori a 500 km. Essendo invece la Svizzera un Paese decisamente troppo piccolo, al suo interno il trasporto combinato non può essere assolutamente redditizio.

Hupac decide quindi di mettere mano a tutto ciò che è possibile acquisire per le proprie linee internazionali, utilizzando propri terminal, proprie filiali e contravvenendo così alle regole fondamentali dell'UIRR.

Inutile dire che questo fa incavolare gli associati UIRR che ne sono interessati, ma in cambio assicura a Hupac la sopravvivenza a lungo termine. In fin dei conti ciò è in coerenza anche con l'orientamento definito nella seduta costituyente, in cui Hupac aveva dichiarato la propria intenzione di operare con materiale rotabile di proprietà e quindi in completa autonomia dalle ferrovie statali. Solo che adesso vuole farlo all'estero con propri terminal, proprio personale e proprio materiale rotabile.

Per esempio in Germania: nel 1986 stabilisce un rapporto commerciale con l'impresa di trasporti Transco GmbH che da Rielasingen, sul Lago di Costanza, esporta regolarmente merci verso l'Italia. Hupac si aggiudica l'esecuzione di quei trasporti. Con un'azione lampo i collaboratori di Hupac installano nello scalo merci di Rielasingen una pesante gru pneumatica per il caricamento dei semirimorchi e allestiscono un terminal di trasbordo. Tutto funziona a meraviglia, ma non appena vengono a sapere delle macchinazioni di Hupac nella loro area territoriale, i dirigenti della sede centrale di Francoforte della Kombiverkehr tedesca vanno su tutte le furie. Il fatto che Hupac si permetta di cacciare nel loro territorio, fa letteralmente uscire di senno Ralf Jahncke, direttore generale della Kombiverkehr.

Tuttavia, dal punto di vista giuridico, in questo caso Hupac si muove su un terreno assolutamente sicuro: tra la Germania e la Svizzera esiste infatti un trattato internazionale in base al quale, tramite il ponte sul Reno di Hemishofen, Rielasingen è interamente collegata alla rete ferroviaria svizzera, con funzionamento assicurato da ferrovia e personale svizzeri ...

In altri casi, la situazione di fatto o giuridica non è sempre così chiara, essendovi spesso associate molte circostanze avverse e situazioni di animosità. Hupac sta guadagnandosi la fama di «enfant terrible» del traffico intermodale europeo, ma ciò malgrado Pietro Ris, presidente del Consiglio di amministrazione di Hupac, viene eletto due volte, nel 1974 e nel 1986, a presidente dell'UIRR con mandato biennale. Il direttore di Hupac, Theo Allemann, manterrà addirittura per dodici anni, dal 1976 al 1988, la carica di segretario generale dell'UIRR.

È però probabile che queste nomine alle più alte cariche rappresentino anche un implicito apprezzamento dell'aggressiva strategia estera di Hupac. Questo perché molti aderenti all'UIRR riconoscono in cuor loro che, nel lungo periodo, questo modello gestionale gioverà alla causa del trasporto intermodale internazionale più della mentalità protezionistica dello Stato. Di fatto, con le proprie attività nel presunto territorio ostile, Hupac definirà e consoliderà il traffico combinato nel corso degli anni fino ai giorni nostri. Questo risulta particolarmente evidente negli anni di economia stagnante che seguono il grande crollo borsistico del 2008, in cui imprese di traffico combinato di tutta Europa vanno a rotoli e/o vengono rilevate da ferrovie statali. Hupac può invece superare quel periodo difficile perché in molti settori dispone di una propria infrastruttura dalle solide basi e soprattutto di vasta portata. Non c'è da stupirsi che Hupac sia oggi vista come la società di trasporto intermodale meglio posizionata in Europa e quella dotata dei migliori collegamenti ferroviari.

Un'altra rivoluzione: i treni shuttle

La pratica delle «proprie linee di traffico» apre agli strateghi di Hupac la strada verso un'ulteriore innovazione che scuote nuovamente dalle fondamenta l'intero settore su scala europea: i treni shuttle. La nozione di questo sistema ci proviene dal trasporto privato, per esempio dalla Festa federale della lotta svizzera, dove un bus navetta fa la spola tra l'arena e il poco lontano autoparcheggio per trasportare i visitatori fino alla festa e poi riportarli indietro.

Il trasferimento su rotaia del concetto di autobus navetta richiede delle precisazioni: è assolutamente pacifico che il treno effettui delle corse di andata e ritorno tra i punti A e B secondo una tabella di marcia affidabile, e in questo il treno shuttle non si differenzia da un normale treno merci. La diversità consiste nel fatto che il treno shuttle circola mantenendo sempre ed esattamente la medesima composizione e il medesimo numero di vagoni, poco importa se un vagone è carico oppure no: ed è proprio questa l'idea rivoluzionaria.

Infatti, tutte le ferrovie europee applicano da sempre la ferrea regola che un carro merci può viaggiare solo se è carico di merci. Il carro che rimane vuoto viene messo fuori servizio e al limite un convoglio completamente vuoto viene spostato da un luogo per essere caricato in un altro luogo. Ma in un treno merci i carri vuoti non sono perdenti, per niente: sarebbe davvero un'operazione deficiaria. I carri vuoti e quelli pieni vengono invece manovrati, finché un convoglio sia composto esclusivamente da carri pieni.

Per riuscire a comporre un treno completo è quindi assolutamente usuale che più operatori si mettano insieme, ad esempio che un treno sia composto da carri di Hupac, di Kombiverkehr e di Novatrans, e che la fattura venga equamente ripartita fra tutti. Per inciso, questo sistema di treni composti da singole spedizioni di vari operatori si chiama «traffico diffuso».

Se però si mettono da parte le vecchie procedure di lavoro e la rigidità mentale e si considera il tutto sotto gli aspetti economici, un treno shuttle comporta solo dei vantaggi.

- Lo smistamento dei carri ferroviari viene eliminato, il che si traduce in un risparmio di tempo e di denaro sia nella disposizione che nell'operatività locale.
- L'eliminazione delle operazioni di smistamento aumenta la puntualità dei treni, perché durante la manovra dei carri si verificano sempre imprevisti che provocano ritardi.
- Maggiore puntualità significa meno reclami da parte dei clienti e quindi minori costi amministrativi per il loro disbrigo.
- Invece dell'abituale documento di trasporto per ogni spedizione, è necessario un unico documento per l'intero treno. Ciò semplifica l'amministrazione interna e abbrevia notevolmente i tempi di sosta ai valichi di frontiera, il che a sua volta aumenta la velocità del treno.
- La manutenzione e la revisione possono essere eseguite sull'intero treno shuttle. Non è quindi più necessario dare disposizioni per ogni singolo carro, con un conseguente abbattimento dei tempi e degli oneri di pianificazione dei lavori.
- Invece del finora variabile addebito per treno, i posti di carico su treni shuttle vengono offerti a prezzi fissi. Ne conseguono una migliore pianificazione dei costi e una sensibile riduzione delle spese di contabilità debitori.
- Forte aumento della capacità nei terminal rispetto all'approntamento di singoli vagoni.
- Il fatto che i treni shuttle si compongano esclusivamente di materiale rotabile di Hupac, elimina i sensibili oneri amministrativi legati all'organizzazione e contabilizzazione di treni condivisi.

- La fissa e spesso meglio pianificabile nuova offerta invoglia maggiormente gli autotrasportatori a trasferire il traffico merci di lunga percorrenza dalla strada alla ferrovia. Hupac ci conta molto perché l'idea del treno shuttle deve ancora trovare una sua forte affermazione.
- Dalla somma dei suddetti punti appare evidente che i treni shuttle sono anche rispettosi dell'ambiente.
- Il caricamento di camion e di auto sull'Autostrada Viaggiante si avvale sin dall'inizio di composizioni fisse di treno.

Una volta di più, la scelta più ovvia è a portata di mano. Inoltre, calcoli interni indicano che tutto sommato ogni treno shuttle viene a costare 2000 franchi in meno di un treno singolo. Un nuovo sistema di elaborazione elettronica dei dati introdotto in quel frattempo assicura anche un miglior monitoraggio dei treni in movimento e un'integrazione ottimale dei clienti nel sistema di prenotazione diretta, oggi denominato open source. In conclusione, nel mondo del trasporto merci su rotaia Hupac torna a forzare un cambiamento di mentalità nell'interesse della ferrovia. Inoltre, visto che il treno shuttle torna anche a beneficio dell'ambiente, assieme alla nuova offerta commerciale è la stessa Hupac a introdurre al suo interno un Sistema di Gestione Ambientale (SGA).

Questo sistema di shuttle viene sviluppato da una squadra di sei persone, chiamata Gruppo di Coordinamento Strategico. Fatto tanto straordinario quanto confortante che caratterizza questo gruppo è che esso sia composto per una metà da uomini di Hupac e per l'altra metà da uomini delle FFS, e che quindi entrambe le componenti lavorino per raggiungere un obiettivo comune: Cuno Amiet, Samuel Ruggli e Theo Stucki sul versante ferroviario, Theo Allemann, Beni Kunz e Peter Howald sul versante Hupac.

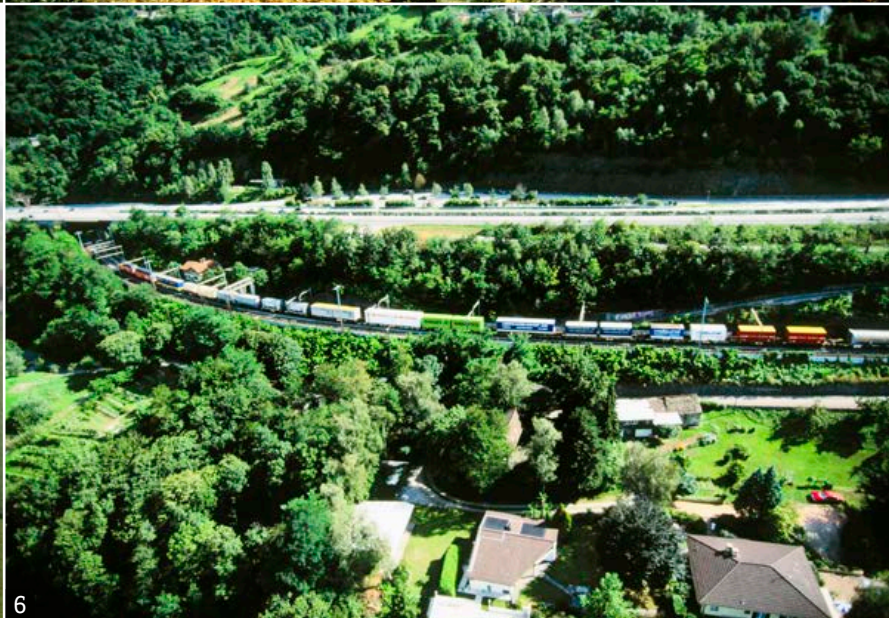
Al cambio di orario di dicembre 1989, Hupac attiva il primo treno shuttle europeo, ovviamente sulla collaudata linea Colonia-Busto Arsizio, per più corse in ciascun giorno lavorativo. Ma il resto dell'universo ferroviario reagisce con indignazione. Traditori! Intrallazzatori! Distruttori di posti di lavoro! Nessuno si sforza di trovare parole di lode come «promotori dell'efficienza», «progressisti» o magari «visionari». Tuttavia, rendendosi conto dell'utilità di un treno shuttle, la tedesca Kombiverkehr vuole entrare subito nell'affare e aggiungere suoi carri ai treni shuttle di Hupac. Questo però non appare sensato, proprio per i motivi sopra menzionati. Hupac le dice quindi di no e Kombiverkehr è risentita. Le ferrovie di Stato non riconoscono l'utilità dei treni shuttle e ancora per diversi anni li assoggetteranno ai medesimi costi applicabili ai treni del traffico diffuso. Hupac è però ben determinata a imporsi con la sua invenzione, tanto che il commento di Hans Bertschi, padre di Hans-Jörg, diventa presto leggendario: «E se i ferrovieri non lo capiscono, noi andremo comunque avanti, anche se dovessimo saldare insieme i carri.»

Tuttavia, nell'arco di alcune settimane, i conti di Hupac si dimostrano giusti. Essendo sostenuta la domanda dei clienti, la rete degli shuttle viene rapidamente potenziata. Nel 1996, sei anni dopo il debutto del treno shuttle, circolano ogni giorno tra Scandinavia, Germania, Svizzera e Italia, su un totale di otto linee, ben 32 treni shuttle completi, composti da 27-30 carri. Solo tra Colonia/



I treni shuttle stanno rapidamente consolidando il loro successo e i singoli collegamenti ferroviari fissi stanno dando vita a una rete shuttle. Nel 1995 Hupac affida a numerosi fotografi l'efficace accentuazione mediatica dei treni shuttle.

- 1 *Sul ponte di Intschi Tobel, al di sopra di Amsteg UR.*
- 2 *Tra il lago di Immen e Arth Goldau SZ.*
- 3 *Sulla Biaschina nei pressi di Giornico TI.*
- 4 *Sul viadotto di Säcken, al di sotto di Gurtellen UR*
- 5 *Tra Steinen e Svitto SZ*
- 6 *Nei pressi di Cadenazzo TI*



Mannheim e Busto Arsizio se ne contano sei al giorno. In una fase di recessione economica, in cui altri trasportatori devono incassare perdite di fatturato, il treno shuttle è in pieno boom, tra l'altro senza che nei primi quattro anni d'esercizio vengano applicati aumenti di prezzo.

Nel frattempo, anche altre imprese di trasporto combinato offrono questo servizio e si mostrano entusiaste della grandiosità dei treni shuttle per tutte le parti coinvolte. Nel 1997 la casa editrice Huss di Monaco di Baviera, specializzata in logistica, arriva perfino a conferire a Hupac, per la sua coraggiosa opera di introduzione del treno shuttle, il prestigioso Premio annuale europeo per la sostenibilità nei trasporti. È il periodo in cui Hupac già gestisce con i treni shuttle oltre l'80 per cento del suo intero volume di spedizioni. Il cubo di metallo che poggia su un angolo si trova tuttora nella grande sala riunioni della sede Hupac, a Chiasso.

È con un certo orgoglio che il direttore Beni Kunz, un anno dopo la cerimonia di premiazione a Monaco, in un'intervista con la «Handelszeitung» dichiara che «Hupac, con il suo progetto dei treni shuttle, è stata una precorritrice nella fornitura di servizi così determinanti».

Terminal inteso come hub

L'idea e l'utilità pratica dei treni shuttle sono però destinate a segnare molti altri progressi: quando più treni shuttle provenienti da varie stazioni di partenza raggiungono il medesimo punto d'arrivo, le spedizioni in arrivo possono essere nuovamente raggruppate e quindi inoltrate. Supponiamo allora che a Busto Arsizio arrivino ogni giorno due treni shuttle da Anversa, Amburgo, Colonia e Singen, e che ognuno di quei treni trasporti quattro spedizioni con destinazione Napoli. A Busto Arsizio tutte queste spedizioni potranno allora essere caricate su un altro treno in partenza per l'Italia meridionale. Se si trattasse di persone, si parlerebbe di un cambio di treno.

Raffrontando questo sistema con il trasporto aereo, Busto Arsizio sarebbe un hub, ma nel trasporto intermodale strada-ferrovia si parla di gateway e treni gateway. Nel 1997 il volume di trasporto della rete di treni shuttle è abbastanza consistente da dare il via al primo treno gateway diretto in Italia che viaggerà da Busto Arsizio a Pomezia, nei pressi di Roma.

Il settore torna a guardare a Hupac con invidia e la ferrovia ad agitarsi perché i treni gateway vengono caricati e scaricati mediante gru a portale e le spedizioni «passano» da uno shuttle all'altro. Le ferrovie continuano a non capire che lo smistamento di carri ferroviari, per esse sacrosanto, costa molto più tempo e denaro.

Ma anche il sistema gateway si affermerà in tutta Europa e procurerà a Hupac un positivo «effetto retroattivo»: grazie al crescente volume di traffico merci dei treni gateway, ben presto arrivano a Busto Arsizio i primi treni shuttle dal Sud Italia.

In questa ventennale fase di consolidamento, Hupac conosce quindi uno sviluppo più che soddisfacente a dispetto di tutte le turbolenze politiche, sociali ed economiche.

Hupac nel dicembre 1990

40 collaboratori
165 266 spedizioni (nell'intero anno)
885 carri di proprietà
Fatturato di 125 milioni di franchi

Hupac nel dicembre 1995

125 collaboratori
275 311 spedizioni (nell'intero anno)
1160 carri di proprietà
Fatturato di 173,4 milioni di franchi

Hupac nel dicembre 2000

201 collaboratori
373 739 spedizioni (nell'intero anno)
1844 carri di proprietà
640 carri a noleggio
Fatturato di 281,2 milioni di franchi

Agli inizi del nuovo millennio Hupac può vantare un solido posizionamento ed è un'ottima cosa, perché è adesso che inizia la fase europea: sebbene la liberalizzazione delle ferrovie all'interno della CEE/UE fosse già da tempo una realtà, sarà solo nel primo decennio del nuovo secolo che essa troverà una sua lenta attuazione. Almeno in parte, e comunque molto lentamente. In altri termini: è adesso che le cose iniziano a complicarsi.

Prima di lanciarsi in nuove avventure, dedicheremo il prossimo capitolo all'evoluzione del materiale rotabile. Anche questo un comparto in cui per decenni Hupac è stata termine di paragone a livello europeo.

**«La colonna
portante
di Hupac è il
proprio
materiale
rotabile.»**

*Theo Allemann,
Direttore generale di Hupac, 1968*

04

Da A a B:

L'ABC del materiale rotabile

Nel trasporto combinato la domanda cruciale è: come deve essere fatto un carro ferroviario affinché possa trasportare in modo ottimale e sicuro un'unità di carico stradale? Il reparto tecnico di Hupac raccoglie da decenni le esigenze del mercato, dell'infrastruttura e dell'esercizio ferroviario. In collaborazione con i vari costruttori e gli esperti ferroviari, i suoi ingegneri assicurano la costante evoluzione dei carri in termini di lunghezza, portata, altezza del piano di carico e silenziosità. Molte migliorie tecniche sono state adottate anche da altri attori del settore ferroviario e rappresentano tutt'oggi uno standard in tutta Europa: Hupac funge da forza trainante nello sviluppo di materiale rotabile per il trasporto intermodale. In questo capitolo, i suoi ingegneri ci introducono alla loro materia.



2 luglio 1968: I primi carri di Hupac nella stazione di Giubiasco, presso Bellinzona. Si tratta di carri Wippen a due assi. I semirimorchi da caricare vengono movimentati orizzontalmente da un trattore che li posiziona nel modo più corretto. Il piano di carico mobile e molleggiato (da qui il nome Wippen) viene premuto verso il basso dal peso del semirimorchio. I carri erano stati noleggiati dalle Deutsche Bahn, in attesa della consegna dei carri commissionati alle Ferriere Cattaneo.

Le tre epoche

Prima fase operativa, 1968–1977: rudimentale e rustico, tale era il trasporto combinato nei suoi primi anni. Il caricamento viene effettuato in orizzontale, vale a dire che i semirimorchi vengono spinti sul carro tramite una rampa di carico e poi fissati con funi metalliche. Vengono caricati anche autocarri completi con altezza massima di 3,50 metri.

Seconda fase operativa, 1978–1988: la laboriosa movimentazione orizzontale viene sostituita da quella verticale mediante gru. Si possono così trasportare nuovi tipi di unità di carico, come cisterne e casse mobili. Con l'avvento dei carri tasca l'altezza massima aumenta a 3,60 metri.

Terza fase operativa, 1989–oggi: inizia l'industrializzazione del trasporto intermodale. Il materiale rotabile viene sempre più perfezionato, in modo che un treno possa trasportare unità di carico più alte e più pesanti, e nel maggior quantitativo possibile. Parallelamente anche l'ecocompatibilità migliora: inizia l'epoca del risanamento fonico.

Varietà della flotta e lavoro di squadra

Al fine di ottenere un favorevole rapporto «peso/carico utile», un carro merci deve essere il più leggero possibile. Inoltre è opportuno che sia solo un po' più lungo della lunghezza delle unità di trasporto intermodale, se si vuole una composizione treno ottimale. Infine, l'altezza del piano di carico deve essere la minore possibile.

La varietà di carri di cui Hupac dispone proviene da un lato dalle continue modifiche dei veicoli stradali in termini di dimensione e portata e, dall'altro, è il risultato della serie di progressi tecnici che gli ingegneri Hupac, Leonardo Fogu – Direttore Fleet Management – con Michael John e la loro squadra zelante, hanno sviluppato in collaborazione con i costruttori di carri. La maggior parte delle migliorie sono state realizzate assieme a Ferriere Cattaneo di Giubiasco (Svizzera), Josef Meyer di Rheinfelden (Svizzera), Talbot di Aachen (Germania) e successivamente anche con la Waggonbau di Niesky (Germania). Questi miglioramenti sono anche frutto di una metodica analisi del mercato, legata ad un'attività di scambio di informazioni con clienti Hupac, con i costruttori di unità di carico e con le Ferrovie Federali Svizzere.

Oggi Hupac possiede più di 5'500 piattaforme di carico. Oltre ai 400 carri per l'Autostrada Viaggiante (RoLa), la flotta si compone principalmente di carri pianale e tasca per il traffico combinato non accompagnato, nelle versioni a 4 e a 6 assi oppure 2 piattaforme a 4 assi collegate con «l'accoppiamento corto».



Un nuovo carro ultrabasso, 1980.



Un nuovo carro Jumbo, 1989.



Carro doppio ribassato Mega II a 2x4 assi, 2004.



T3000: carro tasca doppio a 6 assi, 2014.

Cos'è un carro pianale?

Un carro pianale è un vagone a quattro assi con lunghezza del piano di carico di 60 piedi (18,24 metri) e peso proprio di circa 20 tonnellate. Questo carro standard permette di trasportare container da 20, 30 o 40 piedi, per un carico totale di 70 tonnellate.



Carro pianale a 4 assi da 60 piedi.

Dato che il trasporto di casse mobili fa sì che una parte della lunghezza del piano di carico rimanga inutilizzata, Hupac ha sviluppato un carro pianale a 4 assi (CT Lungo) per il trasporto di tre casse mobili lunghe 7,45 metri. Questo carro presenta una lunghezza totale di 23,89 metri per una lunghezza del piano di carico utile di 22,59 metri. Dotato di un peso proprio di 22 tonnellate, può portare 68 tonnellate di merce.

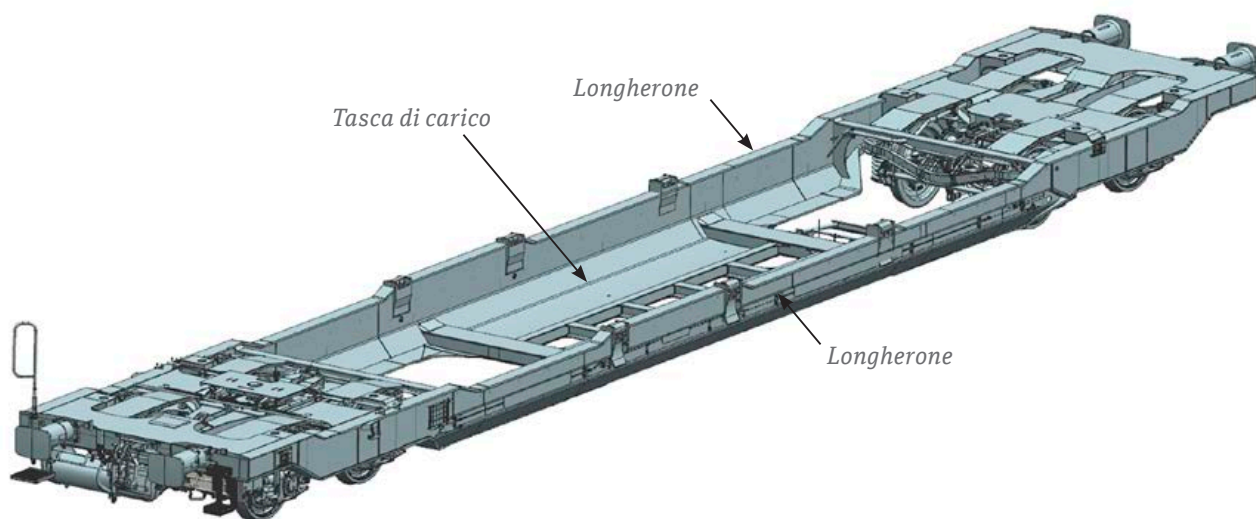


Carro pianale a 4 assi da 73 piedi (CT Lungo).

Il tank container per il trasporto di liquidi arrivano spesso a pesare 36 tonnellate. Su un carro pianale a 4 assi ne bastano quindi due per superare il carico massimo ammesso di 70 tonnellate. La risposta di Hupac è un carro pianale più leggero, il cosiddetto CT Light, con peso proprio inferiore a 18 tonnellate.

Cos'è un carro tasca?

I carri tasca sono dei carri speciali per il trasporto di semirimorchi trasbordabili con gru. In sostanza, i carri a carrelli consistono di due longheroni molto distanziati tra loro, con una tasca corta sottostante destinata ad alloggiare le ruote e con una ralla (selletta di appoggio) che sostiene e blocca la parte anteriore del semirimorchio. I longheroni sono muniti di clappe ribaltabili con perni (caviglie), allo scopo di consentire anche il trasporto di casse mobili e container.



Carro tasca a 4 assi



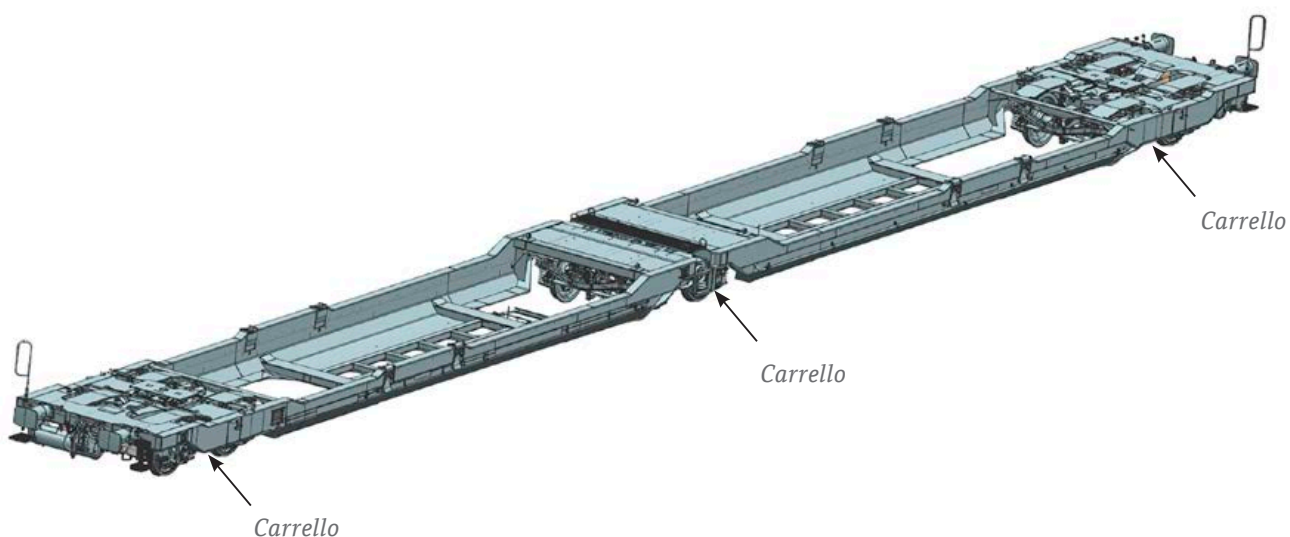
Ogni carro tasca è anche un carro pianale per container o casse mobili. Le caviglie ribaltabili consentono di sistemare il container o la cassa mobile sopra la tasca del carro. La selletta di appoggio viene ripiegata nella tasca oppure spostata e bloccata verso l'estremità del carro. Nell'ultima generazione di carri tasca, la selletta di appoggio presenta un'altezza minima che è inferiore all'altezza del piano di carico per container e quindi non è necessario spostarla.

Cosa sono i carri doppi?

I carri doppi sono due vagoni collegati in modo permanente e che quindi in esercizio non possono essere staccati. Tale collegamento è realizzabile mediante un cosiddetto accoppiamento corto. Si parla allora di un carro con 2 piattaforme 4 assi, quindi di quattro carrelli (otto assi) per ogni carro.

Un'altra variante è quella ad «accoppiamento articolato», che prevede l'impiego di tre carrelli la cui articolazione è incentrata sul carrello intermedio. In questo modo il carro articolato è costituito da sei assi invece di otto come accade per quelli con l'accoppiamento corto.

Il vantaggio dei carri doppi risiede nel fatto che sono più corti di due carri agganciati in modo tradizionale. In questo modo un treno con lunghezza di 550 metri può trasportare un maggior numero di unità di carico.




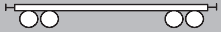


Carro doppia tasca articolato a 6 assi




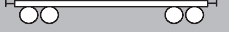


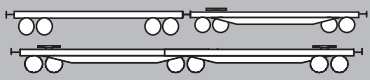
Selletta di appoggio regolabile su tre altezze per il fissaggio dei semirimorchi sui carri tasca di ultima generazione T3000e, nella posizione superiore (a sinistra) e inferiore.

Cronologia dei tipi di carro

Anno	Tipi di carro			
	 2 assi	 8 assi	 4 assi	 4 assi
1967 1968	Carro Wippen			
1969		Carro per RoLa «Simmering Graz-Pauker»		
1971				
1979			Carro tasca I	
1979	Nuova codifica dell'infrastruttura ferroviaria in Svizzera con altezza di 3,80 m.			
1980		Carro ultrabasso per RoLa		
1983			Carro tasca II	
1984			Carro tasca III	
1987				Carro pianale 60' per container/casse mobili
1989 1990				
1992			Carro tasca IV	

	Unità di carico/Moduli
 <p>2x4 assi e 6 assi</p>	<p>Il primo carro Hupac è a 2 assi ed è omologato per un carico utile di 16 t. Il caricamento è orizzontale: l'autocarro sale sul carro in retromarcia tramite una rampa, poi la motrice, con la selletta in posizione orizzontale, viene distaccata e il semirimorchio viene fissato con funi metalliche.</p>
	<p>Il primo carro per il caricamento di camion completi con carico utile di 16 t.</p>
<p>Carro Wippen</p>	<p>La nuova serie di carri Wippen dispone di 4 assi e arriva a un carico utile di 25 t.</p>
	<p>Il primo carro tasca per caricamento verticale con gru, adatto sia per semirimorchie per casse mobili e container. Il carico utile è di 44 t su una lunghezza di 13 metri. L'altezza di carico è ribassata a 330 mm dallo spigolo superiore della rotaia.</p>
	<p>Carro ultrabasso ad «accoppiamento corto» con piano di carico ribassato e continuo. Gli autocarri salgono dalla parte posteriore del treno, come su una lunga strada continua. Il carro dispone di carrelli a 4 assi con ruote ultra-piccole da 360 mm.</p>
	<p>La nuova serie di carri tasca arriva a un carico utile di 60 t per una lunghezza del piano di carico di 16 metri.</p>
	<p>Il carro tasca III è lungo 18 metri e può caricare unità di carico più larghe, fino a 2,60 m.</p>
	<p>Il primo vero carro pianale per container e casse mobili, ottimizzato per il trasporto di tre unità di carico da 20 piedi. Il carico utile totale è di 70 t.</p>
<p>Jumbo</p>	<p>Il primo carro doppio con «accoppiamento corto intermedio». Il piano di carico per il trasporto di casse mobili e container è ribassato di 23 cm rispetto allo standard, rendendo quindi possibile il trasporto di contenitori più alti.</p>
	<p>Nel carro tasca IV, Hupac introduce la selletta regolabile su due altezze, che le consente di adattarsi a semirimorchi di diversa costruzione e, nella sua posizione più bassa, di guadagnare 15 centimetri in altezza. Il piano di appoggio delle ruote del semirimorchio è stato ribassato di 6 cm, trovandosi ora a 270 mm dallo spigolo superiore della rotaia. Per il settore questo si traduce nella possibilità per il carro tasca IV di trasportare semirimorchi con altezza interna di 270 cm, ovvero con 20 cm in più rispetto a prima.</p>

Anno	Tipi di carro			
	 2 assi	 8 assi	 4 assi	 4 assi
1994				
1995				Carro pianale CT Lungo da 73'
1997				
2001	Acquisto di nuovi carri dotati di ceppi dei freni «silenziosi» in materiale composito (tipo K).			
2004		Carro ultrabasso con piano di carico ribassato, per RoLa		
2004				
2005				Carro pianale CT Light da 60'
2006			Carro tasca V	
2008	Hupac si assume la responsabilità «in toto» per la manutenzione del proprio materiale rotabile.			
2013				Carro pianale 60' per scartamento largo russo
2014				
2015	Conclusione del programma di risanamento fonico; acquisto di carri con freni a disco.			
2016				
2017				Carro pianale 48'

 <p>2x4 assi e 6 assi</p>	Unità di carico/Moduli
Mega I	Il carro doppio Mega I è un'evoluzione del carro Jumbo. Dotato di un piano di carico più lungo, offre una maggiore flessibilità operativa nel carico di unità diverse.
	Questo carro pianale lungo a 4 assi – per container e casse mobili – è stato ottimizzato per il trasporto di tre unità da 23 piedi.
Mega II, serie 1	Il piano di carico del carro doppio Mega II è stato ribassato di altri 9 cm (è di 32 cm più basso rispetto a un vagone standard) per il trasporto di container e di casse mobili alti. Sviluppato nelle versioni doppia-tasca e tasca-pianale, questo carro assicura grande flessibilità operativa.
	Nuovo carro RoLa a 8 assi con piano di carico ribassato tra i carrelli, per il trasporto di autocarri di 4 metri sul Gottardo.
Carro pianale articolato da 90'	Carro pianale articolato a 6 assi per il trasporto di due unità di carico da 45 piedi.
	Struttura leggera per un maggiore carico utile: la riduzione della tara da 20 a 17 t rende possibile il trasporto di unità di carico più pesanti.
	Il carro tasca V dispone di una selletta regolabile su tre altezze diverse, che è dotata di un crash element di nuova concezione: il fissaggio del semirimorchio nel carro è talmente solido e sicuro da rendere superfluo il bloccaggio meccanico delle ruote. Questo offre una maggiore flessibilità nel carico di veicoli di ogni tipo.
	Allo scopo di favorire la propria espansione sui mercati russi e asiatici, Hupac inizia a procurarsi dei carri pianale per il trasporto di container e casse mobili per lo scartamento largo russo.
Carro doppia tasca articolato T3000	L'ultracorto carro doppia tasca articolato a 6 assi T3000 è in grado di caricare due semirimorchi su una lunghezza di soli 34,2 metri.
Carro doppia tasca articolato T3000 con freni a disco	Hupac inizia ad acquistare carri dotati di freni a disco.
	Carro pianale da 48 piedi ottimizzato per il trasporto di contenitori cisterna pesanti da 24 piedi. Tara di 16 t.

Ruote piccole per l'Autostrada Viaggiante

Considerato che l'Autostrada Viaggiante (RoLa) prevede il caricamento dell'intero autocarro (semirimorchio + motrice), a differenza dell'utilizzo del tradizionale carro tasca, è necessario che anche al di sopra dei carrelli vi sia una ridotta altezza di carico. Le ruote del vagone presentano quindi un diametro massimo di soli 380 millimetri, poco di più della ruota di una carriola.

Questo fa sì che anche il carico per sala montata (così è definito il peso massimo ammissibile su singolo asse) venga a ridursi ad un massimo di 8,25 tonnellate per ognuna di esse, quindi inferiore a quello di 22,5 tonnellate ammesso per le «normali» ruote con diametro di circa 1 metro. Di conseguenza, i carri utilizzati per l'Autostrada Viaggiante devono essere muniti di otto ruote (8 x 8,25 t = 66 tonnellate, meno la tara di 18 t = 48 tonnellate di carico utile). Questi parametri si ottengono con due carrelli a 4 assi.



Confronto tra il carrello a 2 assi di un carro pianale o tasca (a sx) e il carrello a 4 assi di un carro RoLa.



Dal vivo: carrello RoLa a 4 assi.

Cos'è un profilo ferroviario?

In molti Paesi europei la sezione superiore della maggior parte delle unità di trasporto intermodali (UTI) che vengono caricate sui carri merci va oltre la sagoma di spazio libero. Ai sensi della norma 502 dell'Unione Internazionale delle Ferrovie UIC (Union Internationale des Chemins de Fer), il loro trasporto è quindi soggetto alla procedura prevista per le spedizioni straordinarie. Trattandosi però di una procedura relativamente complessa si è provveduto a una semplificazione normativa.

Per facilitare e accelerare le procedure in modo affidabile, è stato introdotto un sistema di codifica per ogni elemento del traffico combinato. Tale sistema garantisce la sicurezza d'esercizio delle unità di trasporto intermodali, indicandone le linee limite. Il sistema stabilisce una correlazione tra le tratte, le unità di trasporto intermodali e i carri, secondo quanto descritto nella norma UIC 596-6.

La codifica delle tratte serve a stabilire quali profili delle unità di carico, combinati con i parametri tecnici dei carri, sono ammissibili in determinate relazioni di traffico intermodale.

Questo sistema sta garantendo già da decenni la sicurezza dell'esercizio ferroviario ed è applicato dalle varie società dell'intera catena del traffico combinato.



Esempio di codifica sulla tratta Svizzera – Nord Italia.

A sx: per semirimorchi (P = Poche). A dx: per casse mobili (C = Caisse mobile).

P 398	a b c 3		C 45	45
98 XL	d e f g		S 46	2550
040 • KR0481 • WKESD000000733636			040 • S10173 • 000000000000144786	

Esempio di targhe di codifica di UTI.

A sx: per semirimorchi (P). A dx: per casse mobile (C).

Perché è necessario aumentare il profilo ferroviario?

(Vedasi anche «Maggiore altezza di carico per merci leggere» e «Maggiore carico utile per merci pesanti».)

La rapidissima evoluzione dei veicoli stradali ha imposto un costante sviluppo anche del traffico intermodale. Man mano che i veicoli stradali diventavano sempre più pesanti, più lunghi e più alti, il trasporto su rotaia doveva trovare delle soluzioni sia a livello infrastrutturale sia per quanto riguarda la struttura stessa dei carri ferroviari. Ecco gli sviluppi più rilevanti:

- Grazie allo sviluppo di carri tasca nelle versioni da I a V si è consolidata sempre più la possibilità di caricare semirimorchi di maggiore altezza. Questo si è ottenuto attraverso l'abbassamento del piano di carico dai 41 centimetri iniziali ai 33 e infine ai 27 centimetri al di sopra dello spigolo superiore della rotaia, combinato con l'impiego di sellette d'appoggio regolabili in altezza (v. «La selletta d'appoggio regolabile su tre altezze»).
- Negli anni '70 le linee ferroviarie sono state oggetto di vari interventi: in particolare, abbassamenti dei binari, incrementi di profili e cambiamenti di segnaletica per la gestione del traffico.
- Ad inizio anni '80 è stato messo in esercizio il profilo P60 per il traffico combinato (codifica di profilo per semirimorchi con altezza totale di 3,9 metri) sulla linea del Gottardo per le tratte Basilea-Chiasso e Basilea-Luino.
- Nel 1991 è stato sottoscritto tra Svizzera, Germania e Italia un accordo per il miglioramento del trasporto transalpino (documento 0.740.79). Obiettivo: P80 (profilo di codifica per semirimorchi con altezza totale di 4,1 metri).

La selletta d'appoggio regolabile su tre altezze

La selletta d'appoggio regolabile su tre altezze diverse è stata concepita allo scopo di consentire il caricamento di vari tipi di semirimorchi con diametri di ruota diversi. Posizione superiore: 1130 millimetri – posizione intermedia: 980 millimetri – posizione inferiore: 880/850 millimetri.

L'altezza di 880/850 millimetri riguarda i cosiddetti Megatrailer che hanno ruote con diametri inferiori e quindi consentono maggiori volumi di carico.



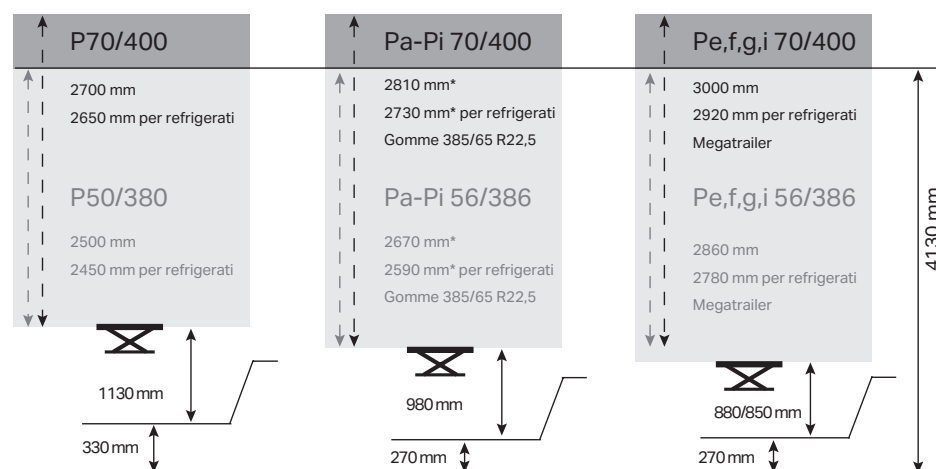
Altezza di 880 mm



Altezza di 980 mm



Altezza di 1130 mm



Dimensioni massime dei semirimorchi spediti dal Nord Europa ai terminal del Nord Italia e viceversa.

Pa-Pi 70/400 Verona via Brennero e Novara via Domodossola e Borgomanero (Pa-Pi 76/406 su carri con cifra +6). N.B.: P = "Poche" in francese che corrisponde a tasca, a, b, c, ecc. indicano la compatibilità del semirimorchio con i diversi carri a tasca.

P50/380 e P56/386 Milano, Busto, Novara, Brescia, Verona... via Gottardo. N.B.: dal 2020 si avrà il P400 = 4 m anche sul Gottardo.

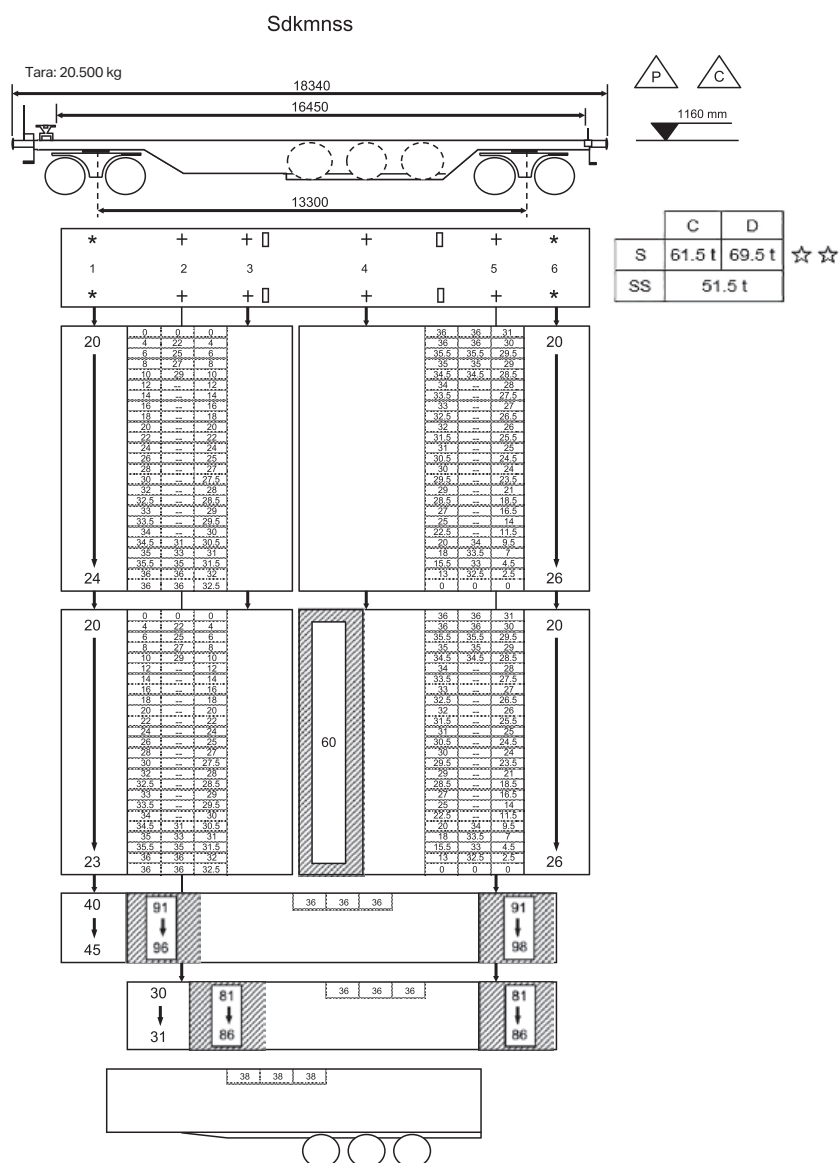
**** Con pneumatici 385/55 R22,5 è possibile aumentare l'altezza di circa 50 millimetri.**

Cos'è uno schema di carico?

Lo schema di carico (v. figura) è un documento che serve ad assicurare un caricamento ottimale delle varie unità di trasporto intermodale sul carro. In particolare, è di ausilio nell'osservanza dei pesi limite delle unità combinati con lo sfruttamento delle diverse posizioni di carico.

La varietà di lunghezza delle casse mobili o dei container rende necessaria la presenza di diversi blocchi di fissaggio. Sul carro sono quindi montate delle caviglie di fissaggio, il cui utilizzo è funzionale alle possibili combinazioni di casse mobili e container.

I dati riportati nello schema di carico sono anche utilizzabili a livello informatico sia per il controllo automatico del peso delle unità di carico sia per l'ottimizzazione (combinazione delle unità sul vagone) del carico del treno.



Esempio di uno schema di carico.

Scartamento ferroviario normale / largo

Lo scartamento in uso in Cina e nel 90 per cento della rete ferroviaria dell'Unione Europea è di 1435 millimetri (4 piedi e 8½ pollici). Lo si definisce scartamento standard.



In Russia, Kazakistan, Bielorussia e Mongolia lo scartamento è di 1520 millimetri, quindi con 85 millimetri in più di larghezza, il che rende difficoltoso il traffico continuo di merci dall'Europa verso la Cina passando per la Russia. Tutte le varianti tecniche di equipaggiamento dei carri per il cambio automatico di scartamento sono costose e comportano perdite di tempo alla frontiera.

Più veloce è invece il trasbordo delle merci da vagoni a scartamento ridotto su vagoni a scartamento largo e viceversa. Dal 2013 Hupac sta investendo anche in carri con carrelli a scartamento largo per i trasporti verso e attraverso la Russia.



Carro pianale a 4 assi di Hupac per la Russia.

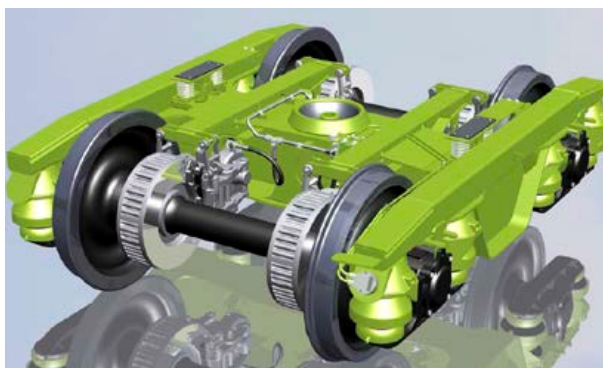
Meno rumore!

Il livello di rumore generato da un carro merci in corsa dipende soprattutto dai materiali in uso e dall'interazione tra soles (o ceppi) del freno, piano di rotolamento della ruota e la rotaia. La suola rende ruvido il piano di rotolamento della ruota, che a sua volta produce lo stesso effetto sulla rotaia. A maggiore rugosità corrisponde quindi una maggiore rumorosità.

I ceppi freno in ghisa (le cosiddette soles GG), da molti decenni di uso comune sui carri merci, irruvidiscono la superficie delle ruote facendo sì che il passaggio di un treno merci generi un livello di rumore fino a 93 decibel. I ceppi freno in materiale composito (le cosiddette soles K) producono invece solo 82 decibel, il che equivale a dimezzare la percezione dell'intensità sonora.

Dal giugno 2006 sono in vigore nell'Unione Europea le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI). Qui sono definiti anche i valori limite di rumorosità per i carri ferroviari di nuova costruzione, la cui osservanza è possibile solo utilizzando soles in materiale composito. Tuttavia, in Svizzera, tali valori limite erano già stati definiti nel 2001 con la Legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie, rendendo così necessaria l'adozione di ceppi del freno in materiale composito. Hupac aveva quindi provveduto già nel 2001 ad equipaggiare i nuovi carri con queste soles e ad adeguare 800 carri già in esercizio. Tale conversione era stata finanziata con il fondo stanziato dal «Decreto federale concernente la costruzione e il finanziamento dei progetti d'infrastruttura dei trasporti pubblici» e si è conclusa nel 2015. Da allora tutti i carri di Hupac sono silenziosi.

Per quel che concerne il vagone, un'ulteriore riduzione del livello di intensità acustica a meno di 80 decibel è possibile solo attraverso l'impiego di sistemi frenanti alternativi, per esempio con freni a disco. A questo proposito, Hupac ha attivato nel 2015 i primi prototipi di carri modificati e una serie di carri di nuova costruzione.

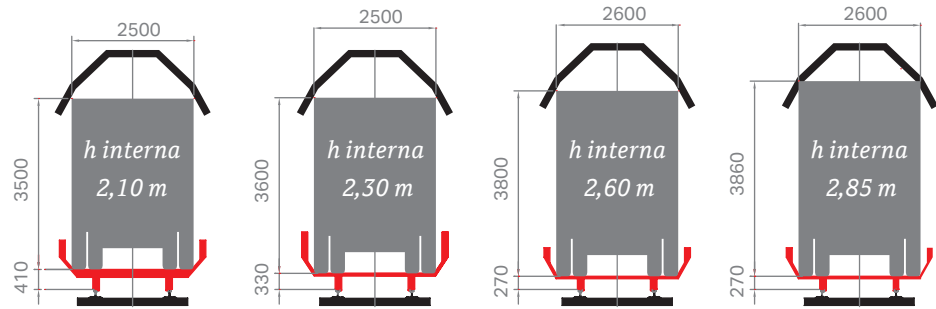


Carrello DRRS per T3000eD+ con freni a disco.

Maggiore altezza di carico per merci leggere

Carri con piano di carico ribassato, profilo ferroviario più alto, veicoli ottimizzati: è così che nel corso degli anni il traffico combinato è diventato sempre più concorrenziale.

Esempio per semirimorchi via Svizzera



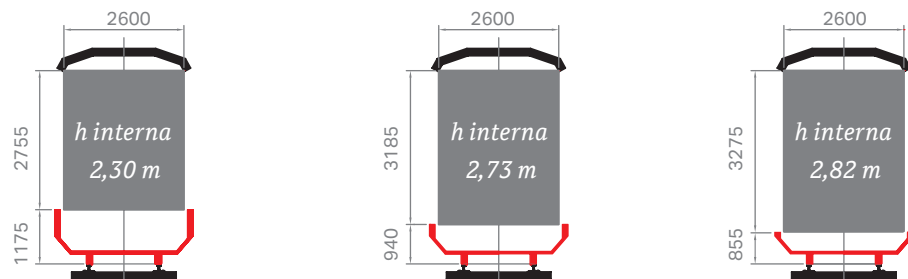
1968
Carro Wippen

1979
Carro tasca I

1992
Carro tasca IV

2006
Carro tasca V

Esempio per casse mobili via Svizzera



1979
Carro tasca I

1989
Jumbo

1997
Mega II

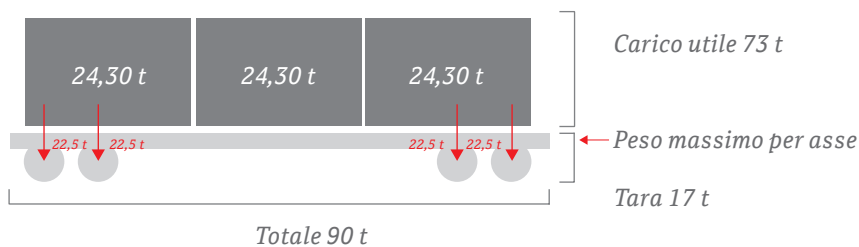
Maggiore carico utile per merci pesanti

Il carico utile di un carro merci è limitato dal carico ammissibile per ogni asse (v. anche «Ruote piccole per l'Autostrada Viaggiante»). Essendo il carico massimo per asse pari a 22,5 tonnellate, secondo i limiti della maggior parte delle infrastrutture europee, il peso totale di un carro a quattro assi arriva a 90 tonnellate: per esempio 70 di carico utile e 20 di tara). Riducendo la tara, il carico utile aumenta. Il carro leggero CT Light, sviluppato dagli ingegneri di Hupac, pesa quasi 3 tonnellate in meno rispetto ad un comune carro pianale 60 piedi per container e casse mobili, quindi può trasportare più merci per un peso equivalente.

1987, Carro pianale 60'



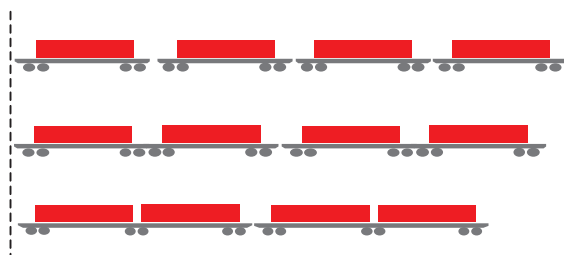
2005, Carro pianale 60' CT Light



Più unità di carico per treno

La lunghezza massima di un treno è stabilita dal gestore dell'infrastruttura. Per questo motivo, nell'arco di più generazioni di carri doppi, i tecnici di Hupac hanno eliminato metallo superfluo ovunque fosse possibile. Si tratta di pochi metri per ogni vagone. Tuttavia, in una composizione di treno lunga 550 metri, si «guadagnano» un paio di carri doppi di ultima generazione che, a confronto con un vagone standard, consentono di trasportare diverse unità di carico in più.

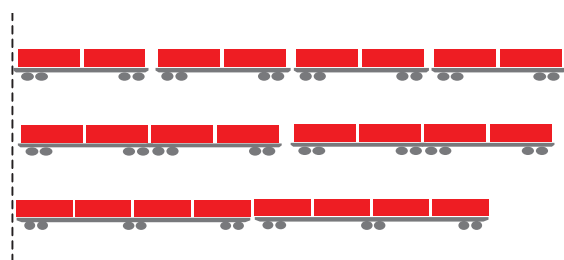
Esempio per semirimorchi



Composizione treno da 550 m:

- con carri tasca IV:
27 carri per il trasporto di 27 semirimorchi
- con carri doppi Mega I:
15 carri per il trasporto di 30 semirimorchi (+11%)
- con carri doppi T3000:
16 carri per il trasporto di 32 semirimorchi (+19%)

Esempio per container da 45 piedi



Composizione treno da 550 m:

- con carri pianale da 60':
27 carri per il trasporto di 27 container da 45'
- con Jumbo:
15 carri per il trasporto di 30 container da 45' (+ 11%)
- con carri doppio pianale da 90':
18 carri per il trasporto di 36 container da 45' (+ 33%)



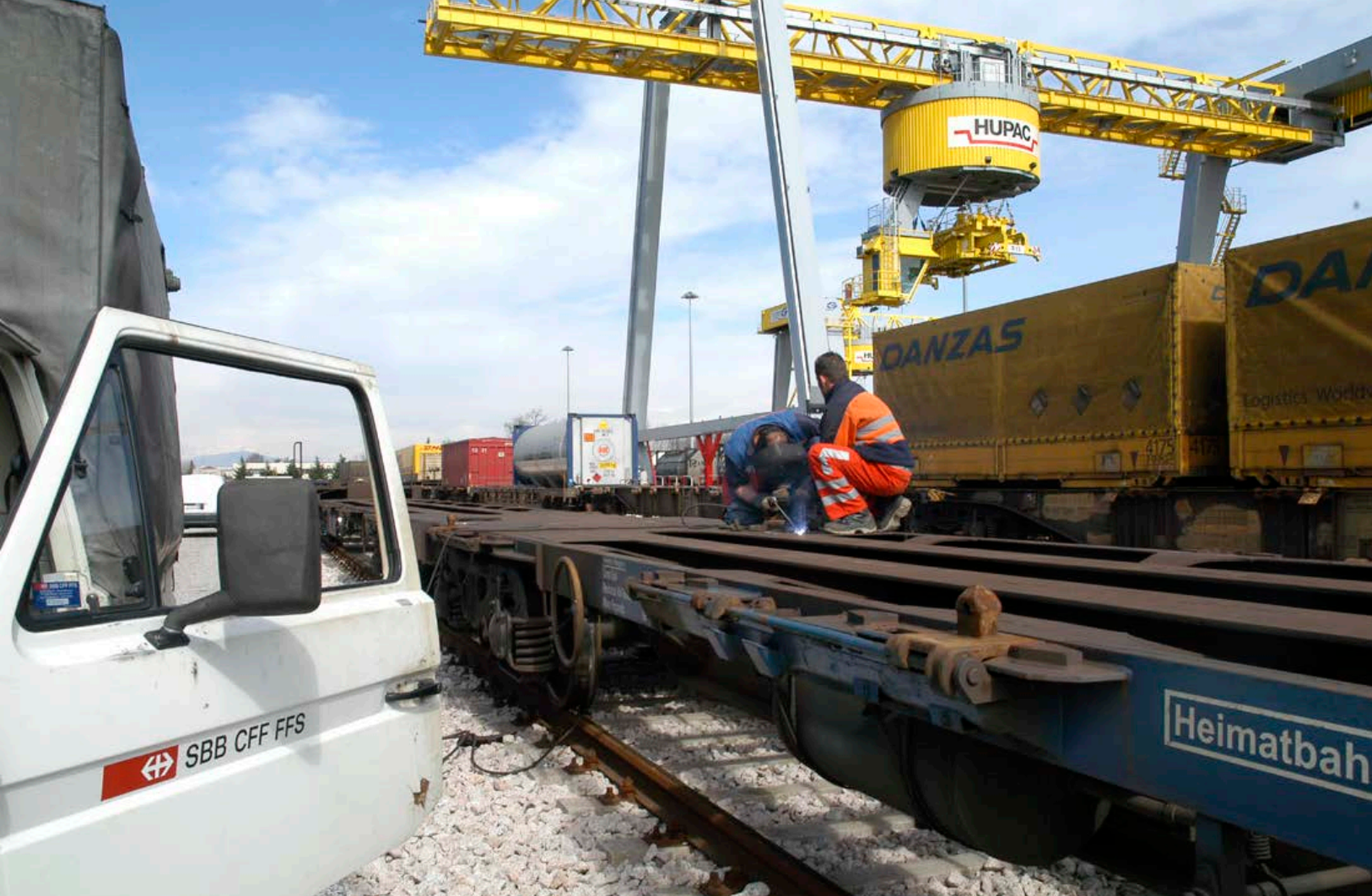
Verifica del carro sui binari: sicurezza significa anche controllo continuo dello stato di ogni singolo vagone quando è in esercizio.

Un mutamento radicale: manutenzione e liberalizzazione

Lo sviluppo tecnico è solo uno degli aspetti riguardanti il materiale rotabile. L'altro è la sua manutenzione. Qui di seguito analizzeremo il motivo per il quale, in un contesto europeo di liberalizzazione delle ferrovie, Hupac sia divenuta responsabile della manutenzione del proprio materiale rotabile e in quale modo abbia affrontato questa sfida. Sebbene la manutenzione sia materia attinente al presente capitolo 4 sul materiale rotabile, la ritroveremo in parte anche nel capitolo 5.

Prima dell'avvio del processo di liberalizzazione nel 1991, le ferrovie di Stato erano le uniche responsabili della manutenzione del materiale rotabile, anche di quello dei proprietari privati: di conseguenza, anche i carri di Hupac erano «affidati» – tramite contratto di immatricolazione – alle FFS. Era una soluzione pratica, in quanto le FFS erano pienamente responsabili dei carri e al tempo stesso ne garantivano la manutenzione e riparazione. Dal punto di vista di Hupac, era quasi un «pacchetto tutto compreso».

I processi gestionali erano chiari anche a livello internazionale. Un carro ferroviario veniva riparato dalla ferrovia di Stato competente per il luogo in cui



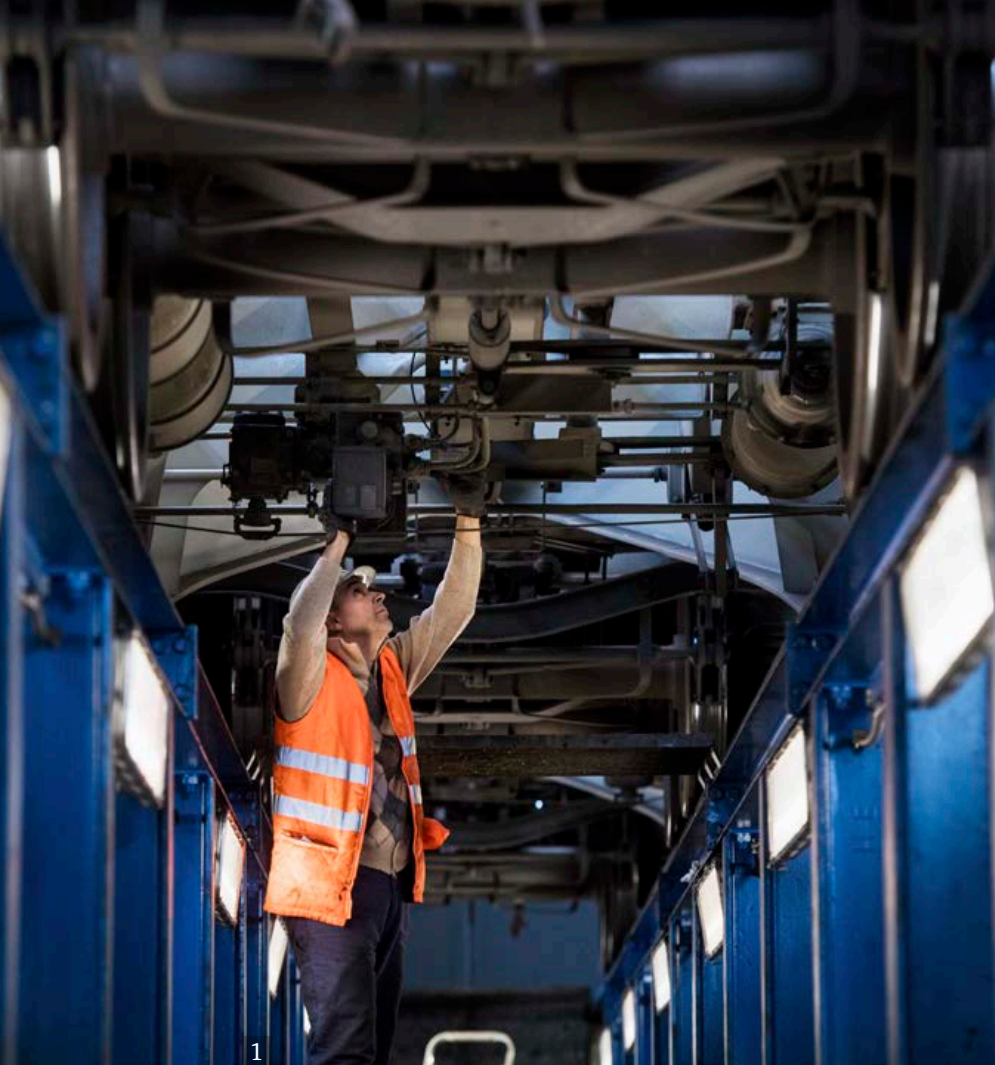
La manutenzione va verso il carro: nel 2006 il cambio di strategia prevede che squadre mobili di intervento eseguano piccole riparazioni direttamente sul posto.

aveva riportato il danno. Esempio: un vagone svizzero che avesse subito un danno in Germania – a prescindere se di proprietà delle FFS, di Hupac o di a un'altra azienda – veniva riparato dalla Deutsche Bahn. Viceversa, vagoni stranieri bloccati da un guasto in Svizzera venivano rimessi in grado di circolare dalle FFS. A fine anno le ferrovie pareggiavano i conti delle riparazioni tra di loro saldando le rispettive differenze.

Tuttavia con la liberalizzazione si intende stimolare la concorrenza nell'ambito ferroviario, permettendo a nuovi attori di accedere al mercato senza discriminazioni. Ciò richiede una nuova struttura e nuove competenze giuridiche nel settore, sia nazionale che internazionale, della manutenzione e delle riparazioni. In un mercato liberalizzato dovrebbe quindi essere il proprietario di un vagone a rispondere della sua manutenzione e riparazione: Hupac per i carri di Hupac e le FFS per i carri delle FFS.

Ecco cosa è accaduto: ad inizio 2006 le FFS rescindono lo storico contratto di immatricolazione con Hupac e avviano un nuovo rapporto commerciale. Adesso diventano partner di manutenzione o mandatarie per le riparazioni e gli interventi tecnici dietro pagamento, continuando ad esserne responsabili.

Riprendiamo il nostro esempio: la nuova regolamentazione prevede che se ora un carro di proprietà Hupac rimane bloccato per guasto in Germania, la



1



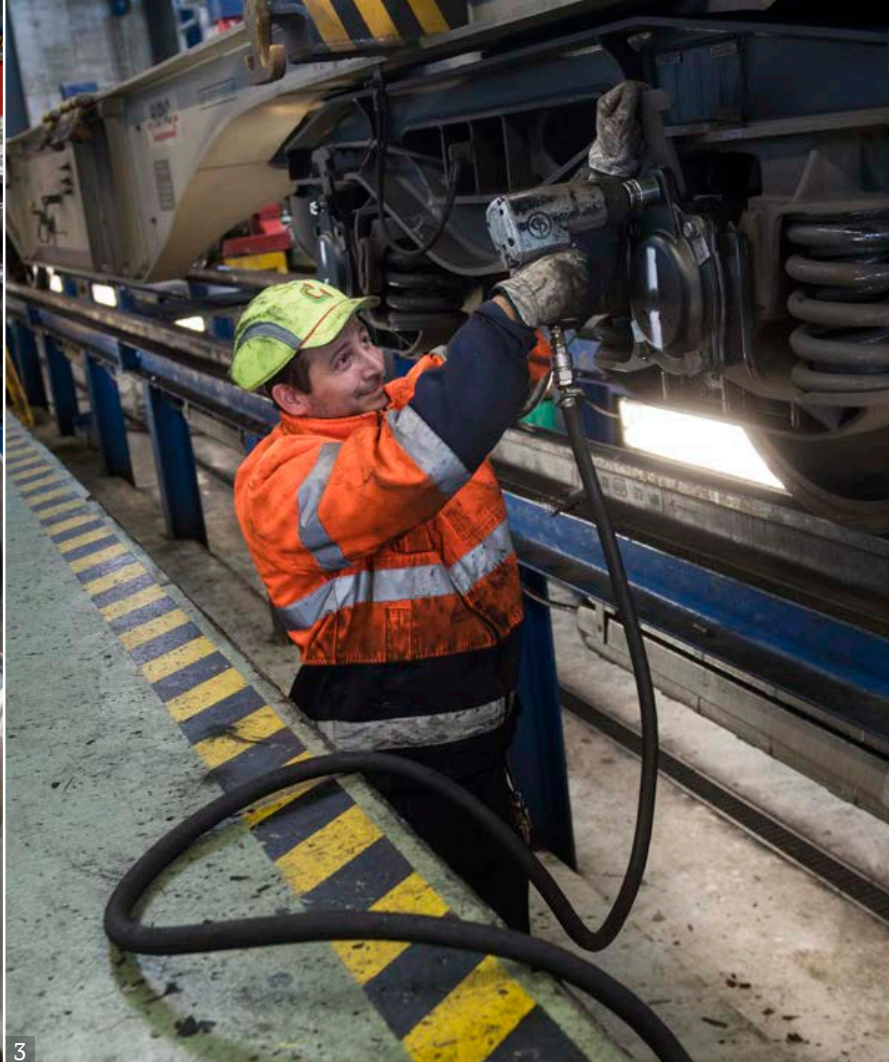
2

- 1 Nella fossa dell'officina carri di Busto Arsizio.
- 2 Subito accanto è situata l'officina sale montate.
- 3 Interventi di manutenzione sul carrello nell'officina carri.

Deutsche Bahn non potrà più risolvere la situazione in autonomia, ma è la stessa Hupac che dovrà organizzare la riparazione del carro all'estero. Le FFS offrono proprio a Hupac questo servizio, regolato da un nuovo contratto, il cosiddetto One-Stop-Shop: Hupac informa le FFS e loro si attivano per la riparazione del guasto in Germania.

Per assicurare questa nuova prestazione, le FFS cercano in altri Paesi europei partner con idee affini e altrettanto ben organizzati. Ciononostante l'impresa risulta più difficile di quanto si potesse pensare e a fine 2008 le FFS sospendono questo servizio. La palla, o meglio la responsabilità, ritorna nel campo Hupac.

Al fallimento del progetto One-Stop-Shop è seguito un effetto collaterale tipico dei processi di liberalizzazione. Come risposta ai piani di riorganizzazione interna delle FFS, nella primavera del 2008 le maestranze degli stabilimenti di Bellinzona e Yverdon proclamano sciopero. Le agitazioni si protraggono per settimane, mesi e nel frattempo i carri di Hupac non vengono riparati né sottoposti alle revisioni periodiche, con conseguenze drammatiche: la disponibilità di vagoni cala bruscamente, vale a dire che l'operatività della flotta si riduce sempre più. Per sostenere il proprio traffico, Hupac si vede costretta a prendere a noleggio materiale rotabile da terzi.



A seguito della rescissione da parte di FFS del contratto di manutenzione a fine 2008, Hupac è determinata a cogliere la sfida e decide di organizzarsi da sola anche nel campo finora «esterno» della manutenzione. Un passo non facile. In pochi mesi Hupac deve infatti acquisire delle competenze e creare delle strutture organizzative di cui fino a quel momento era sprovvista: tecnica manutentiva, stoccaggio, logistica dei ricambi, stesura di piani di manutenzione, contratti con officine, controlli a campione, audit e molto altro. E questo non solo in Svizzera, ma su scala europea.

All'arduo compito di organizzare questo terreno inesplorato si aggiunge un altro problema: il passaggio dal monopolio al libero mercato stimolato dalla liberalizzazione sta entrando in una fase di incertezza a livello delle normative vigenti. Alcune vecchie regole non sono più valide, mentre l'UE sta refinendo delle nuove direttive che però non sono ancora entrate in vigore.

In questo vuoto normativo dieci Paesi dell'UE, tra cui la Germania e l'Italia, si uniscono e in data 14 maggio 2009 sottoscrivono un Memorandum of Understanding sulla manutenzione dei carri ferroviari. In seguito aderisce anche la Svizzera. Si vedrà poi come tale Memorandum prefiguri le linee guida della nuova legislazione UE.

Come conseguenza, ogni detentore di carri deve designare una cosiddetta Entity in Charge of Maintenance (ECM), ovvero un soggetto che si assuma la piena responsabilità di una sicura manutenzione dei carri, proprio come le ferrovie nazionali avevano fatto in precedenza.



Nel pool di sale montate è sempre disponibile una riserva sufficiente.

Proprio nel momento in cui l'atmosfera sembrava distendersi grazie al Memorandum of Understanding, ecco che un tragico incidente riaccutizza la pressione sui detentori di carri: il 29 giugno 2009 un treno merci deraglia a Viareggio (I), provocando l'esplosione del suo carico di GPL. Ne risultano 32 vittime, numerosi feriti e incalcolabili danni materiali.

Come reazione a questa tragedia, la Germania esige l'urgente attuazione di ulteriori misure volte a garantire il livello di sicurezza nel traffico ferroviario. Dal primo gennaio 2011, ogni detentore che intenda circolare in Germania deve dichiarare la conformità della sua Entity in Charge of Maintenance ai requisiti di sicurezza del Memorandum of Understanding e la totale assunzione di responsabilità per la propria flotta di carri.

Dato il numero esiguo di enti certificanti abilitati alla verifica dei requisiti di cui sopra e il tempo scarso per l'ottenimento della certificazione, i detentori dei carri possono anche decidere di presentare un'autodichiarazione. In questo contesto Hupac è una delle poche aziende a intraprendere la più onerosa via della certificazione esterna e, a seguito di una importante preparazione, nell'ottobre 2010 ottiene ufficialmente il titolo di Entity in Charge of Maintenance.

Un inciso: oggi si può considerare la tragedia di Viareggio come un evento simbolo che permette di riflettere sulla gestione delle misure per garantire la

sicurezza nel settore ferroviario e, in particolare, sulla questione della proporzionalità tra oneri e benefici. Senza dubbio qualsiasi iniziativa a favore della sicurezza è la benvenuta. Tuttavia, gli attori del settore ferroviario si sono più volte chiesti quale sia il giusto bilanciamento tra le risorse da investire e i miglioramenti ottenibili.

Ad ogni modo la ferrovia è già oggi il mezzo di trasporto di gran lunga più sicuro: le stime ufficiali indicano che viaggiare con il treno è all'incirca 40 volte più sicuro del viaggiare in auto.

Il settore, a seguito della liberalizzazione, sta attraversando un periodo di assestamento dove la coordinazione tra vari attori e varie entità nazionali a livello europeo non è sempre efficace. È quindi con qualche preoccupazione che Hupac segue questi sviluppi. In questa situazione l'incremento dei costi delle inefficienze è esponenziale, mentre i veicoli stradali non si trovano ad affrontare costi altrettanto elevati per accadimenti simili.

Una politica della sicurezza così improntata potrebbe scalzare dal mercato il traffico merci su rotaia a beneficio di mezzi di trasporto più pericolosi.

È un rischio che il nostro settore dovrebbe evitare. Una cosa è comunque certa: Hupac dà la massima priorità alla sicurezza. Fine dell'inciso.

Nel 2010 Hupac diventa dunque una Entity in Charge of Maintenance certificata. I suoi ingegneri lavorano di gran lena al nuovo concetto di manutenzione, occupandosi anche dell'ottimizzazione e razionalizzazione dei processi organizzativi.

Il cambiamento con il passato dà subito prova di grande efficienza: se prima i carri venivano portati in officina per la manutenzione e poi riportati nel terminal, ora è la manutenzione che «deve andare» verso i carri. Il vecchio concetto di squadre di intervento mobile che si recano nei terminal ed eseguono direttamente in loco le riparazioni viene ampliato: specialisti Hupac di vari settori e consulenti esterni si siedono al tavolo per il progetto della costruzione e la gestione di un'officina nell'area terminalistica di Busto Arsizio-Gallarate. Così viene inoltre eliminato il grande dispendio di costi e di tempo richiesto dai viaggi verso le officine e di ritorno ai terminal.

L'impianto entra in funzione nel luglio 2010 e gli effetti positivi si sentono subito. La vicinanza e la capacità produttiva dell'officina riducono di molto i tempi di fuori esercizio dei carri, la cui disponibilità torna a stabilizzarsi.

Ma cosa significa assumersi la piena responsabilità di una flotta di carri? Nel maggio 2011, il deragliamento di un treno di Hupac nei pressi di Mühlheim, nella Germania meridionale, consente di rendersene conto in modo repentino. Sono infatti i tecnici di Hupac ad accorrere in piena notte sul luogo dell'incidente. Esaminano i piani di manutenzione dei vagoni coinvolti e, nell'analisi coordinata con i propri partner di manutenzione, si accerta che una serie di sale montate da loro fornite non era stata rilavorata come da normative vigenti.

Sebbene questo errore non sia minimamente collegabile con il deragliamento di Mühlheim, centinaia di carri devono comunque essere esaminati preventivamente e modificati in officina, motivo per cui la disponibilità di materiale rotabile torna a calare drasticamente fino a ridursi al 63 per cento.

Praticamente dalla mattina alla sera, un terzo della flotta di Hupac cessa di essere disponibile: una vera minaccia esistenziale per l'azienda.

Urgono delle misure per evitare che Hupac venga a trovarsi nuovamente in una situazione così critica. Già durante l'azione di richiamo di vagoni per le ispezioni, il Consiglio di amministrazione di Hupac decide di costruire un'officina dedicata alla manutenzione delle sale montate. È una conclusione sensata perché la sala montata, cioè l'asse completo di ruote, è il componente di un carro merci che maggiormente influisce sulla propria disponibilità ed è il più rilevante per la sicurezza.

L'obiettivo è accertare con regolarità l'idoneità delle sale montate. Ora Hupac vuole realizzare un centro di rilavorazione sale montate e carrelli, acquistare macchinari all'avanguardia tecnica, destinati ai complessi processi di lavorazione e affidarne la gestione a specialisti sotto la supervisione dei suoi ingegneri. Nel settembre 2012 entra in funzione l'impianto per la rilavorazione di sale montate di Hupac, situato proprio accanto al terminal di Busto Arsizio-Gallarate ed in sinergia con l'officina carri.

Da quel momento in poi i processi e la tempistica di manutenzione del materiale rotabile vengono sempre più perfezionati. I tempi di lavorazione per ogni carro ferroviario si sono ridotti enormemente, le informazioni provenienti dall'esercizio vengono sistematicamente integrate nello sviluppo dei piani di manutenzione, la sicurezza e l'affidabilità del materiale rotabile sono oggetto di uno scrupoloso monitoraggio e, in via preventiva, mantenute al massimo livello possibile. Nel 2013 Hupac e le sue principali officine partner vengono certificate come Entity in Charge of Maintenance in conformità con le nuove direttive dell'Unione Europea (Regolamento n. 445/2011 della Commissione). Ciò significa che questo accordo diventa di validità generale per l'Unione Europea e sostituisce il Memorandum of Understanding.

L'odierna disponibilità di vagoni ferroviari si attesta sul 93 per cento. È un valore già elevato, ma è possibile aumentarlo? Gli ingegneri di Hupac hanno intenzione di fare molto a questo riguardo. La digitalizzazione offre un ampio margine di miglioramento: ottimizzazione della capacità delle officine supportata da software, gestione digitale dei ricambi, manutenzione predittiva basata su speciali algoritmi... sono queste le parole chiave del futuro.



*Theo Allemann, direttore generale
di Hupac dal 1971 al 2004.*

«La strategia si è dimostrata più che efficace»

Tre domande al CEO di lunga data di Hupac: avendo acquistato carri ferroviari per oltre 30 anni, Theo Allemann può affermare per esperienza personale che Hupac è cresciuta grazie al proprio materiale rotabile.

Ci si è concentrati sui carri ferroviari sin dai tempi della fondazione.

Ha ripagato questa strategia?

Sebbene costi molto acquistare e mantenere dei carri ferroviari di proprietà, alla fine dei conti essi riducono i costi d'esercizio e assicurano l'autonomia. Hupac è riuscita così a superare relativamente bene le ripetute crisi. Il materiale rotabile di proprietà è la colonna portante di Hupac. Per dirla in breve: sì, quella strategia si è dimostrata più che efficace.

Il materiale rotabile è a forte intensità di capitale. Un rischio?

Collaborazione e proprio materiale rotabile ci hanno permesso di rispettare la tabella di marcia e di affermarci rapidamente sul mercato. Abbiamo presto avuto bisogno di altri carri, ma dovevamo anche pagarli... Pur avendo continuamente aumentato il nostro capitale azionario, avevamo bisogno di nuovi crediti bancari e non sempre le trattative sono state facili. Nei primi 20 anni Hupac si è trovata molto esposta per la forte quota di capitale mutuato e quindi il rischio finanziario era elevato. Oggi Hupac può invece contare su una base finanziaria molto più solida.

Qual è il ruolo di Hupac nello sviluppo di vagoni ferroviari?

Già il 1° marzo 1968, primo giorno d'esercizio, il nostro motto era: il materiale rotabile deve viaggiare! Questo però ha richiesto una stretta collaborazione tra Hupac, tecnici delle FFS e costruttori di carri. C'era bisogno di tecnologia, ogni discrepanza doveva essere subito analizzata e rimossa, la sicurezza era prioritaria. Importante quanto l'eliminazione di carenze era anche l'ottimizzazione delle opzioni di trasporto. Dato l'ottimo affiatamento instauratosi tra tutte le parti in causa, si è presto formato un vero e proprio pool per lo sviluppo di carri sempre più lunghi, più efficienti, più bassi e più silenziosi. Molte migliorie tecniche sono state adottate da altri attori del settore ferroviario e standardizzate in Europa, dove Hupac funge tuttora da forza trainante nello sviluppo di materiale rotabile per il trasporto intermodale. Hupac può quindi andarne fiera.

**«Migliorare
la ferrovia è
una vera
lotta senza
quartiere.»**

*Rüdiger Grube, amministratore delegato di Deutsche Bahn,
a proposito della modernizzazione della ferrovia, 2016*

05

Europa: **(Non) tutto è possibile**

Stiamo scrivendo di venerdì 31 dicembre 1999. Il vecchio secolo sta volgendosi al termine, inizia un nuovo millennio. In Russia, un signore abbastanza sconosciuto di nome Vladimir Putin assume la carica di capo del governo. In tutto il mondo si teme l'arrivo del «millennium bug» che, così corre voce, a mezzanotte in punto dovrà mandare in tilt tutti i computer di questo mondo. Ma come presto si vedrà, lo spettro informatico rimarrà tale. Tutto sommato, oggi si ha soprattutto voglia di fare una sola cosa: festeggiare. In fin dei conti c'è un nuovo millennio in arrivo e già questo merita un paio di bombe da tavolo. E magari c'è qualcuno che vuole trarre un bilancio personale prima del grande salto, visto che è anche un secolo quello che sta finendo.

Per sicurezza, un bilancio lo si fa anche nella squadra dirigente di Hupac. Cosa siamo riusciti a ottenere? Risposta: molto. Considerate le circostanze, moltissimo. Cosa vogliamo conseguire nel nuovo millennio? La risposta è la stessa: molto. Beni Kunz, che nel 2000 viene promosso a vicedirettore e quindi designato a CEO di Hupac, pone allora una domanda: perché nel vecchio secolo non si è fatto nulla o quasi in Europa in materia di liberalizzazione delle ferrovie?

Già parecchi anni prima, e precisamente il 29 luglio 1991, il Consiglio della Comunità Europea, dopo anni di inerzia, annunciava l'avvio della liberalizzazione ferroviaria in Europa. La direttiva 91/440/CEE, pubblicata nella Gazzetta ufficiale comunitaria L 237, recita: «Per rendere efficienti e competitivi i trasporti su rotaia rispetto agli altri modi di trasporto, gli Stati membri devono garantire che alle imprese di trasporto ferroviario venga riconosciuto lo stato



Per poter prevalere sul trasporto su gomma, la ferrovia deve essere in perfetta forma. Nel 1991, l'Europa unita decide quindi di liberalizzare il mercato ferroviario.

giuridico di esercenti autonomi che operano secondo criteri imprenditoriali e si adeguano alle necessità del mercato.» Si voleva dunque liberare la ferrovia dalle rigide strutture statali ed esporla alla libera concorrenza che, come ogni imprenditore sa bene, stimola l'innovazione, abbatte i prezzi e genera dinamismo di mercato. Ecco una bella parola: dinamismo, proprio quello che alla ferrovia fino a quel momento era mancato. In sostanza, la direttiva 91/440/CEE sancisce quanto segue:

- che l'infrastruttura e i servizi di trasporto di ogni impresa ferroviaria vengono gestiti separatamente sotto gli aspetti giuridico, organizzativo e finanziario;
- che le imprese ferroviarie di Paesi diversi possono associarsi e formare dei cosiddetti raggruppamenti;
- che tali raggruppamenti devono godere di un indiscriminato accesso alle infrastrutture ferroviarie di altri Paesi;
- che in un secondo momento tale libero accesso dovrà essere consentito ad ogni impresa ferroviaria;
- e che è necessario «risanare la struttura finanziaria delle imprese ferroviarie».

In parole povere: la ferrovia deve operare in modo proficuo.

Una direttiva della Comunità Europea non è un documento programmatico e nemmeno una lettera di raccomandazione, ma piuttosto un ordine: aprite le

orecchie, cari membri dell'Europa unita! È lì che vogliamo arrivare e partiamo subito!

Cosa che ovviamente non è così semplice. È vero che la liberalizzazione la si dovrà realizzare per gradi attraverso pacchetti legislativi sempre più dettagliati ma, diversamente da un'ordinanza, il termine «direttiva» significa che essa deve essere ancorata nella rispettiva legislazione nazionale/regionale, cioè nel rispetto di tutte le procedure del relativo sistema giuridico, ivi compresi i referendum e altre opzioni oppostive. E dato che la ferrovia, praticamente in tutti i Paesi, ha continuato a trovarsi bene sotto la tutela dello Stato, negli anni successivi alla diffusione della direttiva 91/440/CEE non è successo nulla, o perlomeno nulla di rilevante. È proprio questo il punto che rende Hupac così nervosa alla svolta del millennio. Il perché non sia successo nulla è chiaro, ma non è certamente una soluzione se si vuole far progredire la ferrovia, il traffico merci e in particolare il trasporto intermodale.

Tanto più che la concorrenza, il traffico merci su gomma, sta accrescendo il proprio vantaggio e dimostrandosi molto efficiente. In effetti, per i camion la liberalizzazione su scala europea era iniziata nel 1993. Inoltre, già dal 1998, quindi da due anni, nel trasporto merci su strada era addirittura possibile che ad esempio un'impresa di trasporti austriaca offrisse i propri servizi in Francia, quello che in gergo tecnico si chiama cabotaggio. Oppure che un autista portoghese viaggiasse per conto di un'impresa di trasporti tedesca dalla Spagna alla Finlandia senza che fosse richiesta qualsiasi documentazione particolare o cognizione linguistica. Questo ha catapultato la concorrenza di settore in una dimensione del tutto nuova, con il risultato che il trasporto merci su strada è cresciuto in misura allarmante rispetto a quello su rotaia. Nel cosiddetto «modal split», ovvero nella comparazione quantitativa tra le varie modalità di trasporto, la ferrovia si trova nuovamente in chiaro svantaggio.

Dalla direttiva del 1991 ad oggi, nel trasporto internazionale di merci su rotaia quasi tutto è infatti rimasto invariato: un treno che parte dall'Italia viene trainato da una locomotrice italiana con macchinisti italiani fino alla frontiera svizzera, poi attraversa la Svizzera con una locomotrice svizzera e macchinisti svizzeri... e così via fino in Olanda. L'intero percorso da Busto Arsizio al terminal portuale di Rotterdam richiede quindi quattro locomotive diverse con relativi macchinisti e tre soste che il dispendio di tempo rende costose.

La Svizzera fa un passo avanti

Una lodevole eccezione all'inerzia statale è però rappresentata dalla Svizzera, proprio il Paese che nel 2001, a seguito di un referendum, vedrà rifiutare per la seconda volta l'adesione ad un'Europa unita. Europea. Prendendo come base la direttiva 91/440/CEE, già nel 1996 la Svizzera mette mano alla revisione della Legge federale sulle ferrovie e la prende come spunto per la liberalizzazione ferroviaria al proprio interno. Nel 1999, solo tre anni dopo, entra in vigore la Riforma delle ferrovie 1. Nella notte di San Silvestro dello stesso anno, gli strateghi di Hupac possono almeno brindare a un concreto avvio della liberalizzazione nel proprio Paese. La riforma delle ferrovie 1 prevede infatti «de jure» la separazione delle attività legate a infrastruttura e al trasporto di merci e di pas-

seggeri, dando così vita alla FFS Cargo SA. Nel linguaggio giuridico vuol dire trasformazione delle FFS da azienda di Stato in società anonima di diritto speciale ripartita nelle tre divisioni Trasporto merci, Trasporto passeggeri e Infrastruttura. La separazione delle ultime due riguarda per ora solo gli aspetti contabili e organizzativi, mentre la divisione Cargo diventa una SA giuridicamente autonoma che però, come le altre due divisioni, rimane una società affiliata al 100% delle FFS, a sua volta interamente possedute dallo Stato. Di fatto, le FFS rimangono una ferrovia nazionale in bilico tra libera economia di mercato e amministrazione statale.

Inoltre, con la Riforma delle ferrovie 1 viene garantito alle imprese ferroviarie estere l'accesso indiscriminato alla rete ferroviaria svizzera, ovviamente nel pieno rispetto delle esigenze nazionali. Vi vengono definite delle regole per la liberalizzazione del traffico merci e per la riduzione dell'indebitamento e la ristrutturazione delle FFS. Un buon inizio. La Svizzera viene così a trovarsi all'avanguardia in Europa nella messa in atto della liberalizzazione ferroviaria, posizione che tra l'altro essa detiene tuttora.

L'entusiastica adesione della Svizzera alla riforma ferroviaria europea è riconducibile, oltre che alla sua lungimiranza economica, a un più semplice motivo: nello stesso anno 1999, dopo annose trattative con la Comunità Europea, la Svizzera sottoscrive i Bilaterali I e l'ivi compreso Accordo bilaterale sui trasporti terrestri. Ricordiamo la propaganda del consigliere federale Ogi a favore della NFTA e l'associazione di quest'ultima, da parte del consigliere federale Leuenberger, con la tassa sul traffico pesante. Nell'accordo sui trasporti terrestri la Svizzera si è anche impegnata ad accogliere le leggi sulla riforma ferroviaria promulgate dalla Comunità Europea, compito che con la Riforma delle ferrovie 1 la Svizzera ha quindi già onorato in sede di firma dell'accordo sui trasporti terrestri, dimostrandosi così un partner contrattuale decisamente affidabile.

Questo va a grande merito dello Stato ed è il momento opportuno per mettere una buona parola anche per le ferrovie: la liberalizzazione ferroviaria non è semplice così come si prospetta sulla direttiva UE. A prescindere dal protezionismo statale, le imprese ferroviarie pubbliche sono delle realtà complesse con parecchie migliaia di dipendenti. Essendo anche al centro di collaudati e spesso cristallizzati interessi politici e sindacali, una ferrovia non può essere scorporata e deregolamentata dall'oggi al domani. Tanto più che, ad esempio, la Svizzera deve anche rispondere alle aspettative della Confederazione nel «service public». Se questo poco ha a che fare con il trasporto merci di transito, diventa un aspetto rilevante nel trasporto merci a carro singolo e nel traffico passeggeri nazionale.

Anche il rimprovero che spesso si sente muovere alla ferrovia merci, e cioè che anche anni dopo l'autonomia sancita nel 1999 stia operando in deficit e debba essere quindi sovvenzionata dallo Stato, appare per alcuni aspetti poco calzante. Detto in sintesi, al fine della separazione in tre divisioni, la Svizzera ha innanzitutto ridistribuito nei tre settori tutti i reparti allora esistenti assieme al rispettivo personale, limitandosi però a verificare quale sarebbe stato l'effetto finanziario in base alla dimensione aziendale. Solo in una seconda fase, una volta ottenute delle cifre reali e armonizzate le nuove procedure, si risparmierà sui costi generali e sulle spese di personale.



- 1 *L'economia ha bisogno di scambi commerciali, la ferrovia glieli assicura.
Nella foto, un treno a Brugg, nel Canton Argovia.*
- 2 *La Svizzera è veloce nel comprendere che la liberalizzazione delle ferrovie
dà slancio al mercato. Nella foto, un treno nei pressi di Gurtnellen, nel Canton Uri.*
- 3 *La Svizzera procede quindi con la liberalizzazione della ferrovia.
Nella foto, un treno davanti all'omonimo capoluogo del Canton Svitto.*

Una piccola nota di merito va però fatta: sei mesi dopo l'annuncio della Riforma delle ferrovie 1, Ken Bloch Sørensen, direttore della FFS Cargo SA, esprime durante una cena di lavoro il desiderio di acquisire il 51% delle azioni Hupac. Questo perché, dice senza mezze parole, il trasporto intermodale non appartiene ai privati ma alle ferrovie nell'ambito di un modello gestionale integrato. Ovviamente il Consiglio di amministrazione di Hupac rifiuta e deve farlo



anche perché gli statuti interni sanciscono che nessun azionista può detenere più del 30% dell'intero capitale azionario.

Hupac diventa anche società ferroviaria

Ma torniamo alla notte di San Silvestro del 1999 e al bilancio della squadra dirigente di Hupac. C'è un'altra importante questione che fa ribollire il sangue dei dirigenti e dei membri del Consiglio di amministrazione: lo sgradevole comportamento dei responsabili della Deutsche Bahn e la conseguente reazione di sfida di Hupac.

Ecco cosa è successo: nell'autunno 1998 Theo Allemann, Beni Kunz e Hans-Jörg Bertschi vengono invitati a una riunione con Eberhard Sinnecker, direttore generale di DB Cargo, presso la sede centrale di Mainz. Dopo le usuali formule di

benvenuto, Sinnecker viene direttamente al dunque: «Cari signori», così lo ricorda oggi Beni Kunz, «Cari signori, Rotterdam-Italia: da questo momento il passaggio sul territorio tedesco costa il 10% in più». Papale, papale. L'intenzione era chiara: Sinnecker voleva risanare i suoi traffici e soprattutto proteggere il suo territorio dalla liberalizzazione. In effetti poteva farlo, in quanto Deutsche Bahn o più precisamente DB Cargo era l'unica ferrovia a trainare i treni merci in Germania e nel contempo a stabilire i prezzi della trazione. La spietata proposta di Sinnecker era quindi coerente: o mangiar questa minestra o saltare dalla finestra.

Ma Hupac non poteva mandar giù quell'aumento di prezzo perché da un lato avrebbe mandato in fumo il già misero margine di rendimento in questo settore e, dall'altro, perché le altre ferrovie avrebbero seguito l'aggressivo esempio tedesco e aumentato anch'esse i prezzi della trazione.

Da ultimo è utile sapere come si formavano fino a quel momento i prezzi della trazione. Esempio: Hupac vuole introdurre una nuova offerta da Busto Arsizio ad Anversa. Raccoglie allora attorno a un tavolo tutti i dirigenti responsabili delle varie ferrovie statali e li mette al corrente della sua intenzione. Gli esponenti di Hupac devono ora abbandonare la sala riunioni e i dirigenti ferroviari si accordano tra di loro sui prezzi: per il noleggio della locomotrice, per la traccia e per il servizio di trazione in Italia, l'italiano chiede un tot, il tedesco un altro tot per la Germania, e così via. Oggi lo si definirebbe un classico accordo di cartello. Ora gli esponenti di Hupac possono rientrare per essere informati su quanto stabilito. Lo spazio di manovra per eventuali «trattative successive» è però molto scarso.

Da questo fatto risulta chiaro che la mossa di Sinnecker era una minaccia doppiamente esistenziale per Hupac, poiché i rappresentanti delle altre ferrovie non avrebbero esitato a trarre partito da questi accordi giocando al rialzo dei rispettivi prezzi. Ma tant'è: prendere o lasciare.

Gli incavolati Allemann, Kunz e Bertschi terminano la riunione, vanno a mangiare in un ristorante italiano e durante la pizza decidono di acquistare tre locomotrici e di richiedere la licenza ferroviaria per la Germania. Solo le imprese di trasporto ferroviario abilitate possono infatti acquistare delle tracce, in pratica delle servitù di passaggio su rotaia. Con l'acquisto in prima persona delle tracce e con la fornitura dei servizi di trazione, Hupac può quindi eludere l'egemonia di Deutsche Bahn alla quale, ai sensi della direttiva 91/440/CEE, non rimane più alcun fondamento giuridico per negare il transito a Hupac.

Beni Kunz oggi racconta che quella decisione venne presa come alternativa a una situazione di monopolio, precisando però che essa comportava un rischio economico calcolabile.

Certo, le tre locomotive Siemens modello ES64U2 (locomotrici di linea elettriche con potenza di 6,4 megawatt, locomotive universali di seconda serie) costavano 10,1 milioni di euro e nemmeno la licenza come impresa di trasporto ferroviario era gratuita. Si sarebbe però potuto utilizzarle senza problemi fino a Basilea lungo la propria relazione di traffico Ludwigshafen-Busto Arsizio, che diventava sempre più importante, oppure, visto che a quei tempi le locomotive erano merce rara sul mercato internazionale, noleggiarle ad altre imprese ferroviarie a condizioni remunerative. È certo che la prima locomotiva venne conse-

gnata a fine 2000 e le altre due sei mesi dopo. Erano dotate di dispositivi elettronici compatibili con le reti ferroviarie di Germania, Austria e Ungheria, ma dovettero essere adattate alla rete svizzera. La licenza ferroviaria tedesca venne rilasciata il 7 luglio 1999 con validità di 15 anni, facendo sì che l'operatore Hupac diventasse anche azienda trazione. In effetti, le locomotive vennero sia noleggiate che utilizzate in proprio.

Nella notte di San Silvestro 1999, il buon debutto in questo nuovo campo di attività e la Riforma delle ferrovie danno motivo a Hupac di sperare nel futuro. Il mutamento è possibile. Anche nella notte di fine anno, il traffico scorre su tutte le linee di Hupac senza particolari impedimenti.

Passata l'euforia dello spettacolo pirotecnico del millennio, si ritorna rapidamente alla solita quotidianità. Nel febbraio 2000 Hupac introduce un nuovo treno shuttle che viaggia da Singen a Genova e che nell'ambito del concetto gateway offre la possibilità di proseguire il viaggio fino in Tunisia, nel lontano continente africano. In maggio l'azienda inaugura il nuovo collegamento da Colonia Niehl-Hafen a Pomezia, a sud di Roma, transitando sulla parte tedesca della linea come impresa ferroviaria certificata in Germania in base al principio del libero accesso alle reti ferroviarie estere. In giugno Hupac apre un nuovo collegamento dal porto di Rotterdam fino alla stazione badese di Basilea. Avendo già costituito a Basilea nel 1999 la propria succursale Maritime Inland Services, essa può così sondare il terreno per il successivo traffico marittimo. Nel mese di settembre il Consiglio di amministrazione approva l'acquisto di 200 nuovi carri tasca. A fine 2000 il volume di trasporti segna un incremento di ben il 14% rispetto all'anno precedente, vale a dire che in quell'anno Hupac ha portato su rotaia i carichi di 370 000 autocarri.

Con riferimento alla poco percettibile liberalizzazione, il presidente del Consiglio di amministrazione Hans-Jörg Bertschi così scrive nella prefazione alla relazione annuale: «I problemi strutturali nella collaborazione delle ferrovie nazionali stanno producendo effetti sempre più negativi.» Egli chiede una maggiore concorrenza su rotaia e sa anche cosa fare, però senza sbandierarlo ai quattro venti: vista la lentezza dei politici, ci pensiamo noi.

E sta parlando sul serio. All'inizio dell'anno si erano presentati in Hupac due giovani belgi, Ronny Dillen e Jeroen Le Jeune. Il primo è un progettista industriale, il secondo un bancario. Dillen e Le Jeune volevano costituire una società ferroviaria privata e stavano cercando del capitale iniziale. Hupac aveva così investito 260 000 franchi nell'impresa Dillen & Le Jeune Cargo, in forma abbreviata DLC, riservandosi una partecipazione del 40%. In tal modo, Hupac poteva contare su un'impresa ferroviaria anche in Belgio. Nel giro di due anni la Dillen & Le Jeune Cargo otterrà la licenza ferroviaria per il Belgio e l'anno successivo, nel 2003, anche quella per l'Italia.

L'obiettivo di quella strategia è evidente: potendo offrire tramite un'impresa ferroviaria privata un servizio completo di trazione in tutti i Paesi posti lungo la direttrice dall'Italia verso l'Olanda o il Belgio, Hupac si sarebbe assicurata una valida alternativa alle offerte delle varie ferrovie nazionali.



- 1 *La Comunità Europea sposa la concretezza: I pacchetti ferroviari dovranno liberalizzare il settore ...*
2 *... e le imprese ferroviarie avranno una maggiore libertà d'azione.*

L'Europa va sul concreto: Primo e Secondo pacchetto ferroviario

Anche il Consiglio della Comunità Europea vuole una maggiore liberalizzazione e nel 2001 delibera l'introduzione del Primo pacchetto ferroviario, un complesso di leggi e direttive destinate ad accelerare il processo di liberalizzazione. Dato che la direttiva 91/440/CEE è applicabile al traffico merci più facilmente che al traffico passeggeri, nella sostanza il Primo pacchetto ferroviario si limita al traffico merci.

I suoi punti cardine sono il libero accesso per tutte le imprese ferroviarie alle principali linee europee, per un totale di 50 000 chilometri di strada ferrata – da questi corridoi verrà poi a formarsi negli anni la cosiddetta rete transeuropea TEN (Trans-European Network) -, oltre all'insediamento di un organo indipendente di assegnazione delle tracce e alla graduale implementazione dell'interoperabilità. Ciò comporta tra l'altro la creazione di standard unitari per sistemi frenanti e di sicurezza, impianti di segnalamento, profili di rotaia e lingue di servizio. Il Primo pacchetto ferroviario entra in vigore il 15 marzo 2003.

Solo un anno dopo il Consiglio della Comunità Europea fa seguire il Secondo pacchetto ferroviario che perfeziona le disposizioni del Primo pacchetto e ne allarga i campi di applicazione. Tra l'altro, entro il 2006 il libero accesso dovrà estendersi all'intera rete ferroviaria europea e, sempre nel 2006, dovrà essere istituita un'Agenzia ferroviaria europea come organo di coordinamento autonomo per l'attuazione delle riforme.



Una scarsa riuscita ...

Si direbbe che tutto stia andando per il meglio. Solo che ... vogliamo dirlo con garbo: gli Stati e le ferrovie sono più o meno impegnati nel dare seguito al mandato di liberalizzazione. Per esempio, l'Inghilterra si muove con esemplare rapidità e coerenza, anche nel settore del traffico passeggeri. Qui le imprese ferroviarie private conquistano una quota di mercato del 30% e il traffico merci aumenta del 70%, ma in altri Paesi come Francia e Belgio molti politici e sindacati fanno muro. E per quanto negli uffici si assista a una trasformazione strutturale, sulla rotaia poco si avverte della profetizzata libera concorrenza. Pur essendo un'impresa ferroviaria privata, la Dillen & Le Jeune Cargo è comunque un pesce piccolo nella grande rete del trasporto ferroviario. Alcune ferrovie di Stato costituiscono delle succursali all'estero, mentre altre si cimentano con forme cooperative. Il più delle volte fanno entrambe le cose, e molte falliscono.

La DB e l'olandese Nederlandse Spoorwegen hanno fuso le loro attività di trasporto merci nella Railion. Le società BASF, Hoyer, VTG AG e Bertschi hanno creato l'impresa ferroviaria R4C, forma contratta di Rail for Chem che evidenzia la sua esclusiva vocazione al trasporto di prodotti chimici. Nel 2002 il gruppo Ikea fonda una propria compagnia ferroviaria che però viene liquidata due anni dopo. Da parte sua, Hupac stringe collaborazioni con alcune imprese ferroviarie. Già nel 1998 le FFS avevano calcolato quanto sarebbe costato loro assumersi la responsabilità della trazione di un treno dall'Italia in Olanda e avevano sottoposto l'offerta a Hupac.

Cronistoria di SBB Cargo International

1999, 1° gennaio: Avvio della Riforma delle ferrovie. L'azienda di Stato FFS viene trasformata in società anonima di diritto speciale ripartita nelle tre divisioni autonome Trasporto merci, Trasporto passeggeri e Infrastruttura. Dalla divisione Trasporto merci dell'azienda di Stato nasce la FFS Cargo SA con sede a Basilea (oggi a Olten). Azionista: FFS.

1999, 3 dicembre: Espansione in Germania. Fondazione della S-Rail Europe SRE GmbH, Singen, allo scopo di consentire l'avvio di proprie attività in Germania. Azionisti: FFS Cargo SA (75 %) e Hupac SA (25 %).

2002, 24 giugno: Assieme alla Häfen und Güterverkehr Köln AG (HGK), la FFS Cargo SA costituisce la società di produzione Swiss Rail Cargo Köln (SRCK) con sede a Colonia. Azionisti: FFS Cargo SA (51 %), Häfen und Güterverkehr Köln AG (44 %), Hupac SA (5 %).

Nel contempo la FFS Cargo SA riorganizza la propria attività in Germania costituendo la SBB Cargo Deutschland GmbH, con sede a Duisburg. Attuale azionista: SBB Cargo International SA.

Inoltre, converte la S-Rail Europe SRE GmbH nella società di distribuzione SBB Cargo GmbH, anch'essa con sede a Duisburg.

2003, 29 aprile: Espansione in Italia. La FFS Cargo SA fonda la SBB Cargo Italia S.r.l. con sede a Gallarate (oggi a Milano). Attuale azionista: SBB Cargo International SA.

2004: Hupac SA cede alla FFS Cargo SA le proprie quote di partecipazione nella S-Rail Europe SRE GmbH e nella Swiss Rail Cargo Köln (SRCK).

2010, 9 settembre: Il trasporto internazionale di merci viene separato dalla FFS Cargo SA e fatto confluire in una società indipendente: fondazione della SBB Cargo International AG con sede a Olten. Ha luogo la contemporanea fusione della SBB Cargo GmbH con la SBB Cargo International AG.

Azionisti della SBB Cargo International AG: FFS Cargo SA (75 %) e Hupac SA (25 %). In tal modo Hupac SA acquisisce una partecipazione del 25 % anche nella SBB Cargo Deutschland GmbH e nella SBB Cargo Italia S.r.l.

Indicatori di SBB Cargo International AG nel 2016: fatturato di 294 milioni di franchi, 643 collaboratori, 127 locomotive, volume di trasporto pari a 11 108 milioni di tonnellate/chilometro.

Alla fine dei conti, la concorrenza è davvero troppo scarsa. I prezzi rimangono elevati, i grandi attori (statali) non ne vengono scalfiti, i trasporti internazionali sono onerosi e gravati da molta burocrazia. Tutto ciò che è successo è che le aziende ferroviarie statali sono riuscite a strappare a Hupac un paio di punti percentuali di fatturato. Tutto il resto è rimasto come prima. Nel frattempo le

grandi società di consulenza pronosticano che in un prossimo futuro saranno da tre a cinque le ferrovie che sapranno imporsi e operare su scala europea. I consulenti ricavano questo scenario dall'industria aeronautica e danno per scontato che le ferrovie «sopravvissute» graviteranno attorno alle ferrovie nazionali tedesca e francese. Oggi sappiamo che quelle profezie erano completamente sbagliate.

È però vero che molte ferrovie statali interpretano il processo di liberalizzazione come un'occasione per trasformarsi in ferrovie merci attive a livello continentale. In Paesi come la Francia e il Belgio si vuole giocare la carta del traffico internazionale, ma al proprio interno ci si mette di traverso e si erigono barriere d'accesso troppo alte per le imprese estere. Ne consegue che molte ferrovie merci registrano perdite incalcolabili per la loro pretesa di acquisire quote di mercato attraverso il prezzo e il dumping dei prezzi, ma senza guardare alla sostenibilità.

Basandosi sull'esperienza maturata negli anni trascorsi in America, Beni Kunz sa bene che la somma di queste situazioni di fatto non è definibile come vera concorrenza. Negli Stati Uniti, la liberalizzazione delle ferrovie è di lunga data perché risalente allo Shipping Act del 1984. Agli inizi del 2004 Hupac ritiene che sia arrivato il momento di prendere le redini della situazione con un'iniziativa spettacolare.

Il grimaldello si chiama «trazione continua», o perlomeno è questa la definizione adottata da Hupac. Per usare un'espressione più esatta, si intende il rendersi responsabili della trazione ferroviaria continua.

Come già visto, l'introduzione di una nuova offerta di linea impone che i rappresentanti di Hupac e quelli delle ferrovie statali si seggano attorno a un tavolo, e che questi ultimi si accordino sui prezzi da applicare per i propri territori.

Ma ora gli uomini di Hupac non vogliono più condurre colloqui di questo genere in veste di operatore postulante, bensì trasferire a una terza parte, e precisamente a una società ferroviaria e per ogni singola linea di Hupac, la responsabilità della trazione completa dalla località di partenza a quella di destinazione.

Con questo «trucco» i rappresentanti delle ferrovie statali, che poc'anzi stavano mettendosi tranquillamente d'accordo attorno a un tavolo, diventano dei concorrenti che si trovano in contrapposizione nel far valere i propri consistenti interessi commerciali e che nello stesso tempo devono venderli reciprocamente dei servizi. Se poi entrano in gioco delle ferrovie private, l'affabilità va definitivamente a farsi benedire. Da un punto di vista liberalistico, la responsabilità della trazione continua offre anche il vantaggio che le ferrovie si trovano costrette a riorganizzarsi in funzione delle nuove procedure.

Un mandatario per ogni esigenza

Nel marzo 2004, Hupac invita le sette imprese ferroviarie con cui collabora a presentare delle offerte per servizi di trazione continua. Le prime reazioni sono di forte irritazione. Continua? Noi? Non è mai successo nella storia europea del traffico merci su rotaia!



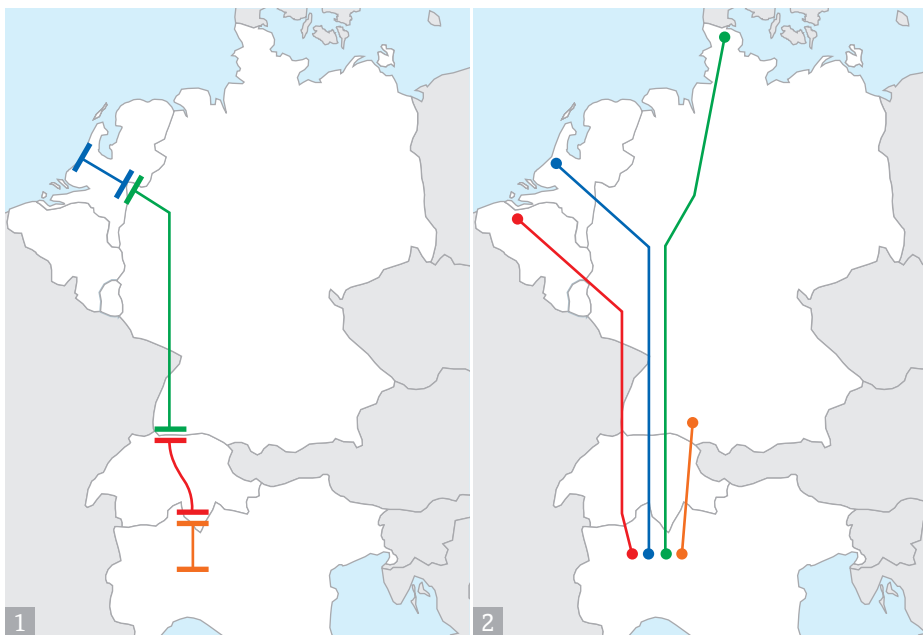
2005, 18 marzo: Un evento sensazionale! Per celebrare l'apertura del mercato al traffico di transito attraverso la Svizzera, Hupac raduna a Chiasso le locomotive di tutti i suoi partner ferroviari e le posiziona per una foto di gruppo.

Da sinistra: FFS Cargo (Svizzera), Ferrovie Nord Cargo (Italia), Trenitalia Cargo (Italia), Rail4Chem (Germania/Svizzera) e Railion (Germania).

Dato che in quel momento la Dillen & Le Jeune Cargo non era stata ancora abilitata per la Svizzera, Ferrovie Nord Cargo non ci pensa due volte a sostituirla.

In effetti, l'idea è nuova e letteralmente rivoluzionaria. Una volta di più, Hupac si dà da fare per mettere sottosopra il settore e, nel corso dei necessari colloqui interpersonali, garantisce ai dirigenti ferroviari una cifra d'affari più o meno uguale a quella precedente, però a condizione che essi si assumano la responsabilità della trazione continua di un treno dal luogo di partenza fino a quello di destinazione. In realtà, Hupac può permettersi di porre una simile condizione perché i suoi 60 treni completi al giorno, il materiale rotabile e i terminal di proprietà la qualificano come una delle maggiori committenti indipendenti del settore. Per le ferrovie sarebbe poco saggio lasciarsi sfuggire la loro fetta di torta. Tanto più che per decennale esperienza sanno bene che Hupac è sempre stata un partner leale e orientato a durevoli partenariati strategici. Se poi ci si riflette con la dovuta oggettività, la trazione continua offre anche delle opportunità di espansione all'estero.

Tra l'altro, la richiesta di offerte non viene fatta con procedura d'appalto, poiché si tratta di materia giuridicamente definita e che per esempio non ammette alcuna ulteriore trattativa. Nei comunicati stampa viene invece indicata come normale procedura d'offerta, il che lascia aperta a Hupac ogni possibilità di introdurre con i suoi partner ferroviari dei criteri ben ponderati.



- 1 Una semplice raffigurazione della trazione continua: Fino al 2004 un'impresa ferroviaria operava solo nel proprio Paese e con proprie locomotive.
- 2 Dal 2005 un'impresa ferroviaria si assume la responsabilità di trainare un treno senza interruzioni dalla stazione di partenza a quella di arrivo.

Nel settembre 2004 tutte le offerte sono sul tavolo e poco dopo i partner sono designati: FFS Cargo, Railion (la divisione cargo della Deutsche Bahn), Trenitalia Cargo (società affiliata delle FS, le ferrovie di Stato italiane), R4C (la privata Rail for Chem) e DLC (la società belga Dillen & Le Jeune Cargo, anch'essa privata). Nell'ambito di una partnership strategica, Hupac sottoscrive con loro dei contratti di durata triennale, quando nell'industria ferroviaria sono solitamente di durata annuale. Questa grande intesa è immortalata in un servizio fotografico in cui si vede una locomotiva per ognuno dei partner coinvolti, un fatto sensazionale per gli appassionati di ferrovie. E il comunicato stampa redatto in termini a dir poco euforici è accompagnato da un'annotazione che spiega il reale significato di questo grande progresso.

A decorrere dal 2006, la trazione continua genera una reale situazione di concorrenza tra le varie ferrovie, liberando strutture ormai cristallizzate dalle loro scorie e ottimizzando i bilanci, anche quelli di Hupac. In italiano moderno questo processo è definito «win-win». L'impulso dato da Hupac alla trazione continua lo si può senz'altro considerare come la spinta che ha portato alla fondazione della SBB Cargo International: nel 2002, come aiuto iniziale, Hupac intesta la propria licenza ferroviaria tedesca alla neonata SBB Cargo Deutschland ...

Alla fine i responsabili delle ferrovie nazionali ammettono con franchezza che i vantaggi superano gli svantaggi. I treni accusano meno ritardi, i cambi di locomotiva e di macchinista si riducono. Le locomotrici sono più produttive perché viaggiano di più e sostano di meno; gli oneri amministrativi diminuiscono. Ma il bello è che la liberalizzazione delle ferrovie è fattibile! Miracolo!



*Nicolas Perrin, CEO di SBB Cargo e
membro della direzione generale delle FFS.*

«Possiamo andarne orgogliosi»

Tre domande al direttore di FFS Cargo: oggi Nicolas Perrin può trarre profitto dal consolidamento del traffico internazionale di FFS Cargo, compiuto nel 2010 come società autonoma.

Nel 2010, con la fondazione della società affiliata SBB Cargo International lei ha sancito l'autonomia operativa del traffico merci internazionale. È soddisfatto dei risultati?

Quel passo è stato ed è ancor oggi quello più opportuno. Abbiamo infatti creato un modello gestionale orientato alle particolari esigenze di mercato del traffico di transito. Ci siamo così preparati in tempo utile alla realtà della nuova galleria di base del Gottardo e, unitamente al potenziamento delle linee di accesso, possiamo formulare un'offerta decisamente concorrenziale.

Come operatore del traffico combinato, Hupac detiene una partecipazione del 25% nella SBB Cargo International, un singolare modello aziendale. Cosa comporta questo per entrambi i partner sui piani sia strategico che operativo?

È stato un passo importante per entrambe le parti, ma inizialmente anche un salto nel buio. Sul piano strategico ci completiamo alla perfezione, imparando l'uno dall'altro e traendone degli stimoli reciproci. In ultima analisi, la nostra capacità di adeguarci in modo ottimale alle esigenze del trasporto intermodale torna a vantaggio dei nostri clienti. Sul piano operativo, un fattore di successo è la nostra autonomia. Possiamo quindi andare orgogliosi di essere riusciti ad assicurare a una forte partnership svizzera una solida posizione internazionale.

Il trasporto su strada vede prospettarsi un imponente salto di produttività: motori a basso consumo, processi digitalizzati, gigaliner, platooning. Dove si colloca la ferrovia?

In quanto sistema di trasporto su rotaia, la ferrovia è di fatto quello che più si presta a queste innovazioni, ma purtroppo le molte normative nazionali agiscono da freno ad ogni novità. Inoltre, i minori quantitativi unitari fanno sì che l'industria si mostri poco interessata. Ma le FFS non si lasciano innervosire e investono molta energia nella digitalizzazione e automazione dei processi. Come affiliata delle FFS siamo all'avanguardia in questo campo perché non vogliamo perdere la gara tecnologica tra rotaia e strada. Il mio obiettivo è quello di compiere dei progressi reali nel più breve tempo possibile.

Nero su bianco

La logica evolutiva della responsabilità per la trazione continua è la trazione continua fatta realtà, l'altrimenti detta trazione integrata, ovvero un treno che viene trainato da A a B da un'unica locomotiva, senza cambi. Cosa che oggi viene praticata in modo estremamente sporadico. Uno dei principali motivi del lento sviluppo reale della trazione continua è dato dalla locomotiva stessa, che deve essere dotata dei sistemi tecnici ed elettronici imposti da ciascun Paese. Ciò incide parecchio sui costi, mentre capita spesso che l'ammortamento di locomotive più datate e non perfettamente attrezzate non sia stato ancora completato. Detto per inciso, il costo di acquisto di una locomotiva viene ammortizzato su un periodo d'esercizio di 30 anni.

Ma se non altro il settore del traffico merci può oggi contare in Europa su un corpus legislativo che ne sancisce la completa liberalizzazione ma che, come abbiamo constatato più volte, stenta a trovare applicazione nella realtà di tutti i giorni.

Piccola digressione: se sia i pacchetti ferroviari dell'UE che le riforme delle ferrovie svizzere valgono sempre per tutti i comparti dell'industria ferroviaria, nel trasporto passeggeri è tutt'altra musica. È questa una situazione tuttora molto complicata e che, detto in sintesi, ha dei motivi profondi. Uno di essi è il mandato che il popolo ha dato allo Stato di fornire determinati servizi che di per sé non sono remunerativi, ma auspicati. È la nozione di «servizio pubblico». Un altro motivo risiede nella struttura della ferrovia di Stato, sviluppatasi e intricatasi nell'arco di due secoli. Un terzo motivo è il compito che ha lo Stato di assicurare una leale concorrenza, ad esempio prevenendo la minaccia del dumping salariale legato a una totale liberalizzazione. Qui sono soprattutto i sindacati a svolgere un'intensa attività di lobbying.

Un altro motivo è la limitatezza della rotaia: come per i settori dell'energia elettrica o della telefonia, la ferrovia è una cosiddetta industria di rete il cui frazionamento e liberalizzazione sono imprese estremamente impegnative. Stando ai libri di testo, è un processo che laddove possibile richiede circa 40 anni. Dal punto di vista del «liberalizzatore», industrie di rete come quelle per la fornitura di energia elettrica o di telecomunicazioni hanno il «vantaggio», rispetto alla ferrovia, di disporre di reti utilizzabili in misura più o meno illimitata: tutti i fornitori di energia elettrica possono infatti immettere corrente in una rete la cui capacità di carico è pressoché illimitata, mentre nel caso della ferrovia la capacità di rete ha dei limiti, per cui dieci operatori non hanno assolutamente la possibilità di far viaggiare dei treni a loro piacimento.

In breve, per quanto concerne l'applicazione del Terzo e del Quarto pacchetto ferroviario europeo, che riflettono soprattutto interessi legati al traffico passeggeri, fino ad oggi l'Unione Europea non ha fatto un solo passo avanti: gli Stati arrivano perfino a fare barriera contro l'ordine unionista. Anche perché in Inghilterra, Paese della turbo-liberalizzazione, nei primi anni gli effetti negativi di un libero mercato sul traffico passeggeri avevano effettivamente portato il caos nell'industria ferroviaria e nel suo indotto, soprattutto a livello infrastrutturale. Oggi l'Inghilterra è invece considerata un perfetto esempio di liberalizzazione. Fine della digressione.



1

1 Il traffico è in pieno boom, grazie anche all'apertura del mercato. Hupac ha il suo bel daffare: Concentrazione nella cabina di manovra della gru a portale ...





2



3

- 2 ... organizzazione a terra ...
- 3 ... accurato impilaggio dei container ...
- 4 ... e caricamento dei semirimorchi.

Le lancette vanno a ritroso

Per Hupac è rassicurante il fatto che nel traffico merci, specialmente internazionale, la situazione si sia semplificata. Il che però non significa che ora tutto sia a posto e che tutte le parti in causa siano soddisfatte, perché presto anche nel traffico merci si assisterà a un'inversione del processo di liberalizzazione. La si può anche definire come una nuova monopolizzazione. Un po' come avvenne dopo la Rivoluzione Francese, allorché i vecchi re usarono tutto il loro potere per ristabilire l'ordine mondiale che Napoleone aveva sconvolto. Gli storici definiscono questa fase involutiva come Restaurazione. Anche nel trasporto ferroviario, dopo gli «scompigli» causati dalla liberalizzazione, vediamo i «vecchi poteri» (alias le ferrovie di Stato) fare di tutto per ristabilire l'antico ordine.

Alcuni esempi: il Belgio delibera che solo la ferrovia di Stato può provvedere alla formazione di macchinisti. La Francia nega all'intraprendente concorrenza estera l'accesso alla propria rete ferroviaria. In Germania, un tribunale dichiara legittimo il fatto che la ferrovia nazionale paghi l'energia meno delle ferrovie private. Inoltre, con la «Ordinanza sull'aggiudicazione di appalti pubblici» il Parlamento tedesco delibera, a protezione della Deutsche Bahn, che fino al 2014 i mandati di trasporto non potranno più essere oggetto di bando pubblico. All'ordine di messa a concorso pubblico dei mandati di trasporto si oppone anche la Svizzera. Sebbene questi ultimi due esempi si riferiscano principalmente al traffico passeggeri, sono comunque una chiara dimostrazione della volontà di dare la stura a un ritorno monopolistico.

E alla fine tale ritorno al monopolio si compie in modo esemplare proprio con l'espansione delle ferrovie statali all'estero: le nuove, giovani ferrovie private, quelle che dovevano prendersi cura delle inquietudini di mercato, vengono rilevate dai colossi del settore, integrate, liquidate e praticamente statalizzate.



Le piccole ferrovie scompaiono, le grandi continuano a crescere. Viene così a crearsi una situazione paradossale che vede le ferrovie nazionali espandersi all'estero e nello stesso tempo sigillare il proprio territorio, in un gioco del gatto e del topo legittimato dallo Stato e con una mutevole distribuzione dei ruoli.

Comunque sia, nel 2009 i responsabili di Hupac fanno propria l'idea che passa per le teste dei parlamentari svizzeri, vale a dire quella di far confluire il traffico internazionale di FFS Cargo in una società indipendente. Questo perché con le sue avventure all'estero FFS Cargo si è seriamente scottata le dita e ora si trova in un profondo rosso. Se ne desume che la piccola Svizzera non può assolutamente permettersi una ferrovia merci attiva su scala internazionale. Motivo per cui viene messa sul tappeto la ripartizione della divisione merci in due settori, uno nazionale e l'altro internazionale, quest'ultimo in unione con un valido partner.

Si tengono così dei colloqui con varie parti interessate, tra cui le divisioni cargo delle ferrovie francese e tedesca. Ma i francesi fanno marcia indietro e in Hupac si diffonde il panico: non si penserà mica di mettere l'intero transito di merci attraverso la Svizzera sotto il controllo di DB Cargo, la seconda più forte protagonista del settore? Questo non sarebbe altro che un nuovo monopolio. Gli strateghi di Hupac decidono allora di tentare la fuga in avanti e a FFS Cargo fanno una proposta: saliamo noi sul carro!

I colloqui con i dirigenti dell'Ufficio federale dei trasporti e delle FFS danno i loro frutti. Nel 2010 viene costituita la SBB Cargo International, come società affiliata congiunta di FFS Cargo e Hupac, con sede centrale a Olten e con partecipazione azionaria del 75% per FFS Cargo e del 25% per Hupac. La cooperazione funziona e la società oggi è remunerativa sebbene il valore dell'euro sia sceso dagli 1.55 franchi del 2008 agli 1.10 franchi del 2016. Per la prima volta da decenni, FFS Cargo Svizzera realizza addirittura un profitto.

Cronistoria della riforma ferroviaria in Europa

Cronistoria della riforma delle ferrovie in Svizzera

1957, 25 marzo: Dichiarazione d'intenti

Nel trattato costituente della Comunità Economica Europea viene messa per iscritto l'intenzione di disciplinare, entro un periodo di 12 anni, «l'ammissione di vettori non residenti ai trasporti nazionali in uno Stato membro». Questo vale sia per il trasporto ferroviario che per il trasporto marittimo e su gomma.

1962, 28 novembre: Nessuna norma sulla concorrenza

Il Consiglio della CEE esclude le imprese di trasporto dalle norme comunitarie sulla concorrenza.

1968, 19 luglio: Norme speciali

Con una nuova ordinanza viene disciplinata la collaborazione tra vettori internazionali, in particolare nella normalizzazione dei requisiti tecnici.

1983, 24 gennaio: Ricorso per inerzia

Il Parlamento europeo vuole portare avanti il processo di liberalizzazione e sollecita il Consiglio europeo ad occuparsi del ricorso per inerzia amministrativa. Il 22 maggio 1985 la Corte di Giustizia delle Comunità Europee accoglie il ricorso.

1991, 29 luglio: Direttiva 91/440/CEE

- Le imprese di trasporto ferroviario devono essere indipendenti.
- Separazione dei settori infrastruttura e trasporto (giuridica, organizzativa e contabile).
- Deve essere consentito costituire dei raggruppamenti.
- Accesso alla rete senza discriminazioni.

1996, 17 novembre: Revisione della Legge sulle ferrovie

Avvio del processo di riforma delle ferrovie.

1999, 1° gennaio: Riforma delle ferrovie 1

- Dall'azienda di Stato FFS viene a formarsi come ente federale autonomo la società per azioni di diritto speciale FFS SA con le tre divisioni Infrastruttura, Trasporto passeggeri e Trasporto merci.
- La separazione delle divisioni Infrastruttura e Trasporto passeggeri riguarda gli aspetti sia contabili che organizzativi.

- La divisione Trasporto merci diventa una società per azioni giuridicamente autonoma.
- Riduzione dell'indebitamento e riorganizzazione delle FFS.
- Liberalizzazione del traffico merci pubblico con accesso indiscriminato alla rete ferroviaria svizzera anche per le ferrovie estere.
- Finanziamento parziale del trasporto pubblico.

2003, 15 marzo: Primo pacchetto ferroviario

- Libero accesso per tutte le imprese ferroviarie alle principali linee europee (circa 50 000 km di strada ferrata).
- Organo indipendente di assegnazione delle tracce.
- Graduale implementazione dell'interoperabilità.
- Perfezionamento e unificazione di molti punti critici delle norme relative all'accesso alla rete, all'abilitazione delle imprese e alla fissazione dei prezzi delle tracce.
- Definizione più puntale anche della separazione tra Infrastruttura, Trasporto passeggeri e Trasporto merci.
- Indipendenza del gestore dell'infrastruttura dallo Stato.

2004, 30 aprile: Secondo pacchetto ferroviario

- Coerente aggiornamento del Primo pacchetto ferroviario, specialmente per quanto riguarda una maggiore sicurezza e interoperabilità, nonché una più rapida apertura dei mercati al traffico merci.
- Dal 2006, libero accesso per tutti i vettori ferroviari all'intera rete ferroviaria europea.
- Direttive dettagliate in materia di sicurezza ferroviaria.
- Dal 2007, libero accesso alle infrastrutture degli altri Paesi membri, aprendo così la via al cabotaggio.
- Direttive e definizioni di dettaglio degli standard tecnici relativi all'interoperabilità.
- Dall'aprile 2006, istituzione di un'Agenzia ferroviaria europea con sede nella francese Valenciennes come organo di coordinamento autonomo per l'attuazione delle riforme.

2005, 23 febbraio: Riforma delle ferrovie 2

- In prevalenza, disposizioni inerenti al trasporto passeggeri.
- Riordino e armonizzazione dei finanziamenti infrastrutturali.
- Aumento dell'efficienza nei trasporti pubblici.
- Garanzia di un sistema ferroviario efficiente attraverso un miglior rapporto costi-benefici nell'impiego di fondi pubblici.

Il Parlamento la respinge dando mandato di elaborare delle tranche più piccole.

2007, 1° settembre: Terzo pacchetto ferroviario

- Liberalizzazione totale del traffico passeggeri transnazionale entro il 2010.
- Definizione dei requisiti minimi per l'ottenimento della certificazione europea come macchinista.
- Più concorrenza nella messa a concorso di servizi di trasporto pubblici.
- Miglioramento dei diritti dei viaggiatori.

2010, 1° gennaio: Prima fase della riforma delle ferrovie 2

- Linee fondamentali per una maggiore certezza del diritto nelle procedure d'appalto.
- Linee fondamentali per l'armonizzazione della posizione giuridica nelle procedure d'appalto e d'ordine.

2013, 30 gennaio: Proposta del Quarto pacchetto

Il processo di liberalizzazione deve essere concluso.

Le direttive che entro il dicembre 2019 prevedono anche la totale liberalizzazione del traffico passeggeri, la sospensione delle sovvenzioni, la riduzione delle prestazioni di servizio pubblico e la completa separazione tra esercizio e infrastruttura incontrano la forte resistenza del Parlamento Europeo che respinge il pacchetto rinviandolo alla Commissione competente.

2013, 1° luglio: Seconda fase della riforma delle ferrovie 2

- Disposizioni per una maggiore certezza del diritto nelle procedure d'appalto,
- Disposizioni per l'armonizzazione della posizione giuridica nelle procedure d'appalto e d'ordine.

2016, 28 aprile: Quarto pacchetto ferroviario, parte tecnica

- Incremento dell'interoperabilità.
- Esercizio e infrastruttura non saranno resi completamente indipendenti dall'influenza statale. Per contro, sono permesse meno sovvenzioni all'interno delle holding.

2016, 14 dicembre: Quarto pacchetto ferroviario, parte politica

- Dal 2020, libero accesso nel trasporto su rotaia a servizi come la manutenzione o la vendita di biglietti, sia pure con delle limitazioni volte a tutelare le ferrovie nazionali.
- I mandati per servizi passeggeri pubblici devono essere oggetto di gara pubblica, sia pure con delle limitazioni volte a tutelare le ferrovie di Stato.

Nel dicembre 2016 entra finalmente in vigore la seconda parte del quarto pacchetto ferroviario UE e con esso il processo di liberalizzazione deve considerarsi concluso. Tuttavia, gli intensi dibattiti all'interno dei vari Parlamenti nazionali e anche tra Stati fanno sì che molte disposizioni vengano ammorbidite: per aspetti di centrale importanza, le ferrovie statali hanno diritto a dei regolamenti speciali, il che significa semplicemente che la politica può lasciare immutate molte cose a propria discrezione. I critici dichiarano allora che la liberalizzazione delle ferrovie è di fatto fallita, mentre una stima un po' più ottimistica afferma che ben poco si è mosso a causa degli enormi oneri amministrativi. Dopo il brillante avvio della Riforma delle ferrovie 1, anche la Svizzera vi ha dato un seguito relativamente scarso.

D'altronde, chi va a cercare in Internet «quarto pacchetto ferroviario» vi trova ben pochi articoli utili, l'esatto contrario del termine di ricerca «primo pacchetto ferroviario». In un modo o nell'altro, sembra che tutto sia diventato troppo complicato anche per i media.

Tuttavia, non è il caso di dipingere questo «fallimento» a tinte così fosche. Il fatto che alcune aziende abbiano la meglio su tutte le altre e assumano proporzioni tali da poter dominare il mercato quasi a piacimento (diventando in pratica delle monopoliste) fa parte dei meccanismi della libera economia di mercato. Colossi come Microsoft, Nestlé o Monsanto ne danno una chiara testimonianza.

D'altro canto, la liberalizzazione delle ferrovie in Europa ha davvero comportato parecchi cambiamenti, oggi riconosciuti e apprezzati. Per esempio una maggiore dinamica di mercato, procedure più semplici, imprese con strutture snelle e più efficienti, maggiore interoperabilità e, sì, un po' più di concorrenzialità. Oggi, situazione di fine 2016, sulla rete ferroviaria svizzera sono 23 gli operatori di tutta Europa che trasportano le loro merci in diretta concorrenza con Hupac.

Conclusione: la ferrovia non è più quella del 1991, quando venne annunciata la direttiva 91/440/CEE. Vi sono perfino esperti che affermano che senza il processo di liberalizzazione le disastrose ferrovie statali di allora sarebbero collassate da un pezzo, sia nel traffico merci che nel trasporto passeggeri.

Per Hupac come operatore, dunque in ultima analisi come cliente della ferrovia, il lavoro quotidiano rimane un'estenuante opera di contrattazione, di mediazione e di ricerca di un equilibrio. E lo diventa ancor più quando a seguito dello scoppio della bolla immobiliare in America e in Europa, e della conseguente crisi economica globale del 2008, Hupac vede calare drasticamente il proprio fatturato da un giorno all'altro. Il bilancio annuale del 2009 si traduce in una perdita di fatturato del 18,2%, con un 13,5% in meno di spedizioni.

Quella crisi economica mondiale ha interrotto bruscamente anche il processo di liberalizzazione delle ferrovie, poiché le banche o gli investitori non erano più disposti ad investire denaro in una «attività ad alto rischio». In concomitanza con le turbolenze generate dalla crisi economica, la quotazione dell'euro è andata calando da 1,55 franchi per euro a 1,10 franchi, il che è equivoale a deprezzarlo di un terzo. Per un'azienda come Hupac che gestisce in euro il 95% delle proprie transazioni, questo ha rappresentato e rappresenta tuttora un boccone amaro. È per questi motivi che numerose imprese di trazione ferroviaria hanno fatto bancarotta o sono state assimilate dalle dominanti ferrovie statali.



L'angolo superiore del carico definisce l'altezza massima che consente a un treno di attraversare una galleria in totale sicurezza. Per i moderni semirimorchi è richiesta un'altezza di 4 metri.

4 metri: la ferrovia deve stare al passo

Ora basta con la liberalizzazione, prima che il cervello ci vada in subbuglio. Dopo tutto, sono parecchie le altre questioni importanti in cui Hupac deve agire, mediare e ponderare bene le cose. Dai fatti comunitari europei riportiamo quindi la nostra attenzione sulla Svizzera, e più precisamente là dove l'intero traffico merci transalpino dovrà passare: sulla rotaia. Di per sé la ferrovia ha le carte in regola; un problema che lentamente ma inesorabilmente sta emergendo riguarda tuttavia quello che sta al di sopra del livello delle rotaie: gallerie, sistemi di segnalamento e ponti stradali. Per comprenderlo, occorre fare un piccolo flashback fino al tempo dei dibattiti sulla NFTA, prima del referendum popolare del 1992.

Politici, analisti del traffico, trasportatori, responsabili della logistica e perfino gli strateghi di Hupac erano concordi nell'affermare che il container rappresentava il futuro. Questo cassone metallico si era ormai affermato in tutto il mondo come contenitore di grande praticità nei trasporti, dotato di una solida struttura, con dimensioni standardizzate e compatibile con navi, treni e autocarri. Si dava per scontato che il container si sarebbe imposto anche sulla strada e che avrebbe soppiantato il semirimorchio.

Rispetto al semirimorchio, il container era anche un po' più basso come carico su un carro ferroviario: dal bordo superiore della rotaia fino all'angolo superiore del container la misura era di 3,80 metri, mentre un semirimorchio era di norma 20 centimetri più alto.

La NFTA è stata appunto progettata tenendo conto di questa circostanza: l'asse del Lötschberg doveva essere abbastanza elevato da consentire il passaggio dei più alti semirimorchi attraverso le gallerie e sotto i ponti senza alcun problema. Il valore che più influisce su queste dimensioni è la cosiddetta sagoma limite: essa definisce a quale altezza deve trovarsi il bordo superiore esterno di un carro o di un container affinché il treno non tocchi in alcun caso la volta della galleria o gli impianti di segnalamento. Tale sagoma viene misurata dalla sommità della rotaia fino allo spigolo superiore esterno del vagone passeggeri, del container o del semirimorchio. Sull'asse del Lötschberg è di 4 metri, non solo all'interno della galleria di base ma anche lungo l'intera linea fino ai terminal. Lo si definisce «corridoio di 4 metri».

Il più trafficato asse del Gottardo era invece concepito per i container, notoriamente più bassi. Mentre la galleria di base del Gottardo doveva senz'altro essere realizzata con un profilo di 4 metri, la linea di accesso poteva invece essere lasciata così com'era, con una sagoma limite di 3,8 metri.

Fin qui tutto bene. La galleria di base del Lötschberg venne festosamente inaugurata nel 2007, ma la previsione fatta nel 1992, e cioè che il container avrebbe avuto la meglio sul semirimorchio, non si è avverata. Al contrario! la percentuale di semirimorchi è aumentata rispetto al container. E non è tutto, perché nel frattempo i semirimorchi sono diventati sempre più grandi, ovvero più alti. Cosa del resto comprensibile, in quanto i costruttori di autocarri mirano a sviluppare cassoni con una capacità volumetrica sempre maggiore, in modo da aumentare le quantità trasportabili in ogni viaggio. Ogni centimetro conta e ogni mezzo di trasporto è oggetto di continui perfezionamenti. Quasi tutti i semirimorchi avevano ormai raggiunto delle altezze tali da richiedere una sagoma limite di 4 metri nel trasporto su rotaia e questo rendeva inadeguato l'asse del Gottardo.

Ora si possono tirare le somme e riconoscere che qualcosa di funesto si stava preparando: le motrici con semirimorchio (autoarticolati) erano sempre più numerose, mentre la capacità dell'asse del Lötschberg restava limitata. Ciò ha portato sulla strada un numero sempre crescente di autoarticolati, molti di più di quanto la ferrovia potesse trasportarne. Il calcolo era semplice, ma ci è voluto il suo tempo perché tutte le parti coinvolte arrivassero anche a comprenderne l'essenza.

«Tremendamente importante»

È un'evoluzione di cui Hupac si rende rapidamente conto; ed è logico, perché le fa perdere lavoro e fatturato. Per dirla in altri termini: c'è un potenziale che sta crescendo, ma che non è possibile assorbire.

Questa conclusione si fa lentamente strada anche negli ambienti politici, i quali si rendono conto che quella evoluzione va contro le direttive dell'Iniziativa

delle Alpi e quindi del trasferimento del traffico. Alla fine viene a delinarsi la domanda: si deve adeguare l'asse del Gottardo al corridoio di 4 metri?

Sì, è necessario farlo e anche con estrema urgenza! È quello che Irmtraut Tonndorf, addetta alla comunicazione di Hupac, e Beni Kunz, CEO, dichiarano nello hearing del 25 e 26 ottobre 2010 davanti alla Commissione dei Trasporti e delle Telecomunicazioni del Consiglio nazionale a Berna. In quei due giorni i rappresentanti dei gruppi d'interesse ed economici più diversi espongono i loro punti di vista. È chiaro che nessun oratore è contrario al corridoio di 4 metri, nemmeno l'autotrasportatore e consigliere nazionale Ulrich Giezendanner (UDC), noto per la sua linea rigidamente conservativa.

Nel suo discorso, Irmtraut Tonndorf mette in campo argomenti pesanti: la galleria di base del Lötschberg è sfruttata al 90% e copre solo il 10% del reale fabbisogno di trasporti da 4 metri, perché il 60% di tutti gli autocarri che attraversano le Alpi hanno delle motrici sovradimensionate, quindi fuori norma. Le linee di accesso alla galleria di base del Gottardo sono dimensionate in funzione dei 3,80 metri, quindi mancano 20 centimetri per poter togliere queste motrici dalla strada. Inoltre, fatto importante, anche sulle linee di raccordo in Italia mancano 20 centimetri.

Conclusione di Tonndorf: si deve agire. Porta come esempio una situazione che richiede un rapido intervento: nel 2000 la linea del Brennero è stata adeguata alla sagoma limite di 4 metri attraverso l'abbassamento delle rotaie. Negli otto anni successivi la percentuale di semirimorchi è aumentata di sei volte e il volume totale di traffico combinato non accompagnato si è quadruplicato.

Nel suo discorso, Beni Kunz così sintetizza: «Il corridoio di 4 metri è tremendamente importante.»

Tra parentesi, non sarebbe il primo aumento di profilo nella storia della rete ferroviaria svizzera, poiché già nel 1979 si era provveduto a rialzare impianti e attraversamenti da 3,6 a 3,8 metri, con un costo di 50 milioni di franchi.

Ping-pong veloce

Ma ahimè, dopo due giorni di indagine conoscitiva la commissione del Consiglio nazionale decide che un corridoio di 4 metri non è necessario. E dice di no in tutte le lingue nazionali. La reazione di Hupac è immediata e quello che poi seguirà, tenuto conto della lentezza democratica del sistema politico svizzero, è letteralmente un giallo federale.

Le cose vanno così: il 7 novembre 2010, pochi giorni dopo il diniego della commissione, Hupac organizza assieme ad associazioni che le sono affini una conferenza stampa in cui non ci si limita a informare, ma si avanzano anche delle richieste: il corridoio di 4 metri deve essere pronto contestualmente all'apertura della galleria di base del Gottardo, includendovi la linea di Luino dal confine svizzero fino al terminal Hupac di Busto Arsizio e ad altri terminal del Nord Italia, come pure lo sviluppo di binari di sorpasso per treni merci lunghi 750 metri. E possibilmente anche equiparando il traffico merci al trasporto passeggeri. Costo stimato per la ristrutturazione di 100 ponti e gallerie, più gli impianti di segnalamento ferroviario in Svizzera: da 300 a 600 milioni di franchi. Per spingere a favore del corridoio, Hupac tira in ballo le sovvenzioni: grazie alla

maggior produttività, la realizzazione del corridoio consentirà di decurtare le sovvenzioni statali.

L'eco mediatica è impressionante: gli ambienti politici di sinistra e i trasportatori si associano alle richieste, come pure gli operatori intermodali e ovviamente i protettori delle Alpi. Nella Berna federale, dopo il Consiglio nazionale si attiva anche il Consiglio degli Stati la cui commissione competente si fa carico della questione e raccomanda una richiesta di riesame. Il Consiglio degli Stati accoglie la raccomandazione e incarica il massimo organo consultivo, il Consiglio federale, di effettuare una verifica in merito al corridoio di 4 metri. Questo avviene solo nove giorni dopo la conferenza stampa di Hupac.

Nel linguaggio giuridico questa richiesta di verifica si chiama «postulato politico», vale a dire che, quali che siano i risultati di tale verifica, non necessariamente dovranno comportare degli ulteriori interventi politici.

È proprio questo che un rappresentante delle Camere federali considera insufficiente: il 2 dicembre Norbert Hochreutener (PPD) presenta al Consiglio nazionale una mozione in cui chiede l'adeguamento al corridoio di 4 metri dell'asse NFTA del Gottardo tra Basilea e Chiasso. Contrariamente a un postulato, una mozione, se accolta dalle Camere federali, deve necessariamente portare a un risultato positivo o negativo.

Solo quattro giorni dopo Rolf Büttiker (PLR), originario di Soletta, rincara la dose in sede di Consiglio degli Stati con una mozione esattamente dello stesso tenore, nell'intento di garantire e accelerare l'iter politico.

Dal punto di vista politico questo ritmo ha dello spettacolare e il ping-pong tra le due Camere non è meno avvincente. Tra l'altro, tutto questo è stato possibile anche per il fatto che le mozioni di Hochreutener e Büttiker trovano porte aperte, essendo nel frattempo divenuto chiaro per tutti che una NFTA non serve a nulla se i semirimorchi di 4 metri non possono esservi trasportati, quindi proprio quegli automezzi che circolano in gran numero sull'asse autostradale A2 tra Chiasso e Basilea. Alla fine, entrambe le mozioni vengono accolte e il corridoio di 4 metri è deciso.

Doris Leuthard ha di che rallegrarsene: l'ex presidente del PPD svizzero aveva giurato nel 2006 come consigliera federale e nel 2010 assume la guida del Dipartimento dei trasporti. Le è ben chiaro fin dall'inizio che, se si vuole raggiungere l'obiettivo del trasferimento del traffico, è indispensabile sostenere il trasporto intermodale in ogni occasione possibile. Hupac e il traffico combinato in generale hanno in Doris Leuthard un'alleata potente e in perfetta sintonia con le loro idee.

Nuove cognizioni e un'omissione

Il processo politico attinente al corridoio di 4 metri è dunque avviato, ma ora sarebbe un errore riposare sugli allori! Questo perché dalla decisione di principio «Lo facciamo» fino alla decisione definitiva «Lo facciamo esattamente in questo modo» le macine della democrazia svizzera tornano a girare con lentezza e in modo accuratamente ponderato. Un elemento essenziale di questa ponderatez-



- 1 *L'esatto caricamento di un treno dipende da molti fattori, ad esempio dal peso delle singole unità di carico ...*
 - 2 *... dalla sagoma limite della linea ...*
 - 3 *... dalla lunghezza di ogni unità di carico ...*
 - 4 *... oppure dal carico massimo ammesso per ogni asse del carro.*
- Tutte le foto sono state scattate nel terminal Hupac di Aarau.*

za è la decisione delle Camere di iniziare con un taglio solo graduale delle sovvenzioni statali e, due anni dopo il completamento del corridoio di 4 metri, di abolirle del tutto. Al sostegno statale dovrà supplire la maggiore produttività del corridoio e della NFTA in generale.

Sofferamoci un istante su questo punto: l'ultimazione del corridoio di 4 metri è attualmente pianificata per fine 2020 e nel 2024 le sovvenzioni dovranno cessare in via definitiva. Un momento non facile per Hupac e nemmeno per tutti gli altri operatori intermodali che viaggiano attraverso la Svizzera e beneficiano di denaro pubblico. Quando le condizioni quadro saranno quelle giuste, il trasporto combinato sarà senz'altro in grado di camminare con le proprie gambe, affermano i responsabili di Hupac. È però necessario far quadrare i presupposti: treni lunghi 750 metri, profilo di 4 metri, carico di 2000 tonnellate trainato da una sola locomotiva, una ferrovia di pianura, buone tabelle di marcia, qualità affidabile, prezzi di traccia ragionevoli. Il tutto su scala transnazionale e sull'intero corridoio.

Torniamo al ping-pong: altrettanto importante quanto la questione delle sovvenzioni è la consapevolezza che la Svizzera deve impegnarsi anche in Italia se vuole realizzare la propria politica di trasferimento del traffico. Di fatto, cosa se ne fa la Svizzera di una magnifica NFTA di 4 metri se poi i suoi treni stracarichi rimangono bloccati ai confini?

Uno sguardo oltre i confini nazionali rende infatti chiaro in modo alquanto inquietante che in Germania e in Italia quasi nulla si è fatto in materia di colle-



4

gamenti ferroviari con la NFTA. Questo sebbene entrambi i Paesi, nel 1992 con la Convenzione sul transito e nuovamente nel 1999 con l'Accordo sui trasporti terrestri, si fossero impegnati a garantire le linee di raccordo con la NFTA. Ma mentre la Svizzera era impegnata negli scavi attraverso il San Gottardo, Italia e Germania sono rimaste a guardare più o meno in un totale silenzio a livello politico. Certo, nel trasporto passeggeri l'Italia sta realizzando una rete esemplare per i treni ad alta velocità e la Germania sta facendo altrettanto, ma nessuna delle due sta dando il minimo segno di volersi preparare al traffico merci internazionale.

A questa battuta di arresto si aggiunge, dal punto di vista di Hupac, un errore di pianificazione particolarmente preoccupante da parte dell'UE. L'Unione è infatti sul punto di definire i nove corridoi principali per il trasporto merci intra-europeo, che negli anni successivi dovranno essere potenziati fino a raggiungere la massima capacità produttiva, primo fra tutti il corridoio Reno-Alpi che collegherà i porti internazionali della Liguria, in Italia, con quelli di Belgio e Olanda. Circa la metà dell'industria europea è compresa nello spazio economico servito da questa linea che, via Domodossola e Chiasso, attraversa la Svizzera. Ma inspiegabilmente la linea di Luino, che serve da collegamento con i terminal di Busto Arsizio e Novara, viene qualificata come linea secondaria. Come già abbiamo visto, la Svizzera investe in questa linea per adeguarla al corridoio di 4 metri.

Bye-bye all'accordo sui trasporti terrestri?

Comunque sia, col trasporto passeggeri si va avanti: ad inizio agosto 2011 i rappresentanti ferroviari italiani e svizzeri si incontrano a Bellinzona, in vista dell'Expo di Milano 2015 e dell'apertura della galleria di base del San Gottardo nel 2016, allo scopo di mettere sui binari migliori collegamenti tra i due Paesi, per esempio con «orari più attendibili» tra Zurigo e Milano. Con «l'Accordo dei Castelli» entrambi i Paesi convengono di fare esattamente questo.

Per il trasporto passeggeri è una bella cosa e Andreas Meyer, CEO delle FFS, si mostra fiducioso. Ma alla vigilia di questo incontro Mauro Moretti, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato italiane (FS), annuncia che non è necessario potenziare la linea da Chiasso a Milano e che l'Italia, dopo l'apertura della NFTA, «assorbirà con adeguate misure aziendali» l'atteso maggior traffico di treni merci, per esempio attraverso l'uniformazione degli impianti di segnalamento luminoso e il minore distanziamento tra due treni che l'European Train Control System (ETCS) renderà possibile.

In Hupac le campane d'allarme suonano a stormo: Moretti ha appena affossato l'Accordo sui trasporti terrestri? In questo atto del 1999 l'Italia si era impegnata in ogni dettaglio ad ampliare la linea Chiasso-Milano da due a quattro binari, con gestione separata dei traffici merci e viaggiatori. E ad un tratto tutto è caduto nel nulla. I firmatari svizzeri non reagiscono alla comunicazione contraddittoria di Moretti, il che giustifica anche la domanda: il CEO Meyer ha forse tradito la causa del trasferimento del traffico? Egli si limita infatti a commentare le parole di Moretti con uno stringato «meglio tardi che mai». Ma cosa significano «tardi» e «mai»?

Inutile dire che, per quanto attiene al trasporto passeggeri, «l'Accordo dei Castelli» rappresenta un importante progresso, ma il traffico merci continua ad essere praticamente ignorato e questo è un serio problema per il trasporto intermodale. Tanto più che già nell'Accordo sui trasporti terrestri si parlava «in primis» del collegamento Como/Chiasso-Milano, mentre la linea Luino-Busto Arsizio-Gallarate veniva quasi ignorata. E dopo l'Accordo dei Castelli nessuno ne ha più parlato.

C'è dell'altro: chi vuole accusare le ferrovie italiane di malafede si vede spalancare dall'Accordo tutte le porte. Continuando a trascurare la linea di Luino, ecco che Busto Arsizio-Gallarate, il più importante terminal di trasbordo, viene a trovarsi nel posto sbagliato e Hupac è messa fuori gioco.

Gli strateghi di Hupac cercano invece il dialogo sia con l'Italia che con la Berna federale. La consigliera federale Doris Leuthard si rende conto della spiacevole situazione e interviene di persona in veste di mediatrice. Da questi colloqui scaturisce la magnifica frase che con diplomazia puntualizza il problema «Chiasso e/o Luino»: «Chiasso è la linea più importante, ma Luino è quella più urgente».

Dietro questa espressione c'è anche la constatazione che Milano, con tutti i suoi flussi di traffico, rappresenta una gigantesca cruna d'ago perché mancano i terminal e la rete ferroviaria è sfruttata quasi al massimo. Sul versante italiano, il potenziamento dei terminal e delle linee di accesso per il traffico merci in virtù dell'Accordo sui trasporti terrestri richiederebbe senz'altro dei decenni, ma Hupac non può aspettare così a lungo. E la Svizzera nemmeno. A favore della linea di Luino parla anche il fatto che essa, contrariamente alla linea di Chiasso, non passa attraverso la galleria del Monte Ceneri. Inoltre, la terza grande galleria di base della NFTA verrà aperta solo nel 2021, mentre la linea di Luino può essere ultimata già prima.

La consigliera federale Doris Leuthard è sempre più convinta che, se la Svizzera vuole condurre in porto il trasferimento del traffico, dovrà per forza assumersi il costo di almeno una parte della necessaria infrastruttura in Italia. Certo,

ciò sarebbe in contrasto con il principio di territorialità in base al quale ogni Stato è responsabile dell'infrastruttura del proprio Paese, ma è altrettanto vero che non sarebbe la prima volta che la Svizzera supporta finanziariamente delle opere infrastrutturali all'estero per il proprio interesse. Basti citare ad esempio i multimilionari impegni assunti in Francia e in Germania per il progetto «Collegamento della Svizzera con la rete ferroviaria estera ad alta velocità», in essere fino al 2020 (da notare, un investimento nel traffico viaggiatori).

Altra preoccupazione della Svizzera: cosa succede se noi paghiamo l'altissimo prezzo della costruzione della NFTA, finanziando addirittura le linee di raccordo in Italia, per poi non trovare terminal sufficienti per gestire i molti nuovi treni? Per essere assolutamente certi che il Parlamento svizzero delibere a favore del discusso corridoio di 4 metri, è quindi necessario disporre di argomenti convincenti in materia di terminal.

Ma torniamo nuovamente al dibattito originario, che nel frattempo ha visto un accordo sui punti di seguito elencati.

- Si dovrà realizzare il corridoio di 4 metri sull'asse del Gottardo.
- Anche il profilo della linea di Luino dovrà essere adattato ai 4 metri.
- La linea Chiasso-Milano dovrà anch'essa essere ampliata in funzione del corridoio di 4 metri.
- Sulla tratta di raccordo italiana dell'asse NFTA del Lötschberg, la cosiddetta linea di Domodossola, si dovranno eliminare le crune d'ago. Entrambi gli assi della NFTA verranno quindi ampliati fino a Milano/Busto in pari misura.
- La Svizzera è disposta a finanziare l'ampliamento sul versante italiano.
- Per l'insieme dei progetti viene messo a disposizione circa un miliardo di franchi.
- In concomitanza con l'ampliamento delle linee, nell'area di Milano si dovranno costruire dei nuovi terminal e potenziare quelli già esistenti, in modo da risolvere «l'impasse del nodo di Milano».

Intermezzo con studio

Ma nel bel mezzo di queste discussioni si inserisce un nuovo argomento: la società francese Lohr, che sviluppa soluzioni tecniche per il trasporto sia su gomma che su rotaia, annuncia di avere inventato un carro ferroviario di concezione totalmente nuova per il trasporto combinato. Questo carro dispone di un piano di carico ultrabasso, con apertura trasversale, che rende possibile il cosiddetto caricamento orizzontale invece del caricamento verticale di container e semirimorchi mediante gru a portale. Il carro si chiama Modalohr e i suoi inventori affermano che esso rende superfluo il corridoio di 4 metri, in quanto la rampa di carico è ribassata.

Nella Berna federale l'idea incontra il favore soprattutto dell'ala di sinistra: perché destinare quasi un miliardo di franchi all'ampliamento del corridoio se lo si può investire nello sviluppo di nuove tecnologie?

La questione non è così semplice, ma lo si dovrà scoprire solo attraverso i dibattiti politici che ora vi faranno seguito con l'ausilio di svariati studi tecnici,

di cui uno redatto dall'UIRR. I risultati presentati in data 28 novembre 2012 sono deludenti: 1) sarebbe senz'altro possibile utilizzare il nuovo carro senza adattare la sagoma limite, ma ciò richiederebbe l'adeguamento del piano della tratta, un intervento molto costoso. 2) Il Modalohr comporta un 30% in più di costi sistemici. 3) Nei terminal il Modalohr richiede uno spazio due volte e mezza superiore a quello normalmente occupato dal traffico combinato non accompagnato. 4) Il Modalohr non è compatibile con tutte le tipologie di semirimorchio. 5) Essendo Lohr l'unica costruttrice di questi carri, non è assolutamente in grado di costruire rapidamente la quantità che si renderebbe necessaria per introdurre questo sistema. Lo studio conclude: certamente si deve essere aperti alle innovazioni tecniche, ma il Modalohr è una soluzione di nicchia che costa molto e apporta pochi benefici. L'attuale sistema «convenzionale» di trasporto combinato è più efficiente.

Nel dibattito politico l'obiezione mossa dalla Lohr viene così liquidata e oggi questi carri vengono impiegati quasi esclusivamente sulle linee tra Spagna, Francia e Belgio.

Le medesime discussioni si ripresentano, quasi in contemporanea, allorché la società tedesca CargoBeamer introduce sul mercato l'omonimo sistema di carri simile al Modalohr. Nemmeno questa «obiezione» troverà ascolto.

Un triplice successo

Ora si deve aprire il dialogo con politici e dirigenti ferroviari italiani. Mauro Moretti, amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato italiane (FS), si complimenta in via ufficiale per l'ideazione di una nuova strategia terminalistica per Milano, approvando così indirettamente i progetti di ampliamento sulle linee di Chiasso, Luino e Domodossola. È un segnale incoraggiante.

Ben presto arrivano i primi ma decisivi successi: l'11 maggio 2012 viene stilato un Memorandum of Understanding in cui Hupac e i suoi partner italiani FSI e Cemat si accordano su una strategia terminalistica condivisa per Milano. Il 17 dicembre dello stesso anno la ministra svizzera dei trasporti Doris Leuthard e il suo omologo italiano Corrado Passera sottoscrivono anch'essi un Memorandum of Understanding. In questa dichiarazione d'intenti, oltre alla suddetta strategia, si decide anche a favore dei corridoi di 4 metri. Si parla anche del finanziamento da parte della Svizzera del corridoio di 4 metri su entrambe le linee di Luino e di Chiasso.

Un anno dopo, il 13 dicembre 2013, nel Palazzo federale di Berna le due Camere approvano il corridoio di 4 metri in via definitiva. Nel complesso si dovranno adeguare alla sagoma limite di 4 metri 20 gallerie e circa 100 cosiddetti ostacoli, come impianti di segnalamento e pensiline. Il Parlamento approva un'apertura di credito di 990 milioni di franchi, di cui 280 destinati alle misure di adeguamento in Italia. Sei settimane dopo segue la decisione di investire 120 di questi 280 milioni in modo esplicito nell'ampliamento della linea ferroviaria di Luino.

La situazione di fatto aggiornata si presenta quindi come segue.

- La Svizzera si assume tutti i costi relativi al corridoio di 4 metri sulla linea di Luino.



1 *Primo successo: Il Memorandum of Understanding su una strategia terminalistica comune per l'area metropolitana di Milano.*

Da sinistra: Bernardino Regazzoni (ambasciatore della Svizzera in Italia), Raffaele Cattaneo (assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia), Fabio Regazzi (consigliere nazionale e membro della Commissione dei trasporti), Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di amministrazione di Hupac), Marco Gosso, amministratore delegato di Cemat), Mauro Moretti (amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato italiane e presidente della Comunità delle ferrovie europee), Beni Kunz (CEO di Hupac).

2 *Secondo successo, alcuni mesi dopo: Il ministro italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti Corrado Passera e la ministra svizzera dei trasporti Doris Leuthard firmano il Memorandum of Understanding inerente alla realizzazione del corridoio di 4 metri nel Nord Italia e allo sviluppo di una strategia terminalistica condivisa per l'area metropolitana milanese.*

- L'Italia provvede all'intera copertura dei costi di adeguamento della linea di Chiasso.
- Per quanto riguarda la linea di Domodossola, sin dalla messa in funzione dell'asse del Lötscherg era stata realizzata come corridoio di 4 metri, ma in certi punti corre su un solo binario. Sebbene la Svizzera possa contare su fondi di riserva per l'eventuale ampliamento a due binari, per il momento non c'è alcun progetto sul tavolo.
- La Svizzera si impegnerà finanziariamente anche in progetti di costruzione e potenziamento di terminal nei dintorni di Milano.
- Il terminal Hupac di Busto Arsizio-Gallarate verrà collegato con i nuovi terminal alle porte di Milano.
- La linea di Luino dovrà essere ampliata entro il 2020.

Dato che la linea di Luino sarà la prima ad essere completata, la Svizzera potrà anche realizzare gli obiettivi di trasferimento del traffico merci nel modo più efficiente. Questa linea sarà infatti l'unica vera linea ferroviaria di pianura a presentare, sul corridoio Genova-Rotterdam, una pendenza massima del 12 per mille. Tuttavia, sulla linea di Chiasso, anche dopo il suo ampliamento a sud di Lugano, continueranno ad esservi pendenze fino al 21 per mille. Questa situazione viene spesso dimenticata nell'euforia per la «ferrovia di pianura NTFA».



- 1 *Strategia terminalistica per il Nord Italia: Nell'area metropolitana di Milano è necessario assicurare la distribuzione ottimale dei flussi di merci delle tre grandi linee del corridoio Reno-Alpi e il loro inoltro.*
- 2 *Entro il 2020, la costruzione di nuovi terminal e il potenziamento di quelli già esistenti nell'area metropolitana milanese dovranno portare, rispetto al 2010, a un raddoppio della capacità nel traffico merci combinato.*

Avanti, sempre in piano!

Ferrovia di pianura: così è definita una linea ferroviaria che dalla stazione di partenza a quella di arrivo presenta una pendenza che non va oltre il 12 per mille, ovvero un treno che ogni 100 metri di percorrenza si trova a superare un dislivello massimo di 120 centimetri. Sulla vecchia linea del Gottardo le cose sono ben diverse: nella salita da Erstfeld fino alla galleria del Gottardo e, sull'altro versante, nella discesa verso Biasca, la pendenza arriva al 28 per mille, quindi a 28 metri di dislivello ogni chilometro. Ed è possibile superarla solo perché lungo le tratte di accesso, denominate rampe, vi sono in totale sette gallerie elicoidali scavate nella montagna. L'elevata pendenza fa sì che la trazione di un treno merci attraverso il Gottardo richieda da due a tre locomotive.

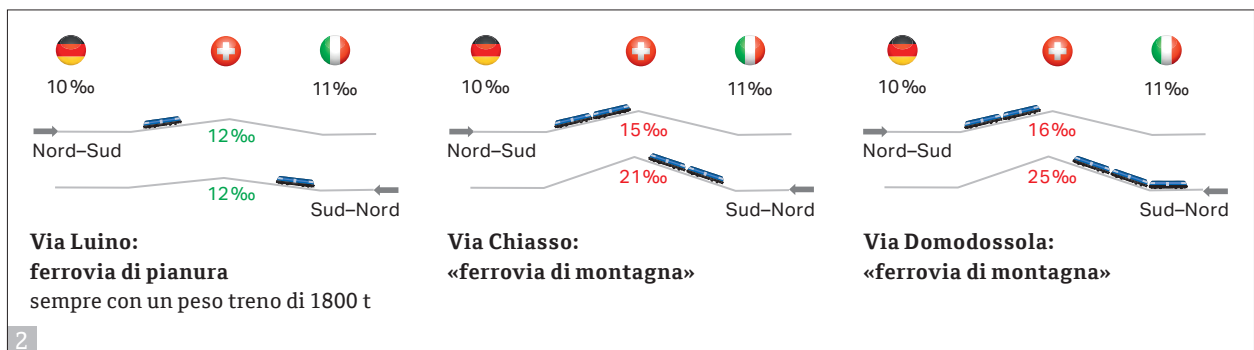
Nella galleria di base del Gottardo, il cuore della NFTA, la pendenza è stata ridotta al 7 per mille. Rispetto alla vecchia galleria, il vertice della galleria di base si trova 600 metri più in basso, a 550 metri s.l.m. invece di 1150. Trovandosi praticamente ai piedi della montagna e attraversandone appunto la base, con i suoi 57,1 km la nuova galleria è di 42 km più lunga del vecchio traforo ed è quindi la galleria ferroviaria più lunga al mondo. Tra i suoi due portali è rimasto un dislivello di soli 148 metri.

La ferrovia di pianura è una delle colonne portanti del corridoio Reno-Alpi. L'intero tracciato di circa 1400 chilometri non presenta forti pendenze né in salita né in discesa e questo consente ai treni di viaggiare più velocemente, in particolare ai treni ad alta velocità destinati al trasporto passeggeri.

Tuttavia, la ferrovia di pianura Reno-Alpi avrà uno sviluppo continuo solo tra alcuni anni, dovendosi prima completare in Svizzera i 15,4 km della galleria di base del Monte Ceneri e in Italia i 27 km della galleria Terzo Valico. Queste due



Il corridoio Reno-Alpi collega i porti internazionali italiani della Liguria con quelli di Belgio e Olanda. La galleria di base del Gottardo costituisce «il cuore» di questo corridoio e il terminal di Busto Arsizio-Gallarate un terminal di trasbordo di importanza centrale.



- 1 Rosee prospettive a Busto Arsizio: La ferrovia di pianura rappresenta la linea transalpina più veloce.
- 2 Situazione degli assi di traffico: La linea di Luino sarà l'unica vera ferrovia di pianura attraverso la Svizzera.

gallerie dovrebbero essere aperte nel 2020, ma per il Terzo Valico gli osservatori stimano che questa previsione sia alquanto ottimistica. E anche quando entrambe saranno pronte, la linea ferroviaria tra il portale Sud della galleria di base del Ceneri e Chiasso presenterà delle pendenze fino al 21 per mille. Pendenze fino al 25 per mille rimarranno anche sull'asse del Lötschberg via Domodossola. L'unico tracciato veramente continuo di ferrovia di pianura nell'ambito del corridoio Reno-Alpi è quindi la linea di Luino, ovvero quella che conduce fino al grande terminal Hupac di Busto Arsizio-Gallarate. Provenendo da nord, essa si dirama già a Bellinzona in direzione Luino, aggirando così la galleria di base del Ceneri e le successive pendenze.

Prospettive rosee

La ferrovia di pianura comporta quattro vantaggi sostanziali:

- Necessità di una sola locomotiva invece di due o tre.
- Tale locomotiva, se dotata di sei assi motori, può trainare treni con peso di 400 tonnellate superiore a quello finora ammesso. Si tratterebbe quindi di un peso complessivo di 2000 tonnellate contro l'attuale peso massimo di 1600.
- Ne consegue un prolungamento dei treni dall'attuale lunghezza massima di 600 a 750 metri.
- Il treno viaggia più velocemente, con un forte risparmio di tempo e di denaro.

Tenuto conto del corridoio di 4 metri, queste nuove possibilità aumentano la produttività dal 30 al 40%. Sono queste le cifre previste dagli esperti di Hupac, cifre che consentirebbero alla Svizzera, una volta di più, di andare oltre quanto sancito dalle direttive dell'Unione Europea. L'UE si è infatti posta l'obiettivo di spostare entro il 2030 almeno il 30% del traffico merci su gomma verso la rotaia o altre modalità più sostenibili per l'ambiente, percentuale che entro il 2050 dovrà arrivare al 50%.

La ferrovia di pianura comporta anche altri vantaggi. Per esempio, l'accorciamento di 30 km della linea che passa per la galleria di base del Gottardo rispetto al vecchio tracciato montano, oppure la frenatura più elettrica che meccanica delle locomotive che consente di reimmettere energia nella rete di distribuzione elettrica. Oppure treni passeggeri ad alta velocità capaci di raggiungere i 250 chilometri orari.

Un vantaggio di notevole peso in termini di produttività proviene dall'European Train Control System (ETCS) di cui sono dotate le gallerie di base del Lötschberg e del Gottardo, oltre ad alcune tratte della NFTA. L'ETCS è un sistema digitale di controllo automatico delle locomotive che assicura il monitoraggio e il coordinamento della marcia dei treni. Con l'ETCS si potrebbe dimezzare l'attuale intervallo temporale della distanza di sicurezza tra due treni da tre minuti a un minuto e mezzo.

In teoria, sarebbe quindi possibile con il solo ETCS raddoppiare il numero di treni merci circolanti su rotaia rispetto al numero attuale. Questo potrebbe però avvenire solo equipaggiando con questo sistema di controllo l'intera linea della NFTA, ovvero l'intero corridoio. Il fatto che oltre alla strada ferrata debbano esserne equipaggiate anche le locomotive lo rende un sistema molto costoso. Per di più, l'ETCS era stato inizialmente concepito dall'UE come sistema unitario destinato ad assicurare l'interoperabilità in tutta Europa, ma nel frattempo sono già quattro le varianti modulate e implementate a livello nazionale. A seconda del suo tragitto, una locomotiva deve quindi essere equipaggiata con più sistemi ETC. I vari Stati ci stanno comunque lavorando e un bel giorno, ancora lontano, l'intero corridoio Reno-Alpi sarà dotato di ETCS e un giorno, ancora più bello e più lontano, dovrà esserne dotata l'intera rete ferroviaria fino agli angoli più remoti d'Europa. Ma a quel punto può darsi che le forniture di materiali con droni siano già da tempo di ordinaria amministrazione.



Incontro al vertice durante il viaggio inaugurale del 1° giugno 2016 attraverso la galleria di base del Gottardo: (da sinistra) il primo ministro italiano Matteo Renzi, il presidente della Confederazione svizzera Johann Schneider-Ammann, la cancelliera federale tedesca Angela Merkel e il presidente francese François Hollande.

La grande cerimonia inaugurale

Ma evitiamo di lasciarci prendere dal cinismo, soprattutto grazie a un evento memorabile che ci induce alla speranza e a rendere onore alla decennale e dura lotta per una rete liberamente accessibile, unitaria e dedicata al traffico merci internazionale su rotaia: il 1° giugno 2016 la Svizzera e i suoi vicini europei festeggiano l'apertura della galleria di base del San Gottardo. Dirigenti ferroviari e capi di governo, ministri dei Trasporti e degli Esteri, gli ex consiglieri federali Adolf Ogi e Moritz Leuenberger e molti altri maggiori si stringono le mani e tengono dei discorsi. Sono presenti oltre 80 000 visitatori e le stazioni televisive di tutti i continenti trasmettono in diretta l'inaugurazione della galleria ferroviaria più lunga del mondo. Modestia a parte, la più grande opera del secolo.

Alludendo al fatto che con la galleria di base del Gottardo si è avverato un sogno, l'inglese «The Telegraph» scrive: «La galleria di base del San Gottardo tra Erstfeld e Bodio assomiglia a una versione moderna delle Miniere di Moria di Tolkien». La Terra di Mezzo del «Signore degli Anelli» manda i suoi saluti. Anche

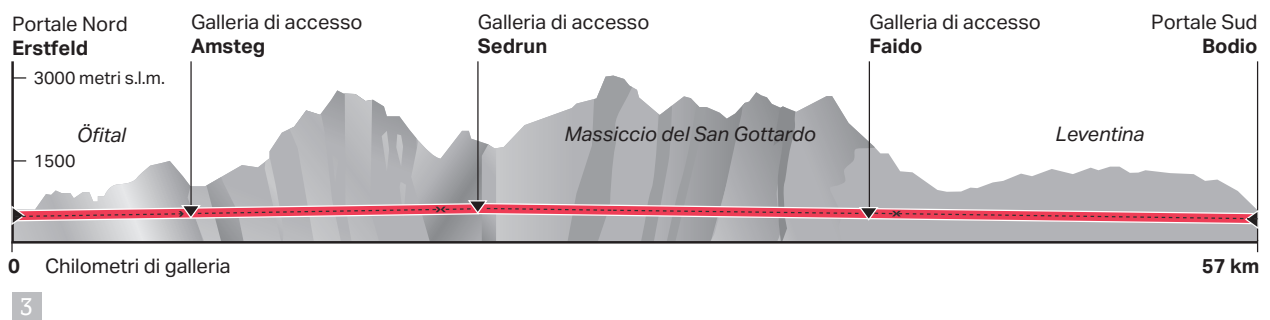


Il fatidico taglio! Il presidente della Confederazione svizzera Johann Schneider-Ammann mentre taglia in due il nastro, assistito dal CEO delle FFS Andreas Meyer e dalla ministra dei trasporti Doris Leuthard.

la cancelliera federale tedesca Angela Merkel si mostra euforica, ma con un pizzico di realismo in più: «Il Gottardo è come il cuore», dichiara, «adesso manca l'aorta», riferendosi al raccordo Nord con la NFTA in Germania che negli ultimi anni aveva fatto ben pochi progressi. La ministra dei trasporti e consigliera federale svizzera Doris Leuthard dichiara con entusiasmo: «Ora possiamo trasferire più merci dalla strada alla rotaia.» I molti ospiti di Hupac facenti parte del pubblico pensano: «Noi siamo pronti!» Tutti i presenti lo sanno: in ultima analisi, la galleria di base del Gottardo e con essa l'intera NFTA, compresi gli assi del Gottardo e del Lötschberg, sono una conseguenza dell'Iniziativa delle Alpi.

Essa prescrive infatti che, a decorrere dal secondo anno successivo all'apertura della galleria di base del Gottardo, non dovranno essere più di 650 000 gli autocarri internazionali che su autostrada attraverseranno le Alpi. Nel 2015, comunica l'Ufficio federale dei trasporti, il loro numero era pari a 1,010 milioni.

Da un lato, questa cifra dimostra come negli anni precedenti il traffico di transito stradale sia andato diminuendo costantemente, visto che nel 2001 erano ancora 1,4 milioni i camion in transito. Tale riduzione rappresenta quindi



- 1 *La pattuglia acrobatica svizzera sorvola la cerimonia inaugurale ...*
- 2 *... e ballerini volteggiano con leggerezza.*
- 3 *Scavata attraverso la base della montagna, la galleria del Gottardo evita pendii e deviazioni.*

un grande risultato. D'altro canto, 1,010 milioni di autocarri è un numero che indica come ci sia ancora molto da fare in futuro prima di soddisfare le attese dell'Iniziativa delle Alpi. Per attenerci alle parole della cancelliera federale Angela Merkel: il cuore, la galleria di base del Gottardo, è cosa fatta. Mancano ancora alcuni componenti nel sistema di vie ematiche: la galleria di base del Ceneri, le linee di raccordo con la NFTA in Italia e in Germania, il completamento del corridoio di 4 metri. Solo allora la NFTA potrà considerarsi completa, e solo allora si vedrà quanti autocarri potranno effettivamente essere tolti dalla strada.

Questo dipenderà anche dai molti altri fattori che in questo capitolo abbiamo esaminato più da vicino: l'ETCS e la distanza di sicurezza tra due treni, l'equiparazione del traffico merci al traffico passeggeri, la lunghezza di treno, il tonnellaggio, il costo del personale e molto altro ancora.

La grande festa di compleanno

Ma per ora Hupac si limita a festeggiare il suo 50° anniversario che cade l'8 giugno 2017. Alla cronistoria di questa azienda viene così ad aggiungersi un nuovo momento culminante. L'ex consigliere federale Adolf Ogi, il «papà della NFTA», citerebbe la celebre massima diventata il suo tratto distintivo: «Che gioia sia!». Come vedremo nel prossimo capitolo e in quello successivo, Hupac è ottimamente preparata al futuro. Non appare quindi eccessivo affermare che 50 anni sono solo l'inizio!

Hupac nel dicembre 2005

347 collaboratori
519 160 spedizioni (nell'intero anno)
3339 carri di proprietà
680 carri a noleggio
Fatturato di 406,8 milioni di franchi

Hupac nel dicembre 2010

401 collaboratori
690 251 spedizioni (nell'intero anno)
4515 carri di proprietà
1114 carri a noleggio
Fatturato di 504,5 milioni di franchi

Hupac nel dicembre 2015

413 collaboratori
661 540 spedizioni (nell'intero anno)
5010 carri di proprietà
206 carri a noleggio
Fatturato di 427,5 milioni di franchi

Hupac nel dicembre 2016

439 collaboratori
737 311 spedizioni (nell'intero anno)
5348 carri di proprietà
212 carri a noleggio
Fatturato di 470,3 milioni di franchi



Doris Leuthard, presidente della Confederazione svizzera e ministra dei trasporti.

«Diamo il nostro input nelle commissioni direttive dell'UE»

Sei domande alla ministra svizzera dei trasporti: la consigliera federale Doris Leuthard sta accelerando il processo di trasferimento del traffico. E vuole avere voce in capitolo nella politica ferroviaria europea.

La Svizzera sta facendo progredire il traffico merci su rotaia come nessun altro Paese in Europa. Pur non facendo parte dell'UE, i rappresentanti svizzeri siedono in tutte le principali commissioni ferroviarie. Qual è il segreto del successo della Svizzera?

Il segreto del successo della Svizzera si fonda sull'ampio sostegno popolare alla nostra politica dei trasporti. Negli ultimi anni ha più volte ribadito la sua volontà di trasferire su rotaia il traffico merci transalpino nella massima misura possibile. La molla è stata il voto favorevole all'Iniziativa delle Alpi nel 1994. In altre votazioni il popolo ha approvato la costruzione della NFTA, l'introduzione della tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni e la creazione del Fondo per l'infrastruttura ferroviaria che ne assicura il finanziamento a lungo termine. Inoltre, la Svizzera si è interessata presto al trasporto intermodale e all'inquinamento acustico da traffico ferroviario, e questo è importante al fine del consenso nei confronti del traffico merci su rotaia.

Come può la Svizzera impegnarsi ancor più a fondo?

Manteniamo uno stretto contatto con i nostri Paesi limitrofi e con l'UE. Questo è molto importante proprio per tematiche come rumorosità, interoperabilità, offerte transnazionali o adeguamento delle linee di accesso alla NFTA. Per la politica svizzera di trasferimento del traffico è fondamentale aumentare l'efficienza dei corridoi europei di traffico merci. La galleria di base del Gottardo è la parte più importante del corridoio Rotterdam-Genova perché va a rafforzare questo strategico asse di collegamento con i porti del Mare del Nord e del Mediterraneo. Ma perché esso possa sviluppare appieno il suo potenziale occorre disporre delle necessarie capacità anche sulle vie di accesso a nord e a sud delle Alpi. È per questo che stiamo insistendo sul rapido completamento delle opere di ampliamento concordate e sull'armonizzazione delle specifiche tecniche su tutta la linea. Ed è a tale scopo che diamo il nostro contributo nelle commissioni direttive dell'UE. A medio termine vorremmo anche entrare nell'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), in ossequio al relativo mandato negoziale approvato dal Consiglio federale nel 2015.

Con la galleria di base del San Gottardo la Svizzera ha nuovamente dato prova del suo impegno a favore di un traffico merci ecosostenibile.

Qual è la prossima mossa?

Entro fine 2020 verrà ultimata la galleria di base del Monte Ceneri. Inoltre, nell'ambito dei lavori per il corridoio di 4 metri, le linee di accesso alla linea di base del Gottardo verranno rese idonee al trasporto merci di alto profilo su rotaia, dopodiché avremo una ferrovia di pianura continua attraverso le Alpi. Il completamento della galleria del Lötschberg a due binari è all'ordine del giorno, a dipendenza del suo sviluppo e finanziamento. Ma per sfruttarne appieno il potenziale è necessario affiancarvi anche delle offerte attraenti e questo è un compito che spetta ai gestori dell'infrastruttura e agli operatori logistici. Altrettanto importanti sono l'automazione e le innovazioni tecniche nel materiale rotabile.

Con la Single European Railway Area l'Europa mira a diventare un omogeneo continente ferroviario. Quali sono i maggiori ostacoli?

Come al solito, sono troppe le peculiarità nazionali che intralciano la libera circolazione ferroviaria oltre i confini nazionali, ad esempio per quanto riguarda le lunghezze di treno ammesse o i diversi sistemi e requisiti tecnici. La Svizzera sta facendo molto per accelerare l'armonizzazione e l'interoperabilità. Ci attendiamo che anche gli altri Stati diano il loro contributo.

L'obiettivo della politica svizzera dei trasporti è sempre quello perseguito dall'Iniziativa delle Alpi, che limita a 650'000 autocarri all'anno il traffico merci internazionale su strada attraverso le Alpi. Potrà mai essere raggiunto tale obiettivo?

La nostra politica di trasferimento è efficace: grazie alla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni, alla costruzione della NFTA e ad altre misure, nel traffico transalpino la ferrovia ha aumentato di molto la sua quota di mercato, ormai attestata a circa il 70 per cento! Malgrado il costante incremento del volume di trasporto, negli scorsi anni il numero di viaggi di mezzi pesanti è diminuito da ca. 1,4 a ca. 1 milione all'anno. La galleria di base del Gottardo e quella del Ceneri daranno indubbiamente un ulteriore impulso alla politica di trasferimento.

Il Consiglio federale ha però anche fatto notare, sulla base dei rapporti operativi in materia, che con gli strumenti e le misure oggi disponibili non è possibile raggiungere i 650 000 viaggi all'anno.

Come sarà il traffico merci in Svizzera tra 50 anni?

E cosa augura a Hupac per i prossimi 50 anni?

Cinquant'anni sono un lungo periodo. Anche non sapendo leggere negli astri, ritengo che la concorrenza con la strada rimarrà serrata e che quindi sia importante cercare delle intese. Ho fiducia nel fatto che il traffico merci su rotaia, grazie all'opera di standardizzazione e a innovazioni come l'aggancio automatico, sarà ancor più efficiente e produttivo. E che Hupac saprà svolgere anche in futuro l'ottimo lavoro finora effettuato, mantenendosi aperta a nuove strategie e al progresso tecnologico. È in quest'ottica che mi congratulo sinceramente con la festeggiata e che le auguro di proseguire fermamente sulla via del successo.

L'Autostrada Viaggiante

Per Autostrada Viaggiante, abbreviato Rola, si intende il caricamento su treno non solo del semirimorchio o dell'unità di carico, ma dell'intero autoarticolato comprensivo di motrice e di conducente. Durante il viaggio gli autisti possono mettersi comodi in un vagone di accompagnamento con posti a sedere o cuccette. Diversamente dal traffico combinato non accompagnato, lo si definisce traffico combinato accompagnato.

L'idea non è nuova. Ad esempio, la Deutsche Bahn aveva sperimentato già nel 1954 il trasporto di interi autotreni. Nelle trattative inerenti alla Convenzione sul transito del 1992 tra la Svizzera e l'UE, l'Autostrada Viaggiante era un'importante richiesta da parte dell'UE. In primo luogo, l'offerta era intesa a consentire agli autotrasportatori che non dispongono di semirimorchi movimentabili con gru di usufruire del trasporto intermodale esattamente come le imprese di trasporto che invece ne dispongono. Tuttavia nel 2005, con l'introduzione in Svizzera del limite di 40 tonnellate per i camion, quella richiesta non aveva più motivo di essere. La Rola è però ancor oggi un interesse politico della Svizzera, essendo un ulteriore contributo al trasferimento del traffico e quindi oggetto di adeguate sovvenzioni. Ai sensi della Legge sul trasferimento del traffico merci «il traffico combinato accompagnato può essere promosso solo a titolo complementare rispetto al traffico combinato non accompagnato». Dell'Autostrada Viaggiante si avvalgono già da tempo anche le imprese di trasporto che viaggiano con semirimorchi movimentabili con gru e che utilizzano anche il traffico combinato non accompagnato. Sebbene a prima vista appaia un po' strano caricare l'intero autocarro sul treno, visto il raddoppio dei costi di trasporto, la Rola offre comunque dei vantaggi. Uno dei più importanti, il trasferimento del traffico, l'abbiamo già menzionato. Altri vantaggi risiedono nella riduzione degli agenti inquinanti e del volume di traffico stradale, ma anche nella minore durata del viaggio su brevi tratte (ad esempio se un valico montano è innevato) oppure nel rendere possibile la pianificazione di un percorso in modo che durante il viaggio in treno l'autista possa prendersi una pausa. Altri importanti vantaggi consistono nell'evitare gli intasamenti del traffico, i tempi d'attesa per formalità doganali e il divieto di circolazione notturna e domenicale per i camion sulle strade svizzere. Rispetto al traffico combinato non accompagnato, la Rola rimane comunque un'offerta di nicchia.

Gli inizi

L'ingresso di Hupac nel settore dell'Autostrada Viaggiante risale al mese di aprile del 1975, quando sulla linea del Gottardo una valanga distrugge il ponte di Wattinger, nel Canton Uri. Il Consiglio federale chiede a Hupac se è in grado di allestire un servizio di trasporto sostitutivo. Ovviamente può farlo: in data 11 agosto 1975 il primo treno della Rola fa la spola tra Altdorf e Airolo, e nell'aprile dell'anno successivo viene ampliata la linea da Altdorf a Cadenazzo. Con l'apertura della galleria stradale del Gottardo nel settembre del 1980, questa relazione ferroviaria viene sospesa. A fine 1980 Hupac attiva il primo collegamento Rola internazionale tra Milano Greco Pirelli in Italia e Friburgo in Brisgovia in Germania.



L'Autostrada Viaggiante consente ad autocarri completi di viaggiare sul treno invece che su strada. In testa al treno si trova la carrozza viaggiatori in cui gli autisti che accompagnano il trasporto possono riposare.

Negli anni successivi Hupac apre svariati nuovi collegamenti nazionali e internazionali attraverso il Gottardo: Lugano-Basilea, Lugano-Friburgo in Brisgovia e Milano Greco Pirelli-Rielasingen (in seguito sostituito dalla linea Milano Greco Pirelli-Singen, poi nuovamente sostituita dalla linea Milano/Lentate sul Seveso-Singen).

Nessuna Super-Rola

L'idea di una Super-Rola comincia a circolare tra i parlamentari svizzeri negli anni 1996/97 a seguito di uno studio di Ecoplan, in cui si afferma che è possibile gestire l'Autostrada Viaggiante in modo redditizio solo aumentandone la portata in misura adeguata. Si parla di potenziare la Rola in modo da assicurare il trasporto attraverso la Svizzera di 1,4 milioni di autocarri all'anno, ovvero 3835 camion in ciascun giorno dell'anno. Lo studio è però viziato da alcuni errori logici per quanto riguarda la pratica lavorativa quotidiana.

I tre operatori Cemat, Hupac e Kombiverkehr commissionano alla società di consulenza tedesca TransCare uno studio di dettaglio, la cui conclusione è che anche una Super-Rola non sarebbe remunerativa e che in ogni caso non vi sono tratte sufficienti per far viaggiare una simile quantità di autocarri: per veicolare una media di 3835 camion al giorno, la Rola ha bisogno di 354 treni contro i 241 richiesti con il traffico combinato non accompagnato. L'idea della Super-Rola viene quindi accantonata. Hupac lo puntualizza con lo slogan: Rola – quanto necessario, ma il minimo possibile. Malgrado ciò, la società Ecoplan insisterà nell'annunciare fino all'anno 2003 che, stando alle proprie ricerche, una Rola con 800 000 posti carico si sarebbe gestita con profitto ...



Dall'inizio del 2011 la società RALpin opera come unica responsabile dell'Autostrada Viaggiante attraverso l'offerta delle tratte Basilea-Lugano e Friburgo in Brisgovia-Novara. Su quest'ultima, il viaggio dura 10 ore e si snoda su 414 chilometri di linea.

Impresa congiunta

Nel marzo 1998 l'Ufficio federale dei trasporti mette a concorso la gestione di un'Autostrada Viaggiante tra Friburgo in Brisgovia e Novara attraverso l'asse del Lötschberg-Sempione. Adeguamenti di profilo in gallerie, su ponti e attraverso le stazioni, oltre a un particolare modello di esercizio, rendono possibile su questo corridoio di traffico intermodale il transito di veicoli stradali con altezza agli angoli di 4 metri su carri a pianale ribassato. Nel 1999 l'Ufficio federale dei trasporti affida la gestione di questa Autostrada Viaggiante al consorzio Hupac/BLS/FFS. Ne consegue che il 4 aprile 2001 la Hupac SA, la BLS Lötschbergbahn SA e la FFS Cargo SA fondano la RALpin SA con sede a Berna (oggi a Olten). Due mesi dopo, l'11 giugno 2001, viene attivato il primo treno dell'Autostrada Viaggiante RALpin.

Con la costituzione di RALpin e l'avvio dell'attività tra Novara e Friburgo, dove esiste la possibilità di caricare automezzi con altezza di 4 metri, Hupac sospende il collegamento tra Friburgo e Milano Greco Pirelli, mantenendo però le altre relazioni di traffico.

Libertà di manovra limitata

Negli anni successivi il mercato si sposta sempre più verso automezzi con altezza agli angoli di 4 metri che, grazie a questo profilo, possono essere caricati sull'asse di traffico Lötschberg-Sempione, ma non su quello del Gottardo che ammette un profilo massimo di 3,80 metri. Questo rende poco attraenti i collegamenti offerti da Hupac.

Nel 2004 Hupac sviluppa un innovativo carro ferroviario a pianale ribassato per il trasporto sull'asse del Gottardo di automezzi con altezza agli angoli di 4 metri. Questo consente di poter accedere ai nuovi settori di mercato, ma purtroppo le conservative norme sull'immatricolazione vigenti all'estero non ammettono la circolazione di questa tipologia di carri, limitandone così per

diversi anni l'utilizzo al solo territorio nazionale (Lugano-Basilea). L'autorizzazione alla circolazione all'estero verrà concessa solo dopo anni.

La limitazione di profilo sull'asse del Gottardo e l'impossibilità di utilizzare all'estero i nuovi carri a pianale ribassato fanno sì che le relazioni internazionali non possano più essere offerte a condizioni negoziabili e quindi vengano sospese:

- il collegamento Lugano-Friburgo verrà sospeso a fine 2006.
- Milano/Lentate-Singen verrà sospeso a fine 2008 (vi ha contribuito anche la chiusura della galleria di Monte Olimpino, dal dicembre 2008 all'aprile 2010, per lavori di manutenzione che impedivano il transito dei treni a sud di Chiasso).

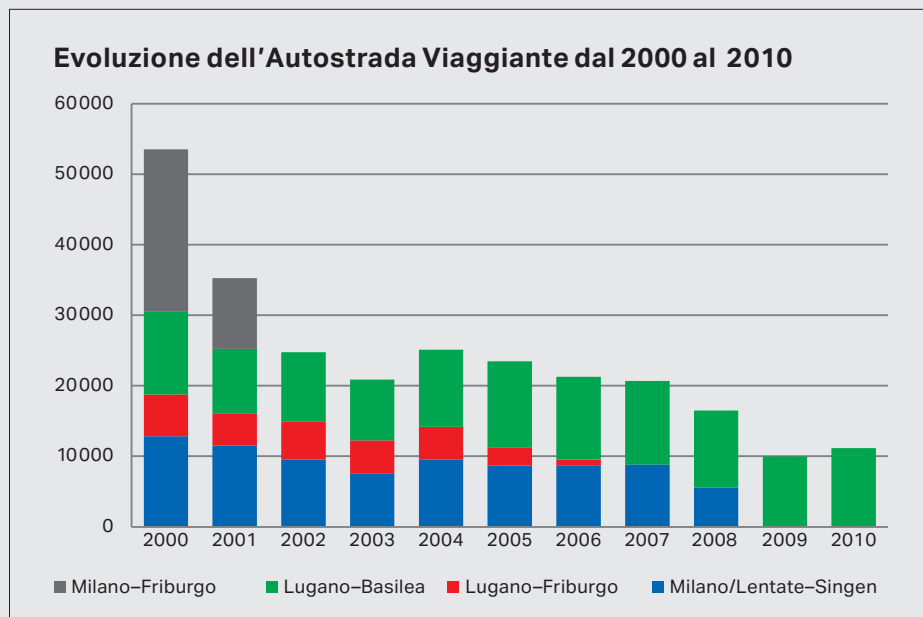
Uno per tutti

Da fine 2008 fino al 2010, l'offerta Hupac sull'Autostrada Viaggiante è limitata al solo collegamento tra Lugano e Basilea.

Il 31 dicembre 2010 Hupac cessa la propria attività di gestione della Rola.

Da inizio 2011 è responsabile di questa tratta l'operatore RAlpin che già gestisce il traffico Friburgo–Novara via Lötschberg.

L'intera offerta dell'Autostrada Viaggiante in Svizzera è così affidata ad un'unica società, secondo quanto richiesto dall'Ufficio federale dei trasporti con una procedura d'appalto riguardante la gestione della Rola fino al 2018. RAlpin ha terziarizzato a Hupac la pianificazione dell'Autostrada Viaggiante e la vendita dei posti di carico.



Numero di autocarri trasportati su ogni tratta. La linea Milano-Friburgo è stata sospesa a fine 2001, quella da Lugano a Friburgo a fine 2006 e Milano Lentate-Singen a fine 2008. Dal 2011 RAlpin è la sola responsabile della gestione dell'Autostrada Viaggiante.

**«We are family!
High, high hopes
we have
for the future
and our goal is
in sight.»**

*Testo del brano «We are family»
del gruppo Sister Sledge, 1979*

06

Dall'Europa all'Asia **People of Hupac**

Think global, act local... e viceversa! Sono 440 i collaboratori di Hupac che in sette Paesi movimentano il trasporto intermodale internazionale – 24 ore su 24 e 7 giorni alla settimana –, tutti accomunati dalla passione per il loro lavoro e dallo spirito di squadra di Hupac.



1



2

- 1 *Aarau, Svizzera*
Hupac Intermodal SA
- 2 *Basilea, Svizzera*
Hupac Intermodal SA



Angelo Barbone, classe 1964

Train and Wagon Disposition Manager, Chiasso

In Hupac dal 1980

«Dopo il mio tirocinio come impiegato commerciale sono rimasto in Hupac, perché sono poche le aziende che offrono così tante opportunità di sviluppo professionale. E per di più in un settore così avvincente come il traffico combinato. Per un anno e mezzo ho svolto attività manuali nel terminal di Rielasingen, nel Baden-Württemberg, poi sono stato impiegato a Milano per l'Autostrada Viaggiante e oggi sono responsabile della pianificazione e del monitoraggio dei treni a Chiasso. In base agli ordini pervenuti, provvedo alla composizione dei treni e a ricercare dei percorsi alternativi, ad esempio se c'è qualche cantiere che blocca il passaggio. La mia giornata lavorativa è piuttosto stressante, ma è proprio questo l'aspetto interessante: sono sempre in movimento e non c'è giorno in cui non vi siano imprevisti che devo risolvere. In passato eravamo più che altro dei tuttofare, mentre oggi vi è una più precisa ripartizione dei compiti e ogni collaboratore è uno specialista nel suo campo. Così vanno le cose. Ma rimane il fatto che la gente di Hupac è la mia famiglia e sono molto fiero di aver contribuito alla crescita di questa impresa.»



Daniele Antonio Ravenoldi, classe 1965

Operator, Busto Arsizio

In Hupac dal 1985

«Sono come l'uomo radar della torre aeroportuale: dirigo i treni in arrivo sul binario giusto, coordino le manovre di smistamento e seguo nuovamente i treni in uscita dal terminal. Può sembrare facile, ma in realtà è molto impegnativo, perché a volte i treni sono in ritardo sull'orario e devo quindi utilizzare un binario in altro modo. Oppure perché dobbiamo gestire un treno speciale o invece garantire l'orario, ad esempio per treni gateway. Dovendo anche assegnare i camion in arrivo ai rispettivi binari, mantengo uno stretto contatto con i manovratori e con altri reparti, per garantire un permanente coordinamento reciproco su 25 treni al giorno in entrata e 25 in uscita. Un numero che è in aumento, perché con il crescente utilizzo della linea della NFTA saranno sempre di più i treni diretti a Busto Arsizio, sempre più pesanti e più lunghi. È certo che questo non semplificherà il mio lavoro, anzi! Ma noi riusciremo ad assolvere anche questo compito, proprio come abbiamo fatto finora davanti a ogni nuova sfida. Da quando lavoro qui, l'attività è infatti diventata sempre più complessa e più impegnativa, ma in tutti questi anni abbiamo segnato dei grandi progressi. Ed è proprio per questo che all'interno di Hupac la coesione è così forte, anche con il personale di altri Paesi: noi coltiviamo dei valori familiari.»



*Chiasso, Svizzera
Hupac Intermodal SA*



Carl Zhong, classe 1957
General Manager, Shanghai
In Hupac dal 2016

«Detto in poche parole, io faccio da battistrada a Hupac in Cina. Il mio compito è creare un collegamento reciproco tra tutti gli attori cinesi del trasporto intermodale. Parlo con i dirigenti di imprese di logistica, spiego loro cosa fa Hupac, verifico quali sono le loro esigenze e le possibilità comuni. Rimango in contatto con i competenti funzionari di governo, con i responsabili delle ferrovie di Stato cinesi e con quelli dei Paesi confinanti e della Russia. Spiego invece ai rappresentanti svizzeri di Hupac come funziona la Cina e come Hupac possa impegnarsi in questa nazione dove tutto è diverso: cultura, mentalità e legislazione. Per esempio, in Cina non esistono ferrovie od operatori privati e Hupac deve imparare ancor meglio a ragionare in termini non di società continentale, ma di impresa globale. Questo lo posso affermare per aver collaborato molti anni con imprese di logistica attive a livello internazionale. Pur non essendo sempre facile, il mio lavoro è sempre molto avvincente. Per capire quale fosse la mentalità all'interno di Hupac, ho trascorso parecchie settimane di formazione in Svizzera e in Italia. Confido che qui a Shanghai non ci vorrà molto per mettere in piedi un'équipe come si deve.»



1

1 + 2 *Busto Arsizio, Italia*
Hupac SpA
Hupac Intermodal Italia Srl
Fidia SpA





1



2

- 1 **Anversa, Belgio**
Hupac Intermodal BVBA
- 2 **Duisburg, Germania**
Hupac GmbH



Carlo Valsangiacomo, classe 1970
Area Manager, Chiasso
In Hupac dal 1992

«Prima di iniziare con le normali attività, mi accerto delle necessità dei nostri clienti, analizzando assieme a loro i volumi di trasporto mensili e annuali e sviluppando delle soluzioni. Con i clienti elaboro dei contratti quadro, perché nel rapporto con la ferrovia Hupac deve fissare ogni anno dei volumi di trasporto indicativi e ordinare le relative capacità. Per le questioni commerciali, qui da noi ogni cliente ha un unico interlocutore. Se questo è positivo per il cliente, per me come suo referente è un forte impegno, perché devo conoscere a fondo l'intera rete di Hupac, ma è proprio questo che rende ancor più interessante il mio lavoro. In azienda sono responsabile per la regione della Ruhr e per l'Italia del Centro-Sud. Mi occupo della pianificazione dei treni e mi assicuro che ne vengano sfruttate al massimo le capacità. Se la domanda aumenta, organizziamo dei treni speciali nei giorni festivi o nei weekend e se vi sono delle irregolarità nel traffico, sviluppiamo la soluzione migliore, conciliando le esigenze dei clienti con le nostre possibilità operative. Nuove difficoltà emergono ogni giorno, ma in compenso anche dopo 25 anni non so cosa sia la noia. Poiché lavoriamo con serietà e trasparenza, sappiamo anche soddisfare richieste particolari e risolvere problemi. Inoltre, il nuovo tool di pianificazione Speak ci consentirà di adeguare le nostre strutture interne. La nostra direzione ha una sua visione in mente e l'azienda tiene molto ai suoi collaboratori. Ecco perché voglio restare in Hupac anche nei prossimi 10 anni e, giorno dopo giorno, svolgere un buon lavoro.»



3 + 4 *Singen, Germania*
Hupac GmbH
TSG GmbH



Daniele Nasi, classe 1961
 Informatico e analista, Chiasso
 In Hupac dal 2001

«Noi informatici ci occupiamo del sistema nervoso di Hupac: l'hardware e il software. Siamo un gruppo relativamente piccolo di 15 persone, ma ben integrato nell'azienda e all'altezza delle sue crescenti esigenze. Anche se non direttamente coinvolti nel lavoro quotidiano concreto, conosciamo bene tutti i processi. Assicuriamo il trattamento e il controllo digitale di tutte le nostre prestazioni; lo spirito di appartenenza è fenomenale e spingiamo tutti nella stessa direzione. Il nostro reparto è predestinato a una forte crescita perché intendiamo far progredire la digitalizzazione di Hupac. I progetti più importanti? Sostituzione dell'odierno software Goal per la gestione del traffico con nuovi sistemi basati su web, integrazione dei dati, gestione delle capacità, Business Intelligence, Big Data, per citarne solo alcuni. Ogni volta che Hupac si spinge in nuovi settori di mercato, noi facciamo da apripista implementando i processi. La mia materia è la gestione della flotta: programmo la sicurezza e l'efficienza dei nostri oltre 5000 carri, in modo da garantirne la corretta manutenzione. È già da 15 anni che lavoro in Hupac e negli ultimi anni siamo cresciuti molto velocemente: solo questo peculiare spirito Hupac è rimasto immutato.»



Mosca, Russia
Intermodal Express LLC



Davide Frigerio, classe 1966
Ingegnere elettrotecnico, Chiasso
In Hupac dal 1991

«Quando iniziai a lavorare qui, nel 1991, ero fresco di scuola universitaria e Hupac non disponeva ancora di un proprio studio tecnico, ma a Busto Arsizio stava realizzando il suo primo terminal con gru a portale. Hupac ed io siamo quindi cresciuti insieme e oggi siamo in otto a lavorare nel reparto Engineering. Progettiamo e sviluppiamo da cima a fondo i terminal Hupac, anche quelli all'estero, e ne seguiamo la costruzione fino alla loro messa in funzione. Dobbiamo quindi essere ferrati anche in materia di legislazione estera, per esempio olandese o polacca. La progettazione del terminal di Anversa è durata due anni, la sua costruzione altri due anni e mezzo. In quel periodo volavo ad Anversa una volta alla settimana. Essendo noi stessi i gestori dei terminal, disponiamo di eccellenti valori empirici che riversiamo nella progettazione di altri terminal. È questo che più mi piace del mio lavoro: non inventiamo semplicemente qualcosa da trasferire sul mercato, ma sviluppiamo nuove infrastrutture sulla base delle nostre esperienze pratiche; e questo ci rende molto uniti come team. Nel tempo libero, facciamo spesso delle gite oppure ci troviamo per bere una birra insieme.»



Rotterdam, Paesi Bassi
Hupac Intermodal NV



Esther Stocker, classe 1993
Customer Service & Operations, Chiasso
In Hupac dal 2009

«Ho iniziato il mio tirocinio come impiegata commerciale in un'altra società, ma dopo il primo anno sono passata a Hupac. Mi sono trovata talmente bene che, dopo il percorso formativo, sono rimasta qui per le prospettive future che mi si aprivano. Ho lavorato due anni nel terminal di Basilea, per imparare il tedesco e fare pratica nel trasporto intermodale. Ora controllo la fatturazione per i clienti assistiti dal nostro team, un compito piuttosto complesso perché le loro condizioni variano a seconda della situazione, perché una prestazione si suddivide in più partite singole o perché vi si aggiungono delle fatture esterne per prestazioni extra. Verifico tutte le cifre, la loro origine e ne specifico i dettagli, il che comporta anche uno stretto contatto con i nostri committenti. Ho già fatto visita a clienti, per esempio in Svezia e Danimarca, e quindi so esattamente di cosa hanno bisogno e come la pensano. Nel caso di reclami le cose si complicano, perché devo spiegare il come e il perché di un certo addebito, oppure correggere errori e fare in modo che non possano più verificarsi. Con il tempo viene a costruirsi una buona collaborazione basata sulla fiducia e per me questo è importante, in quanto voglio risolvere i problemi e fare in modo che tutti siano soddisfatti.»



1



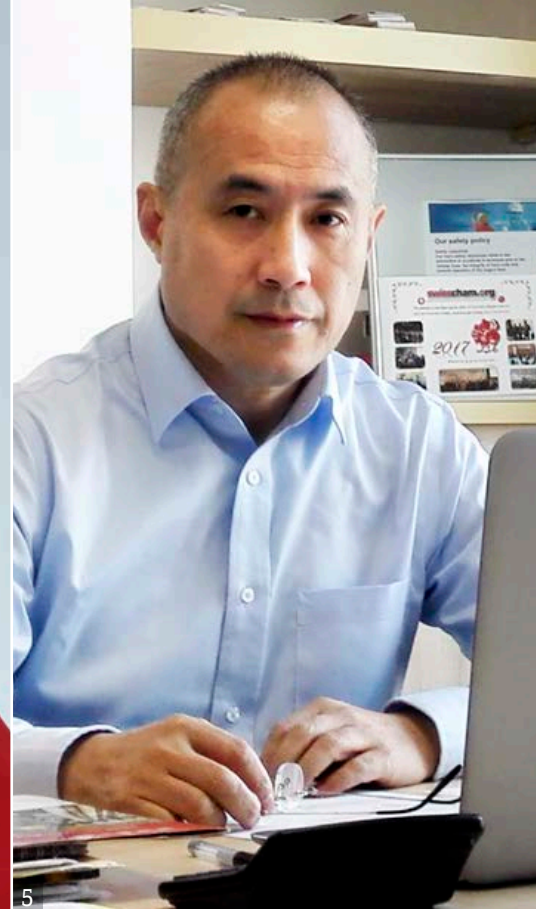
2

- 1 **Porto di Duisburg, Germania**
Hupac Maritime Logistics GmbH
- 2 **Colonia, Germania**
Hupac GmbH



Giovanni Zambito, classe 1961
Railway Controller, Busto Arsizio
In Hupac dal 1986

«Ho studiato da automeccanico e in Hupac mi sono specializzato nelle gru. Mi sono quindi formato come meccanico di locomotive e manovratore di gru. Tredici anni fa ho frequentato un corso di formazione come esperto in sicurezza e da allora mi occupo della sicurezza dei treni. All'arrivo di ogni convoglio controllo lo stato di ogni vagoni, della locomotiva e ogni aspetto legato alla sicurezza. Prima che ad un treno venga consentito di partire, ne esamo nuovamente lo stato di sicurezza e questa volta controllo anche il suo carico di container e semirimorchi. Includendo la compilazione dei moduli necessari, questa operazione richiede due ore per ciascun treno. La squadra addetta alla sicurezza conta 13 persone e il nostro ufficio è presidiato 24 ore su 24. Con l'entrata in funzione della galleria di base del Gottardo, le norme di sicurezza si sono moltiplicate. Erano state inasprite anche dopo l'incidente di Viareggio, nel giugno 2009. Va però detto che la tecnologia e con essa la sicurezza dei carri ferroviari sono in costante miglioramento anche senza leggi straordinarie. Vorrei restare in Hupac fino al mio pensionamento, dopodiché diventerò un trainspotter e conterrò i treni Hupac diretti in Cina.»



- 3 *Varsavia, Polonia* Hupac Terminal Brinów sp. z o.o.
4 *Varsavia, Polonia* Hupac Intermodal SA Representative Office Poland
5 *Shanghai, Cina* Hupac International Logistics (Shanghai) Co. Ltd



John Van Leeuwen, classe 1963
Operational Manager, Rotterdam
In Hupac dal 1983

«Durante il servizio militare ho iniziato a interessarmi di logistica. Ho poi iniziato a pianificare il traffico ferroviario presso Trailstar, ben assistito dal mio mentore Jan «Mister Trailstar» Groeneveld. Quando Hupac ha acquistato Trailstar, io sono rimasto. Per fortuna, perché da allora nel terzo maggiore porto del mondo la nostra azienda è costantemente cresciuta con nuovi prodotti e volumi sempre più importanti. Sono quindi sempre in movimento e la logistica rimane un settore incredibilmente appassionante. Nel frattempo abbiamo esternalizzato l'esercizio del terminal a un'altra società e nel nostro ufficio siamo in nove, una grande squadra. Io faccio per così dire «da interfaccia» per qualsiasi cosa: sono in costante contatto sia con il personale del terminal che con i clienti e con Chiasso ho letteralmente una linea diretta. Sono infatti in costante collegamento con i colleghi di Chiasso, perché è da lì che i treni vengono monitorati ed è sempre lì che si contrattano i prezzi. Ho libertà decisionale nella soluzione di problemi locali, ma questo è possibile se faccio bene il mio lavoro. Finora è sempre andata bene. Il porto di Rotterdam è in continuo sviluppo e quindi anche il mio lavoro rimane appassionante. Mi piacerebbe davvero restare qui fino al mio pensionamento.»



*Baden, Svizzera
Hupac Intermodal SA*



Marta Cogliandro, classe 1978

Responsabile di Invoicing and Customer Contracts, Chiasso
In Hupac dal 2003

«Sono cresciuta a Roma, dove ho studiato scienze politiche, ma dopo uno stage presso Hupac a Basilea, mi è stata fatta un'offerta che non potevo rifiutare. Ora sono responsabile della fatturazione e, da quando sono qui, non ci si ferma mai. Ottimizziamo processi, uniformiamo le procedure in funzione delle esigenze di mercato e dei clienti, sviluppiamo nuove unità operative, portiamo avanti l'IT, espandiamo il trasporto marittimo ... È tutto molto avvincente. Non mi limito ad emettere fatture per i nostri clienti, ma controllo anche quelle dei nostri subappaltatori. Tuttavia, non essendo noi un classico ufficio contabile, il nostro servizio non fa parte della contabilità. Con il mio team accerto anche la solvibilità di nuovi clienti, la loro affidabilità e idoneità commerciale. Per entrambi gli aspetti mi tengo in stretto contatto anche con i gestori di terminal terzi e con il personale dei nostri terminal. Siamo pur sempre un'azienda seria che lavora solo con clienti di provata affidabilità e ci accertiamo anche della «solidità» dei nuovi clienti. Il nostro settore è difficile e vi è una forte pressione concorrenziale. Non dobbiamo quindi essere solo bravi, ma i migliori.»



Novara, Italia
Fidia SpA



Michael Maiocchi, classe 1986

Product Manager, Baden
In Hupac dal 2010

«Il centro della Company Shuttle è qui a Baden, dove sto attualmente seguendo quattro clienti. Nel nostro ufficio siamo in tre, ma il nostro progetto è quello di crescere. Il company shuttle si differenzia completamente da un normale treno shuttle. Sebbene si possa anche parlare di treni shuttle con composizioni fisse di carri, un treno company è prenotabile solo da un'unica società. Ciò richiede attività preliminari totalmente diverse che vanno dalle esigenze del cliente, al suo collegamento con il nostro sistema IT, alla preparazione del materiale rotabile, all'ordinazione delle tracce, alla richiesta degli slot terminalistici e, ovviamente, al trasporto su strada prima e dopo. Talvolta collaboro addirittura con fornitori e clienti dei miei clienti. In breve, sviluppiamo concetti di produzione altamente personalizzati e io continuo a seguire il progetto anche quando il treno è in viaggio. La mia formazione? Ho studiato ingegneria aerospaziale a Milano e mi sono perfezionato in ingegneria gestionale, un misto di economia e ingegneria. In Hupac posso mettere a frutto tutto ciò che ho imparato. Nel nostro business, siamo leader di mercato a livello europeo ... E dobbiamo continuare ad esserlo.»



1 + 2 Piacenza, Italia

Terminal Piacenza Intermodale Srl



Patrick Butti, classe 1992

Customer Service & Operations, Chiasso

In Hupac dal 2010

«La rete shuttle di Hupac si suddivide in cinque relazioni di traffico principali, ognuna seguita da un team dalla A alla Z. Io sono disponibile per la linea 3 che comprende i collegamenti sull'asse Scandinavia-Germania-Italia. Ricevo le prenotazioni e pianifico il caricamento dei treni: un certo numero di carri per semirimorchi, un certo numero di carri per container cisterna, e così via per ogni treno. Tengo ovviamente conto delle priorità del cliente, ma nello stesso tempo devo assicurare il massimo sfruttamento del convoglio e le sue rotazioni all'interno della rete. Quando il treno è in viaggio, ne monitorizzo la corsa e, per esempio, informo i rispettivi clienti di un suo eventuale ritardo. Sebbene io svolga la maggior parte del mio lavoro al computer, mi piace molto stare a stretto contatto con il cliente. Trovo fantastico il fatto di poter essere responsabile del mio operato. Se un treno segna un eccessivo ritardo, ne accerto la causa e metto sotto pressione chi di dovere. Questo è uno degli aspetti più importanti in Hupac: siamo come una famiglia. Ho già girato un bel po' questa azienda: dopo la scuola superiore commerciale ho infatti trascorso alcuni anni nel terminal di Aarau e in quello di Basilea, per imparare il tedesco. A Chiasso ho invece lavorato nell'input e ora sto operando nel settore Shuttle Net.»



2



Hansruedi Buob, classe 1965

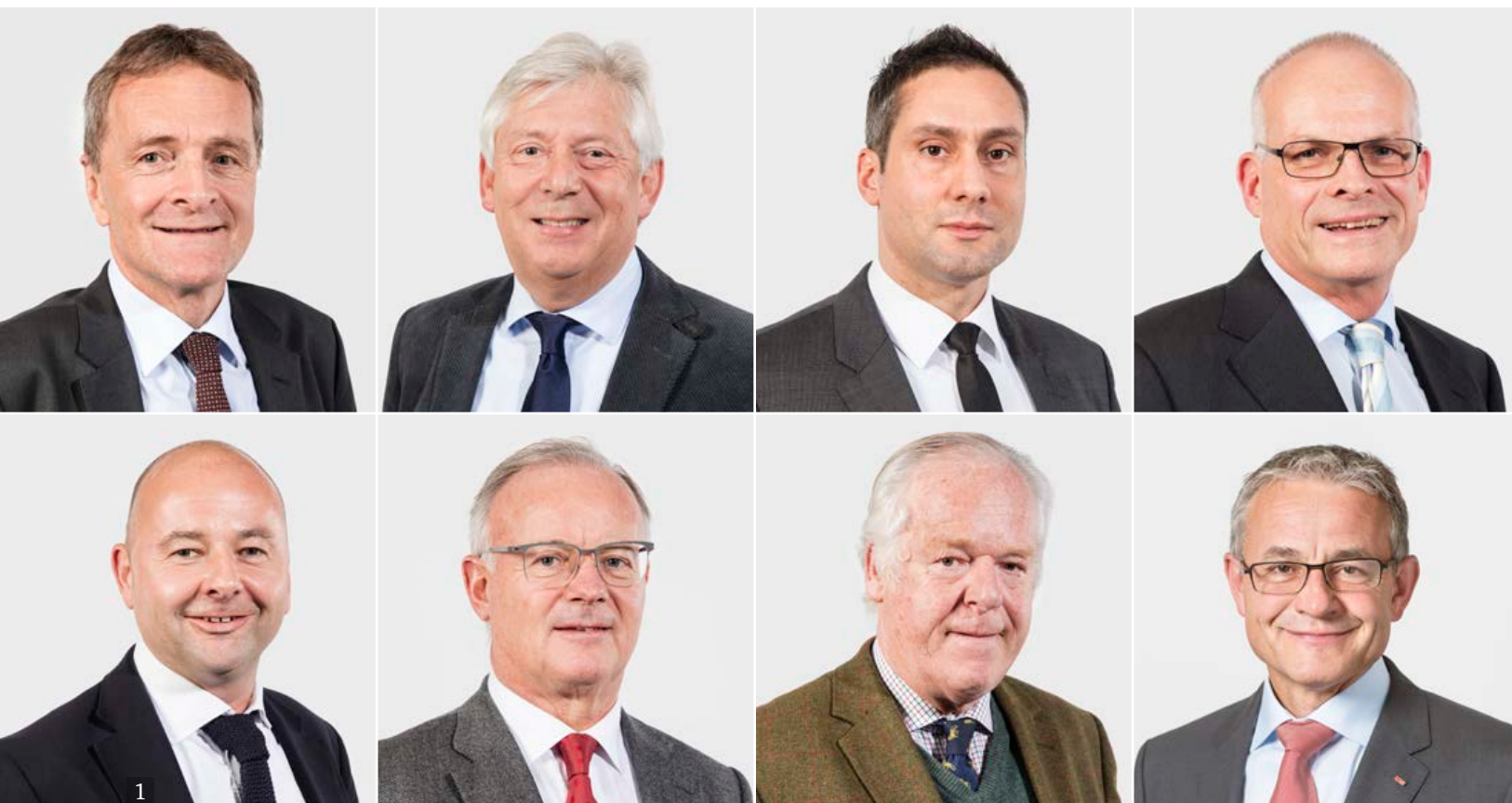
Gruista, Aarau

In Hupac dal 1989

«Sono quasi trent'anni che lavoro in Hupac e ciò nonostante rimango ogni volta impressionato dalla vista, semplicemente magnifica, di un treno di 600 metri a pieno carico che entra in stazione. Qui prepariamo sei treni al giorno, uno per ciascuna delle destinazioni Colonia, Busto Arsizio, Anversa, Visp e due per Stabio. Ognuno viene scaricato e caricato. Quando un semirimorchio è pronto, quindi sganciato dalla motrice e con i tubi flessibili staccati, in due minuti lo posiziono con precisione nel carro con la mia gru gommata da 110 t. D'accordo, a volte vi sono stati dei danni a causa di qualche urto contro un container o una cassa mobile, ma finora nessuna spedizione mi è mai caduta dalla gru. Il fatto di poter movimentare qualcosa rende piacevole la mia giornata lavorativa e da parte mia voglio che tutto venga sempre caricato alla perfezione. Nel terminal di Aarau siamo una bella équipe di nove persone: tre gruisti, quattro in ufficio e due nell'officina di cui è a capo mio fratello Andreas. Il terminal ha cinque binari che però sono troppo corti per un treno blocco, per cui dobbiamo distribuire i treni su due e talvolta tre binari. Hupac è sempre stata un modello nel traffico combinato internazionale e lo sarà sicuramente anche in futuro. Sarei felice di poter lavorare qui fino al pensionamento.»

Elenco cronologico dei membri del Consiglio di amministrazione

Sandro Bernasconi	1967 – 1982
Hans Bertschi	1967 – 1999
Ulrich Maeder	1967 – 1986
Franz Hegner	1967 – 1982
Pietro Ris	
(presidente 1967 – 1988)	1967 – 1993
Luciano Camponovo	
(membro e segretario)	1968 – 1988
Hans Staub (consulente tecnico)	1968 – 1984
Theo Stucki (consulente tecnico)	1972 – 1985
Luigi Oglio	1972 – 1990
Walter Hoyer	1975 – 1988
Max Rietmann	1975 – 1988
Giorgio Trugenberger	1975 – 1982
Gianmichele Fiore	
(direttore di Hupac Italia)	1979 – 1986
Fiorenzo Bernasconi	1982 – 1996
Walter Möckli (segretario)	1984 – 1989
Max Lehmann	1986 – 1992
Bernd Menzinger	
(presidente 1988 – 1993)	1986 – 1996
Jakob Eberle	1988 – 1996
Hans Eisenring	1988 – 1990
Franz von Planta	1988 – 1997
Hans-Jörg Bertschi	
(presidente dal 1993)	dal 1988
Thomas Hoyer	dal 1988
Rudolf Thomet (segretario)	1989 – 1991
Bruno Planzer	1989 – 2009
Benedikt Weibel	1990 – 1993
Thomas Baumgartner	dal 1990
Samuel Ruggli (membro e segretario)	1991 – 2003
Walter Moser	1993 – 1995
Hans-Peter Fagagnini	1993 – 1998
Erwin Mauron	1995 – 1998
Ken Bloch Sørensen	1998 – 1999
Peter Hafner (segretario)	dal 1999
Per Utnegaard	2000 – 2001
Daniel Nordmann	2001 – 2007
Theo Allemann	2001 – 2008
Nicolas Perrin	dal 2007
Nils Planzer	dal 2008



1 Consiglio di amministrazione e Direzione di Hupac SA

In alto, da sinistra: Hans-Jörg Bertschi, Beni Kunz, Angelo Pirro, Peter Hafner

In basso, da sinistra Nils Planzer, Thomas Baumgartner, Thomas Hoyer, Nicolas Perrin

2 Direzione Hupac SA e Hupac Intermodal SA

Il personale Hupac, stato 1° marzo 2017

Aarau (Hupac Intermodal SA) Fabrice Aeberhardt, Daniel Baumann, Andreas Buob, Hansruedi Buob, Charles Giger, Stefan Maurer, Daniel Richner, Marlis Stutz, Daniel Werren **Anversa (Hupac Intermodal BVBA)** Dirk Fleerackers, Tom Schiettecat **Baden (Hupac Intermodal SA)** Renzo Capanni, André Flesch, Angelika Hoffmann, Michael Maiocchi **Basilea (Hupac Intermodal SA)** Clemente Cavallo, Luca Cordella, Kristof Csebits, Moises De Sousa Da Silva, Stefano Fieni, Diana Glavonjic, Ulrich Gysin, Hernan Hernandez, Steve Lafranchi, Udo Horst Olaf Massler, Kadir Oezkan, Michel Rey, Peter Schmidlin, Riccardo Serapiglia, Harry Werner, Urs Zbinden **Busto Arsizio (Fidia SpA, Hupac Intermodal Italia Srl, Hupac SpA)** Leonardo Aggazio, Sergio Aggazio, Emanuele Alberobello, Federico Amadio, Giancarlo Amoruso, Massimiliano Avila, Fabrizio Banfi, Emanuele Bazzano, Luca Bello, Francesco Bellusci, Mauro Bernardini, Maurizio Ettore Bertaso, Claudio Biundo, Monica Bombonati, Valentina Bombonati, Daniele Botturi, Daniele Bove, Paolo Brazzale, Luigi Orazio Brigadieci, Antonio Brunazzo, Andrea Bucceri, Alessio Buggio, Marco Buonaugurio, Diego Butry, Guido Candiani, Massimo Capristo, Antonino Carabellò, Antonio Carlomagno, Sabrina Castiglioni, Andrea Castino, Riccardo Ceppi, Davide Cerello, Dario Chiaravalli, Simon Chiaron, Roberto Chiomba, Walter Cisti, Elisabetta Colombo, Jari Colombo, Simone Colombo, Maurizio Conte, Marco Conti, Patrizia Coppola, Luca Corio, Gianluca Carmelo Costa, Annalisa Cristiano, Francesco Crivelli, Ottavio Crucillà, Claudio Dal Chiavon, Erika Dalla Costa, Riccardo D'Andria, Giuseppe Del Vecchio, Stefano Desimio, Marco Di Chello, Salvatore Di Marco, Piero Dorisi, Francesco Dosio, Brahim Ech Chaibi, Gabriele Fadda, Luigi Failla, Egidio Faradacco, Luigi Fattizzo, Nicola Fera, Gaetano Ferlenda, Stefano Ferracane, Simone Filippi Farmar, Antonio Frumento, Simone Gallazzi, Alessandro Gariboldi, Emanuele Gatti, Fabio Gaudiano, Franco Gennaccaro, Emanuele Genoni, Liliana Gheller, Cosimo Giacomantonio, Monica Giacometti, Lorenzo Giannelli, Claudio Giorcelli, Andrea Giordano, Alberto Girelli, Manuele Giuliani, Francesco Greco, Enrico Guerra, Claudio Iacoviello, Joseph La Barbera, Salvatore La Marca, Alberto Laguzzi, Cosimo Lamberti, Antonio Larocca, Gianluca Lo Coco, Emanuele Lo Monaco, Dario Antonio Lombardo, Riccardo Lombardo, Andrea Lomi, Gregorio Losapio, Nicola Antonio Luce, Maurizio Macchi, Nicola Madalena, Tiziano Maffioli, Alessandro Marin, Paolo Marino, Umberto Martucci, Mara Mastrogiacomo, Nicola Mazza, Giancosimo Mele, Ignazio Melis, Salvatore Messina, Salvatore Mezzasalma, Antonino Micali, Maurizio Milani, Pasquale Milano, Marco Milazzo, Roberto Missaglia, Antonino Montalto, Sisto Montesano, Stefano Morosi, Andrea Muggiasca, Marco Murgia, Gaetano Muzzio, Alex Navia Mera, Stefano Negrini, Nicoletta Oldani, Roberto Paciaroni, Rosanna Paglialonga, Alessandro Pagnoni, Fabio Paracchini, Marcelo Pascolo, Daniele Pedretti, Luca Perandin, Andrea Perri, Johnny Perri, Corrado Perrone, Vincenzo Picone, Francesco Claudio Pirilli, Flavio Pozzi, Massimo Pugliese, Franco Ranieri, Antonio Rapa, Pietro Rapa, Daniele Antonio Ravenoldi, Stefano Re, Andrea Rigiretti, Andrea Rizzi, Giorgio Rizzi, Giuseppe Rizzi, Maria Letizia Rocco, Marco Rosa, Roberto Rosa, Pietro Rovellini, Francesco Russo, Riccardo Salierno, Giampiero Salonna, Salvatore Salvà, Daniele Salvadeo, Angelo Santarcangelo, Massimo Saporiti, Tommaso Scarano, Fabio Scognamiglio, Angelo Scordo, Giuseppe Gianluca Sinatra, Domenico Soffiatti, Vitantonio Spota, Luca Stefanelli, Ettore Stroppa, Luigi Tabarro, Luciano Talpo, Ian Taylor, Roberta Teruzzi, Ruggero Tinelli, Michele Tiritiello, Dante Tognon, Rosario Tomasello, Lauro Tovaglieri, Pierangela Tovaglieri, Carmela Tremi, Claudio Trentini, Claudia Tumbiolo, Gerardo Ungaro, Tommaso Valentino, Simone Vattiato, Mirko Vergerio, Edoardo Vezzi, Stefano Vignati, Raffaele Virgilio, Sandro Virgilio, Matthia Vitale, Domenico Vocaturo, Giovanni Zambito, Luca Zambotto, Massimo Zaroli, Fabio Zenucchi, Massimo Zinetti, Stefania Zingarelli **Chiasso (Hupac Intermodal SA, Hupac SA)** Giorgio Adami, Manuela Alfarano Del Villano, Michael Amoroso, Salvatore Antona, Dario Arcotti, Maddalena Arnaboldi, Giampietro Arrigoni, Chiara Bacciarini, Serena Baratto, Angelo Barbone, Alessandro Barone, Marco Battilana, Demi Ben, Andrea Bennardi,

Loredana Bernasconi, Mirna Bernasconi, Roberta Bernasconi, Stefania Bernasconi Fontana, Nadir Berto, Patrick Bianchi, Matteo Biscotto, Giuseppe Borrelli, Melania Botta, Patrick Butti, Luca Calabrese, Giovanni Calizzi, Eliano Camponovo, Zaccaria Caola, Barbara Capizzi, Matilde Casagrande, Davis Casati, Tanja Casati, Carlo Cattaneo, Alberto Cavadini, Giordano Caverzasio, Roberto Cecchi, Federico Centonze, Roberto Cereghetti, Sara Cereghetti, Claus Lynge Christensen, Marta Cogliandro, Raffaele Cogliandro, Stefano Colzani, Cesare Conconi, Fabio Contrafatto, Domenico Corvino, Andrea Crivelli, Patrick Crivelli, Aldo Croci, Gioele Croci Torti, Simone Croci Torti, Roberto Cuda, Guido Dalpiaz, Alberto Danna, Emanuele De Vitis, Leda Debernardi, Vincenzo Del Villano, Massimiliano Di Gennaro, Antonina Donato, Ivo Egli, Giovanni Elli, Michael Fehr, Silvio Ferrari, Paolo Ferrario, Patrizia Ferrario, Oscar Ferraro, Matteo Fietta, Leonardo Fogu, Francesco Fratton, Gelsomino Freda, Davide Frigerio, Christian Gemple, Antonio Giovinco, Alberto Grisone, Peter Hafner, Peter Howald, Mato Jelec, Michael John, Robert St. Clair Jones, Artem Konyushenko, Bernhard Kunz, Christian Leoni, Alice Licata, Michael Livio, Mirko Lukinic, Carlo Lusini, Debora Macchi, Walter Mancini, Luca Mandelli, Pier Battista Mangiacavalli, Laura Maspero Goldhorn, Michela Massa, Cristina Merlo, Nicole Meroni, Thomas Mocchi, Harald Mol, Giorgio Mombelli, Maurizio Mongillo, Monica Montemezzani, Francesca Morandi, Hesameddin Najafi, Daniele Nasi, Milos Nikolic, Denitsa Nikolova, Claudio Orelli, Maurice Pallone, Maria Vittoria Papis, Michele Pavan, Giorgio Pennacchi, Claudio Petraglio, Carlos Andres Peverelli, Diana Piazza, Gian Piero Piazza, Angelo Pirro, Vito Piserchia, Vasco Ponti, Irina Pontillo, Lara Pugliese, Aldo Puglisi, Mariangela Rapis, Sara Ricchiuti, Ronny Riccio, Ivo Rinaldi, Luca Rinaldi, Lucrezia Risi, Olimpico Rivera, Valentino Romano, Alessandro Rondini, Davide Rossi, Alice Rossini, Marzia Roveda, Alessandro Salvagni, Franco Salvioni, Marco Sandrinelli, Thayana Santin Cifone, Giovanni Santisi, Vittoria Sassi, Alberto Schena, Ivan Schick, Michele Sera, Jamin Simoncelli, Magdalena Siwak, Piero Solcà, Roberta Sormani, Gaetano Spaziano, Loris Spinelli, Esther Stocker, Endre Szoby, Andrea Tavernini, Oliver Thewes, Mirco Tommasone, Matteo Tondi, Irmtraut Tonndorf, Alessandro Valenti, Carlo Valsangiacomo, Davide Vanoni, Andrea Vescovi, Antonello Vicini, Mattia Gabriele Vismara, Paolo Vitti, Luca Waldvogel, Peter Ivo Weber, Massimiliano Zampieri, Onorato Zanini, Mattia Zanotta, Tiziano Zingale

Duisburg (Hupac GmbH, Hupac Maritime Logistics GmbH) Sabiha Hot, Sven Lehmann, Davuth Soeur, Denis Tepper, Burcu Yüce

Colonia (Hupac GmbH) Gerhard Kucklinski, Antonio Lupica-Bauso

Mosca (Intermodal Express LLC) Maria Avvakumova, Anna Babina, Marina Dunaeva, Olga Emelyanova, Svetlana Faber, Marina Lepetinina, Evgenia Mikhaylova, Andrey Vladimirovich Munkin, Viktor Sadovnikov

Novara (Fidia SpA) Marco Ballerini, Christian Cigolini, Marco Costa, Renato Depaoli, Roberto Di Marzo, Giovanni Garda, Fabrizio Gavinelli, Andrea Mignano, Fabio Nalin, Fabrizio Ranza, Pierluigi Restelli

Piacenza (Terminal Piacenza Intermodale Srl) Stefano Bisagni, Giuseppe Bragantini, Elena Callegari, Marco Costa, Stefano Embro, Severino Farina, Elena Galli, Lorenzo Grazioli, Roberto Grazioli, Marco Lamberti, Ivano Marin, Roberto Maserati, Vittorio Rossi, Laura Russo, Stefano Russo

Rotterdam (Hupac Intermodal NV) Martijn Blom, Anton De Goeij, Mark Jansen, Bjorn Jeurissen, Annette Penning, Domingo Riggio, John Van Leeuwen, Alina Van Meggelen, Theo Van Steijn

Shanghai (Hupac International Logistics [Shanghai] Co. Ltd) Carl Zhong

Singen (Terminal Singen TSG GmbH, Hupac GmbH) Sascha Altenau, Michael Blum, Ines Born, Bernd Bosky, Rolf Dehner, Lothar Freudenberg, Jeannette Giradi, Stephan Grumbt, Marlies Hachmann, Armin Herz, Johann Lizenberger, Stefan Löhle, Horst Rigling, Reinhold Rötzer, Waldemar Schmidt, Charlotte Scholz, Andreas Seibert, Wolfgang Stotz, Patrick Stromeyer, David Tribus, Ricco Weiss, Reinhard Wikenhauser, Klaus Winter

Varsavia (Hupac Intermodal SA Representative Office Poland, Hupac Terminal Brwinów sp. z o.o.) Diana Batko, Beata Mizeracka

**«Hupac gode di
una solida posizione.
Possiamo quindi
pianificare i
prossimi passi
verso il futuro.»**

Beni Kunz, classe 1957, CEO di Hupac

07

Il mondo:

Grandi progetti per il futuro

Digitalizzazione, traffico intercontinentale, trasporto marittimo, NFTA: diversi grandi temi rendono avvincente il futuro di Hupac. Un colloquio approfondito con Beni Kunz, Renzo Capanni, Peter Hafner, Peter Howald, Angelo Pirro, Alessandro Valenti e Peter Weber.

La congiuntura europea mostra segni di debolezza e gli effetti del franco forte continuano a pesare: gli scorsi anni sono stati particolarmente difficili per il settore dei trasporti. Come se l'è cavata Hupac?

Beni Kunz: Rispetto ad altri operatori del trasporto intermodale, piuttosto bene. Nel 2016 abbiamo aumentato le spedizioni dell'11%, il che dimostra che tutto quello che abbiamo realizzato negli ultimi decenni sta dando i suoi frutti.

Vale a dire?

Kunz: La maggior parte degli operatori conduce la propria attività solo su uno o due corridoi di traffico, mentre Hupac ha costituito a livello europeo una rete con filiali proprie e gran parte del materiale rotabile di proprietà. Ci consideriamo quindi un operatore europeo piuttosto che svizzero. Oggi siamo uno dei maggiori gestori internazionali della rete del traffico intermodale in Europa. Ci stiamo preparando ad entrare nel traffico ferroviario intercontinentale e nel traffico globale da e per i porti marittimi.

Su questo argomento dovremo tornare. Circa la metà dell'11% in più di spedizioni Hupac l'ha realizzata con i servizi della Company Shuttle che propone dal 2015.

Renzo Capanni: Per company shuttle intendiamo treni completi e prenotati da un unico cliente. Lo si può paragonare a un volo charter, contrariamente al volo di linea che è in analogia con il treno shuttle. Siamo molto soddisfatti dello sviluppo di questo servizio che già nel primo anno d'esercizio ci ha consentito di acquisire parecchi nuovi clienti e di sviluppare con loro soluzioni interessanti. Questi clienti sono contenti della nostra nuova business unit e questo per noi è essenziale.

È evidente che Hupac ha sviluppato un'offerta che risponde a un'esigenza di mercato. Vi sarà un adeguato potenziamento della divisione Company Shuttle?

Capanni: Sicuramente! Siamo in grado di sviluppare e attuare molto rapidamente, in sintonia con i nostri grandi clienti, progetti geograficamente flessibili ed efficienti.

Hupac è l'unico operatore ad offrire il company shuttle in Europa?

Capanni: No, non siamo i primi e nemmeno gli unici, ma Hupac ha un vantaggio decisivo sugli altri operatori: da noi i grandi clienti beneficiano di soluzioni personalizzate su specifici assi di traffico e di un'efficiente rete di shuttle, e tutto da un'unica fonte.

Beni Kunz, classe 1957, CEO



Il fatto che i tempi ora siano più difficili per alcuni operatori è anche imputabile alla riduzione di sussidi concessi all'interno delle holding.

Peter Howald: È vero. Dato che i buchi nel bilancio venivano ripianati dalla casa madre, spesso la redditività era poco importante. Molti operatori interni alla ferrovia si sono appropriati di volumi di trasporto senza poi trarne alcun profitto. Questo ha distorto il mercato e complicato la vita ad aziende indipendenti come Hupac. Anche l'attività cargo della ferrovia è stata in perdita per parecchi decenni. Oggi la concessione di sussidi all'interno delle holding non è più ammessa e si richiede maggiore trasparenza e redditività. Del resto, anche i programmi di sovvenzionamento dell'UE, sebbene mirassero ad ottenere il risultato opposto, hanno distorto il mercato. I programmi di sviluppo erano incentivi economici per nuovi operatori, intesi ad aumentare la concorrenza sul mercato. In effetti, nuovi attori sono entrati in gioco, beneficiari di sovvenzioni che hanno permesso loro di condurre un'aggressiva politica dei prezzi e ricavarne quote di mercato. Ma quella politica non era sostenibile: una volta scaduto il programma d'incentivazione, molti nuovi operatori sono scomparsi dalla scena assieme ai loro prodotti.

Questa forma di finanziamento è ormai storia e gli operatori interni alla ferrovia non possono più ricevere sussidi. È migliorato il mercato?

Howald: Sì, dovendo presentare a fine anno un bilancio di chiusura che sia almeno in pareggio, le ferrovie ora sono più trasparenti ed economicamente più sane. Nel contempo alcuni operatori, finora sopravvissuti grazie al sostegno finanziario, sono andati in tilt.

Dal 2024, quando l'intera NFTA e il corridoio di 4 metri potranno essere sfruttati pienamente, la Confederazione abolirà le sovvenzioni per il traffico merci. Hupac è preparata?

Peter Hafner: Abbiamo sempre pensato e agito in termini di economia privata e di orientamento al mercato, ed è per questo che oggi siamo posizionati così bene. Rispetto ad altri operatori, saremo quindi meno penalizzati dalla mancanza di sovvenzioni, ma non sarà comunque facile.

La forma di sussidio svizzera è diversa da quella di altri Paesi?

Hafner: Da nessuna parte le sovvenzioni sono trasparenti come in Svizzera, dove chiunque può vederne ogni dettaglio in Internet.

Cosa dovrebbe succedere perché Hupac si senta davvero a rischio?

Hafner: Fin quando avremo un azionariato così ben assortito e che crede in noi, Hupac non potrà cadere. Esso si compone di imprese di logistica e di trasporto, le più importanti delle quali sono rappresentate nel nostro Consiglio di amministrazione e quindi determinano la strategia. Questo rende Hupac sempre orientata al mercato, un aspetto che ritengo decisivo. Tra l'altro, la strategia 2020 di Hupac prevede investimenti per 270 milioni di franchi in nuovi terminal e nuovo materiale rotabile.

Ad inizio 2017, il ministro tedesco dei trasporti Alexander Dobrindt ha autorizzato la circolazione su tutte le strade della Germania dei camion gigaliner con lunghezza totale di 25,25 metri e con il semirimorchio fino a 1,3 metri più lungo di quanto finora consentito. Una nuova minaccia per il traffico combinato?

Kunz: Ogni vettore di trasporto si dà da fare per migliorarsi e aumentare la propria produttività; il che è di per sé positivo. Il pericolo arriva quando le condizioni della concorrenza tra i vettori di trasporto prendono strade diverse. Il camion gigaliner aumenta la produttività del trenta per cento, mentre la realizzazione di una rete per treni merci da 750 metri non è ancora all'orizzonte. Questo certamente non gioca a favore del trasferimento del traffico. Affinché i carri ferroviari di oggi possano trasportare i veicoli stradali di domani, per il traffico combinato è cruciale che dimensioni e pesi di questi ultimi siano stabili e pianificabili nel lungo periodo.

D'altra parte, a fine 2016, con la seconda parte del Quarto pacchetto ferroviario, l'UE ha consentito agli Stati di agire a propria discrezione in molte sfere d'interesse. È dunque fallita la liberalizzazione delle ferrovie?

Kunz: L'UE non è riuscita a produrre una separazione tra infrastruttura ed esercizio ferroviari nemmeno con il Quarto pacchetto. La gestione integrata delle ferrovie può proseguire, sia pure come imprese giuridicamente separate all'interno di una struttura di holding. La authority deve impedire una discriminazione di ferrovie terze ma, come tutti sanno, se esiste un potenziale discriminatorio, potrà essere sfruttato in qualsiasi momento. E la authority agisce sempre a posteriori.

Ma le ferrovie private hanno ancora qualche opportunità?

Kunz: Sì, se l'economia le sostiene e ne fa un uso strategico. Le ferrovie private rispettivamente a conduzione privata sono più veloci, migliori, più vicine al cliente e più flessibili: sono il sale nella minestra. Nel settore ferroviario, la pressione dei privati ci porta ad accelerare un'evoluzione che alla fine torna a vantaggio di tutti.

Stando ad alcune previsioni, l'attesa crescita del traffico merci nei prossimi vent'anni non potrà essere colta dalla ferrovia, a causa della sua arretratezza infrastrutturale e della sua scarsa capacità d'innovazione. Di tale crescita beneficerà invece l'efficiente «camion 4.0». Cosa ne pensa?

Capanni: È vero che vi è una digitalizzazione dei veicoli stradali e che un giorno il cosiddetto «platooning» consentirà a più camion semiautomatici di viaggiare in colonna, guidati da un solo autista. Ma le strade sono già ora sovraccariche e l'ampliamento delle autostrade a sei o



Peter Hafner, classe 1956, CFO

otto corsie è ancora un'utopia a livello politico. L'uso della rotaia per il trasporto di merci a lungo raggio sarà quindi un'esigenza sempre più sentita. Semmai la domanda è: come possiamo rendere più efficiente ciò che già abbiamo? La rotaia ha una potenzialità ben superiore a quella della strada.

Si sente però ripetere con insistenza che anche la rete ferroviaria ha raggiunto la sua capacità massima. Qual è in concreto il potenziale della rotaia?

Capanni: Il potenziale può aumentare radicalmente solo superando le interfacce di frontiera a tutti i livelli: di orario, infrastrutturale, operativo, amministrativo. Il trasporto merci su rotaia è infatti soprattutto transfrontaliero e risente notevolmente delle molte rotture sistemiche. Ma in molti ministeri dei trasporti questo concetto non è stato ancora recepito: si fa politica da frontiera a frontiera. E i gestori delle infrastrutture cosa fanno? Si concentrano sul traffico passeggeri, un'attività quasi esclusivamente limitata al territorio nazionale.

Anche l'European Train Control System (ETCS) può aumentare l'efficienza del trasporto merci su rotaia.

Peter Weber: Sì, è un esempio. Anche treni più lunghi, più pesanti e la ferrovia di pianura attraverso la galleria di base del Gottardo aumentano l'efficienza. Il solo sistema digitale ETCS consentirebbe tranquillamente di dimezzare la distanza di sicurezza tra due treni e di raddoppiare la capacità della rotaia. Un enorme potenziale.

Kunz: Le gallerie di base del Gottardo e del Lötschberg sono totalmente attrezzate con il sistema ETCS e in questo la Svizzera è una precorritrice. L'ETCS è installato anche su alcuni tratti di altre linee ferroviarie europee. È un buon inizio, ma ci vorranno ancora molti anni prima che i grandi corridoi d'Europa dispongano in toto dell'ETCS.

Dall'idea originaria dell'UE di creare un unico sistema ETC su scala europea sono già emerse quattro varianti diverse.

Kunz: E questo, una volta di più, fa arenare lo sviluppo di una politica territoriale europea. Il protezionismo di Stato continua ad essere il maggior ostacolo all'unificazione del sistema ferroviario in Europa, talvolta generando una situazione assurda: Hupac si impegna a fondo per l'unificazione del sistema ETC, mentre le ferrovie di Stato italiane impiegano tuttora due macchinisti per locomotrice.

Con l'ETCS un treno sarebbe invece talmente digitalizzato da poter addirittura viaggiare senza macchinista.

Angelo Pirro: Tutti parlano dell'auto a guida autonoma, senza rendersi conto che nessun altro mezzo di trasporto è predestinato alla digitalizzazione come la



Peter Weber, classe 1975, Corporate Development and Procurement

ferrovia. Di fatto, su rotaia il percorso è predefinito, un treno non può sbagliare strada, non può perdere una diramazione e nessun pedone può intralciarne la marcia.

Si può azzardare una previsione su quando circoleranno i primi treni con autopilota, totalmente senza macchinista?

Kunz: Tra vent'anni, ma solo sulle principali linee.

Pirro: Ritengo che avverrà prima.

Kunz: Alcuni studi affermano che ci arriveremo già entro cinque anni, ma questa è una previsione troppo ambiziosa. Si dovrà dapprima adeguare l'infrastruttura alla nuova tecnologia e soprattutto implementare quest'ultima. Questo costa molto e, come sappiamo, è difficile da attuare sul piano politico.

Esiste un discreto numero di altre difficoltà politiche, per esempio la lingua di servizio.

Weber: La lingua di servizio è quella di ciascun Paese. Anche questo è un inutile protezionismo di Stato che richiede un abnorme impiego di personale e di denaro per la sua formazione. Solo in Svizzera, dove a metà della galleria del Gottardo la lingua di servizio passa dall'italiano al tedesco e viceversa, ci sono voluti decenni prima che la «frontiera linguistica» venisse spostata a Goldau. Il problema è stato così attenuato, ma non risolto. E' stato solo differito.

Kunz: Nel traffico aereo la lingua di servizio universale è l'inglese e lo stesso avviene nel traffico marittimo internazionale. Perché questo non può valere anche per la ferrovia? Nel trasporto su strada non esiste alcuna lingua di servizio, per cui un autista rumeno che dalla Polonia deve viaggiare fino in Spagna può anche non conoscere una sola parola di inglese. È il funzionario di turno che deve capirlo.

Hafner: Nel settore ferroviario, le medesime situazioni di disomogeneità regnano a livello di formazione, scartamento, alimentazione elettrica, e così via ...

Kunz: Un altro esempio che ci crea problemi è lo scambio dei dati. Le ferrovie sanno sempre con precisione dove si trovano in quel momento i loro treni, mentre noi sappiamo solo se un treno ha raggiunto un punto di controllo. Alcune ferrovie si rifiutano di fornirci i dati dei nostri treni, essendo questi di loro proprietà, ma si tratta pur sempre di nostri treni che viaggiano su un'infrastruttura pubblica!

Weber: Se vogliamo conoscere con precisione la posizione dei nostri treni, dobbiamo montare sui nostri carri dei trasmettitori GPS oppure chiamare un nostro cliente che li abbia installati sui suoi semirimorchi o container. Questa carenza di informazioni nuoce alla nostra prestazione e si ripercuote sull'intera catena di fornitura: tutti i partner necessitano di dati attendibili sul previsto orario di arrivo dei treni e delle loro unità di carico.

Cosa si può fare invece?

Pirro: Non scoraggiarsi, informare, esercitare delle pressioni, anche a livello politico ... in due parole: non mollare.

Capanni: Per ridurlo a un semplice denominatore comune: la ferrovia è politica, la strada è economia.

Hafner: È proprio così! Ciò diventa estremamente evidente nel caso di un incidente. Due auto si scontrano, la polizia fa i suoi accertamenti e alla fine diciamo che il colpevole è il conducente dell'auto rossa. Caso risolto. Se però un incidente riguarda la ferrovia, anche in assenza di vittime, chi è il colpevole? Di solito la politica, perché il proprietario della ferrovia è lo Stato. Questo si traduce in un'interminabile serie di analisi, studi, discussioni e ricerche di consenso che sfociano in un'estensione o in un inasprimento delle norme.

Questo sembra davvero pessimistico.

Hafner: Prendiamo ad esempio la disgrazia ferroviaria del luglio 2016, nei pressi di Bari, quando due treni si scontrarono frontalmente, causando 23 morti. Era da oltre 20 anni che quella linea non registrava incidenti e l'inchiesta ha poi rivelato che il disastro era sicuramente imputabile a un errore umano da parte del capostazione. Sulla strada l'incidente si sarebbe risolto in questo modo, mentre i politici ferroviari hanno avviato tutta una serie di processi intesi a dimostrare che la sicurezza di quella linea e della ferrovia in generale doveva essere migliorata. Ogni politico vuole sempre far vedere ai propri elettori che egli prende a cuore la questione e questo comporta più norme, e per noi maggiori oneri. Resta poi da vedere se il rapporto costi-benefici sia davvero sensato.

Kunz: A meno che non introducano l'ETCS, dove il pilota automatico elimina lo «human error».

Parliamo di cose più piacevoli: il corridoio di 4 metri è in fase di realizzazione e dovrà esser pronto nel 2020, l'Italia ha finalmente messo mano al raccordo Sud e la Germania intende ampliare il Corridoio Reno-Alpi ...

Alessandro Valenti: ... in realtà, va detto che Germania e Italia già nel 1992, con la Convenzione sul transito, si erano impegnate ad assicurare i collegamenti con la NFTA nei loro Paesi. Questo risale a oltre vent'anni fa e la convenzione è stata poi perfezionata nel dettaglio con l'Accordo sui trasporti terrestri del 1999. Di fatto, Germania e Italia sono inadempienti al contratto.

L'Italia sta comunque prolungando fino a Bari il corridoio di 4 metri. Cosa succederà in futuro, quando si potrà sfruttare pienamente l'intero corridoio dalla Germania settentrionale fino all'Italia meridionale?

Hafner: Il mercato segnerà una forte crescita e vedrà coinvolti nuovi attori. Finora il traffico combinato è stato teatro di una concorrenza distruttiva, ma già con il completamento del corridoio di 4 metri i volumi di trasporto cresceranno a tal punto da diluire un po' la concorrenza tra i vari operatori, sia pure in via provvisoria.

Valenti: Il completamento del corridoio di 4 metri sulla linea adriatica è previsto entro fine 2017. Bari è un porto importante per la Grecia e i Paesi del sud-est, quindi questa regione diverrà più attraente per i trasportatori del meridione d'Italia e del Sud-Europa. Verranno quindi ad aggiungersi nuovi concorrenti,

veloci e flessibili, che proveranno nuovi modelli commerciali. Se poi funzioneranno, questo è un altro paio di maniche, ma verranno. Vi sarà invece una selezione delle imprese meno efficienti, come già si è visto dopo il crollo della borsa nel 2008.

Non potete quindi permettervi di adagiarvi e aspettare il completamento del Corridoio Reno-Alpi e del collegamento con il sud.

Valenti: No, essendo l'accesso alla rotaia sempre garantito a tutti i partecipanti, la concorrenza rimane grossomodo la stessa. Detto questo, ogni anno ricominciamo daccapo, investendo nel futuro, sviluppando strategie e ottimizzando il modello di business, al fine di creare valore aggiunto per i nostri clienti. Stiamo preparando già ora lo scenario post-2020, allorché potremo utilizzare il corridoio di 4 metri attraverso la Svizzera.

Compiti certamente non facili con un margine di guadagno del due per cento, abituale nel settore dei trasporti.

Weber: Esatto. Ma il potenziale del trasferimento del traffico è sempre molto elevato e aumenterà ancora, tanto che noi nei prossimi anni non riusciremo ancora a sfruttarlo pienamente.

La strategia a lungo termine di Hupac prevede anche l'introduzione di un modello dinamico di prezzo. Come ce lo si può figurare?

Pirro: In sostanza, come la Posta A e B. Finora un treno è un mezzo che viaggia da qui a lì e che comporta un determinato prezzo. Un modello dinamico di prezzo distingue fra treni più veloci e più lenti, fra orari con poco e con minore traffico, fra treni diurni e notturni più o meno economici. Come per la posta, il cliente può scegliere la rapidità di consegna della sua merce.

Il che però comporta che disponiate di una quantità di ordini tale da consentirvi di operare questa diversificazione. Potete farlo già ora?

Valenti: No, ma stiamo gettando le basi di un modello dinamico di prezzo con un software di pianificazione che dovrebbe essere operativo da fine 2017, in modo da poter iniziare nel 2018. Questo software è in grado di individuare, in modo più veloce e preciso rispetto ad un disponente, dove, come e con quali modalità trasportare una spedizione verso una certa destinazione. Questo contribuisce a gestire in modo ordinato e a disporre in modo più preciso l'occupazione dei treni.

Stiamo già parlando di Big Data?

Weber: Ci stiamo occupando anche di questo. Hupac ha già un «tesoro di dati» raccolti in oltre vent'anni e che vogliamo inserire nel progetto.

Angelo Pirro, classe 1977, vice CFO



Intendiamo esaminare a fondo i contesti, ottimizzare le nostre strutture e automatizzare le procedure. Il nostro progetto di Big Data si chiama Speak, come si dice in inglese «parlare», le cui lettere si traducono in «Pianificazione Strategica, Efficienza, Occupazione, Capacità». Con Speak il trasporto intermodale esce dalla Commodity Zone.

Sarebbe a dire?

Weber: Nel trasporto combinato i servizi sono oggi esattamente gli stessi per tutti i fornitori. In pratica, li può offrire chiunque voglia entrare in questo ramo di attività. Con Speak noi creiamo invece per Hupac un'identità a sé stante che ci differenzia da altri operatori, un'identità che ci renderà molto più vicini al cliente, in quanto i dati ci consentiranno anche di personalizzare la nostra risposta alle sue esigenze.

Siete gli unici nel settore a sviluppare progetti Big Data?

Hafner: No, anche altre imprese ci stanno lavorando sopra. La digitalizzazione è un tema centrale nel nostro settore, perché rispetto ad altri settori, come il traffico aereo o marittimo, siamo in forte ritardo.

Che cosa altro apporterà la digitalizzazione?

Kunz: Piattaforme di dati aperte. Finora ogni operatore ha elaborato un sistema IT che fosse il più chiuso possibile, costruendovi attorno una muraglia cinese digitale che garantisse la segretezza dei propri dati. In futuro non potrà più funzionare così. Prendiamo ad esempio la Apple: lungo l'intera catena di produzione, dalla fornitura dei componenti fino al montaggio in Cina, dal trasporto e dalla vendita nel negozio fino al suo impiego presso il cliente finale, questo Gruppo vuole conoscere la posizione in tempo reale di ogni prodotto. Anche i nostri clienti vogliono dei dati precisi su come procedono le loro spedizioni e noi come fornitori dobbiamo fornirglieli. Il traffico combinato ha anch'esso bisogno di una piattaforma a cui siano collegati tutti gli attori dell'intera catena di produzione.

Weber: Il settore deve adeguarsi anche sotto l'aspetto normativo. A chi appartengono i dati relativi ai miei trasporti? Quali diritti ho su di essi? Sono questioni da chiarire con urgenza.

Invece di rompervi voi il capo su questa piattaforma, perché non ne affidate lo sviluppo a terzi?

Weber: Perché noi sappiamo perfettamente che cosa serve al nostro settore. Stiamo raccogliendo un'enorme quantità di dati che, una volta strutturati, saranno un reale valore aggiunto per i nostri clienti. Come operatori siamo il trait d'union tra la strada e la rotaia. Vogliamo soddisfare questa esigenza non solo nel flusso fisico dei beni, ma anche nel flusso digitale dei dati.

A conti fatti, questo significa che il reparto IT di Hupac segnerà una forte crescita.

Kunz: Sì, lo farà. Finora i nostri informatici si sono dedicati alla costruzione della muraglia cinese digitale, ma presto dovranno abbatterla e realizzare invece l'interconnettività con i partner.

La digitalizzazione rivoluzionerà completamente Hupac?

Weber: No, dobbiamo solo puntualizzare le nostre conoscenze attuali e trasferirle al cliente con maggiore rapidità e precisione.

Hafner: La digitalizzazione non ribalterà Hupac nei suoi tratti fondamentali, ma ne modificherà i processi.

Pirro: È proprio questo il lato interessante: tutti sanno che è in arrivo qualcosa, ma nessuno sa esattamente quale sarà la sua forma definitiva. È ovunque così con la digitalizzazione.

Kunz: È assodato che quanto più alto è il grado di digitalizzazione, tanto più ci si deve preoccupare di mantenere intatti i valori umani e la comunicazione reciproca all'interno dell'azienda. Ne stiamo tenendo conto già oggi nell'organizzazione dei nostri uffici.

Signor Kunz: Lei è l'ultimo dinosauro con capacità intuitive?

Kunz: No ... qui abbiamo moltissime persone intuitive, anche giovani.

E cosa Le dice il Suo intuito a proposito del traffico marittimo a cui aveva accennato all'inizio?

Kunz: Con l'aumentare della divisione globale del lavoro, il baricentro dei flussi di merci continuerà a spostarsi verso il traffico marittimo e i container. Da anni è questo l'andamento e tali rimangono le previsioni. Saremmo davvero degli incoscienti se proprio noi, come trasportatori di merce a lungo raggio, non ci adeguassimo a questa evoluzione. Per farlo non c'è bisogno di intuito ... Ci stiamo quindi preparando al traffico da e per i porti marittimi.

Tanto più che il porto di Rotterdam, il terzo più grande al mondo, è attualmente oggetto di massicce opere di ampliamento anche per via della NFTA. Si punta a triplicare l'odierno volume di trasbordo merci. Quale parte vi avrà Hupac?

Howald: Vogliamo prelevare i container marittimi e distribuirli via terra. Solo in ognuno dei porti di Rotterdam e di Anversa vengono trasbordati ogni anno dieci milioni di container da 20 piedi (TEU). Se solo potessimo acquisirne il 5 per cento, si tratterebbe di circa mezzo milione di unità di carico, un volume all'incirca equivalente alle 700 000 unità che già ora movimentiamo ogni anno.

Renzo Capanni, classe 1980, Company Shuttle



Hupac potrebbe più che raddoppiare il suo volume totale ...

Valenti: E vi sono buone probabilità di riuscirci, perché le normative portuali oggi sanciscono che almeno il trenta per cento delle merci non può essere inoltrato a mezzo camion. Stiamo però avviando questo progetto con molta cautela, perché già in passato nel traffico marittimo e nel successivo trasporto dei container marittimi sono state molte le aziende che hanno dichiarato fallimento.

Perché questo?

Hafner: Ha a che fare con le modalità di trasporto navale verso i porti europei. Una nave proveniente dall'America inizia sempre con il fare rotta verso Amburgo, per poi fare scalo a Rotterdam e infine ad Anversa, prima di tornare in America. Questo giro richiede cinque giorni. Ciò significa che ad Amburgo una nave scarica sei volte più container di quanti ne carichi e ad Anversa avviene il contrario. Basta questa circostanza per rendere quasi impossibile il completamento di un treno shuttle che fa la spola tra Amburgo e un'altra città. Ovviamente lo stesso vale in senso inverso, per Anversa.

Howald: La situazione è ancor più complicata per il fatto che l'industria importatrice vuole la consegna immediata della sua merce da Amburgo, mentre l'industria esportatrice vuole spedire la sua merce solo in coincidenza con la partenza della nave da Anversa, quindi con un ritardo di cinque giorni sugli importatori. Il problema del trasporto combinato via mare è quindi quello di comporre dei percorsi che consentano ai treni di viaggiare sempre al completo. Può anche trattarsi di percorsi triangolari o quadrangolari, come dire di una corsa contro il tempo. Questo spiega perché finora così tante imprese di trasporto siano fallite nel traffico marittimo.

Avete già trovato una soluzione?

Howald: No, perché una soluzione ottimale è possibile solo con la collaborazione delle compagnie armatrici.

In che modo?

Howald: Finora i trasportatori terrestri hanno sempre dovuto dipendere da orari e tempi di carico delle compagnie armatrici. Come già detto, questo ha mandato in rovina molte imprese di trasporto. Ora degli armatori hanno bussato alla nostra porta, chiedendoci se vogliamo occuparci della consegna/del ritiro dei loro container. Lo vogliamo, ma solo se cercheremo congiuntamente una soluzione al nostro problema dei percorsi triangolari o quadrangolari. La soluzione più semplice sarebbe quella di far sì che le navi portacontainer adeguino i loro orari al trasporto via terra, ma ciò non è realistico perché queste navi sono ad alta intensità di capitale. Dobbiamo quindi metterci d'accordo e trovare delle soluzioni condivise. È l'unico modo. E in ogni caso vi sono già buoni esempi in Europa di come questo funzioni.

Com'è la situazione nei porti dell'Italia settentrionale? Sembra che anche lì ci sia un certo fermento.

Valenti: Parecchio, direi. Nel Nord Italia, la maggior parte dei porti non sono abbastanza profondi per le grandi navi portacontainer e le loro infrastrutture sono perlopiù arretrate. Molte navi che dall'Asia, attraverso il canale di Suez, si dirigono in Europa, prolungano il loro viaggio di cinque giorni fino a Rotterdam o Anversa, per sbarcare il loro carico. Ma dal 2014 il canale di Suez è più largo e sono quindi aumentate le navi provenienti dall'Asia e dirette in Europa. In Italia le compagnie armatrici stanno investendo miliardi per l'ampliamento e ammodernamento dei porti di Savona, Vado Ligure, Genova e La Spezia. Se in futuro le navi scaricheranno a Genova invece che ad Anversa, l'importatore riceverà la sua merce una settimana prima e i flussi di merci via terra da sud verso nord aumenteranno in modo massiccio. Si calcola che entro 15 anni saranno almeno 150 i treni merci che ogni giorno partiranno dai porti liguri in direzione nord, un numero triplo rispetto ad oggi. Tuttavia, queste previsioni potranno avverarsi solo a condizione che gli italiani realizzino la ferrovia di pianura tra i porti e Milano, ivi compresa la galleria Terzo Valico che collegherà la Liguria con il Piemonte.

Questo complicherà ancor più il vostro problema del triangolo oppure lo semplificherà?

Valenti: Vedremo, ma in sostanza vi sarà solo uno spostamento dei luoghi di partenza: riteniamo infatti che non ritireremo più i container delle navi asiatiche in Olanda, ma in Italia. Il volume da esse trasportato rimarrà invariato, almeno temporaneamente.

Con riguardo al traffico marittimo, ultimamente si parla di sincromodalità. Che cosa si intende esattamente con questo termine?

Kunz: Finora la definizione «traffico intermodale» indicava il trasporto di un bene con almeno due mezzi diversi, nel nostro caso camion+treno. Nel traffico passeggeri, il termine intermodale indica quando una persona cambia treno e prende per esempio la funicolare. Sincromodale significa invece che per il trasporto ottimale di un carico da A a B si ricerca la combinazione con ogni mezzo di trasporto disponibile, quindi nel nostro caso anche con la nave d'altura oppure nel cosiddetto «short sea», ovvero nel trasporto marittimo a corto raggio. La scelta del mezzo di trasporto è determinata dalla preferenza del cliente, ad esempio a seconda se la spedizione debba essere consegnata al minor prezzo possibile, il più rapidamente possibile oppure nel modo più ecologico possibile. Il concetto di sincromodalità prevede anche la possibilità, durante il viaggio, di passare in qualsiasi momento a un «mezzo di trasporto sostitutivo», ad esempio di trasbordare subito il carico su un treno, se una nave non parte. Il termine di consegna viene così rispettato e spetta all'operatore trovare il percorso sincromodale ottimale.

Alessandro Valenti, classe 1969, Shuttle Net



Alla fin fine, ciò significa che in futuro Hupac non sarà più solamente un operatore di trasporto da terminal a terminal, ma in un certo senso un fornitore porta-a-porta.

Hafner: Esatto. Ovviamente, il trasporto da terminal a terminal rimarrà la nostra attività primaria, ma con la sincromodalità si ha una maggiore pianificazione dei trasporti.

Quando diventerà realtà il concetto di sincromodalità?

Kunz: Questo concetto è molto recente. Le imprese di logistica hanno iniziato ad applicarlo nei primi anni 2010, soprattutto nei paesi del Benelux, ma anche lì si stanno ancora muovendo i primi passi. La sua messa in pratica potrà avvenire solo molto lentamente perché non va sincronizzata solo la catena di produzione del cliente, ma anche l'intera rete dei trasporti. Da alcuni anni esistono comunque anche i primi software sincromodali.

Hupac sta realizzando un collegamento intercontinentale tra la Cina e l'Europa. Fate concorrenza alle navi portacontainer?

Hafner: L'espressione «alternativa ottimizzata» descrive meglio la nostra posizione verso il traffico marittimo. In pratica, stiamo sviluppando delle opzioni per l'interscambio Cina-Europa.

A che punto è il progetto?

Hafner: Il nostro ufficio di Shanghai, con Carl Zhong, è il primo passo concreto verso il nostro ingresso nel mercato cinese. Spetta ora a Carl portarci dei clienti. Il nostro primo obiettivo è aprire la nostra rete europea alle spedizioni dall'Estremo Oriente.

Ha dell'ambizioso.

Hafner: Parecchie spedizioni, che oggi provengono dall'Asia con la ferrovia e che percorrono l'ultimo miglio su strada, potranno essere trasportate sulla rete ferroviaria di Hupac. La business unit Landbridge China crea i collegamenti tra le reti. Sono in corso di progettazione i necessari treni «feeder» che saranno operativi nel 2017. È solo l'inizio. In un secondo momento faremo circolare treni completi tra l'Europa e l'Estremo Oriente. Inoltre, in Russia abbiamo costituito due società affiliate che sono praticamente situate lungo il percorso.

Il treno intercontinentale è generalmente concorrenziale nel confronto con la nave?

Pirro: Senz'altro. Il treno è più costoso della nave, ma è più veloce: un treno impiega dai 18 ai 20 giorni per arrivare dalla costa orientale della Cina in Sviz-



Peter Howald, classe 1953, Corporate Projects

zera o in Germania, mentre la nave richiede dai 33 ai 40 giorni, quasi il doppio. Se però il luogo di partenza del treno si trova nell'hinterland, diminuiscono sia la durata che il prezzo del trasporto. Quest'ultimo addirittura del doppio, perché l'esportatore può caricare le sue merci quasi direttamente sul treno e non deve più trasportarle fin sulla costa.

Anche il corridoio attraverso il Medio Oriente che Hupac sta attualmente realizzando attraversa dei Paesi critici.

Hafner: L'esperienza dimostra che in un Paese i consumi e i flussi di merci non diminuiscono in presenza di agitazioni politiche. Questo succede solo se scoppia una guerra.

Tutto sommato, Hupac si trova davanti ad anni densi di emozioni e a decenni di particolare impegno. Che cosa vi augurate per il futuro?

Weber: Che la ferrovia venda meglio le sue innovazioni e si costruisca un'immagine più positiva.

Pirro: L'industria ferroviaria deve orientarsi a un'economia di mercato e diventare più remunerativa.

Hafner: Una migliore qualità nel traffico combinato e un adeguato sostegno politico.

Howald: Che il traffico merci venga equiparato al traffico passeggeri nella fissazione delle priorità nella rete ferroviaria.

Valenti: Che tutti gli attori nella catena di produzione del traffico combinato non accompagnato trovino una migliore armonizzazione, tale da rendere la logistica ferroviaria più moderna ed economicamente più efficiente.

Capanni: I tradizionali modelli gestionali sono predestinati a profondi cambiamenti. Spero che continueremo ad avere il coraggio di affrontare il nuovo. Ma in questo sono fiducioso: nella sua storia, Hupac si è sempre dimostrata molto attiva.

Kunz: Che il patrimonio che Hupac è andata costruendo negli ultimi 50 anni rimanga intatto anche nei prossimi 50 anni.

Signor Kunz: Dove sarà arrivata Hupac tra 50 anni?

Kunz: La festa del centenario vedrà il trasporto di tutte le merci con la ferrovia, i carri completamente digitalizzati e intercomunicanti, un'economia con diritto di partecipazione alla politica dei trasporti e Hupac che continuerà a sfidare i limiti del possibile.



*Hans-Jörg Bertschi, classe 1957,
presidente del Consiglio di amministrazione*

«Sono le persone a fare la differenza»

Sei domande al presidente del Consiglio di amministrazione:

Hans-Jörg Bertschi spiega perché, nel suo 50° anniversario, Hupac è così ben posizionata. E perché lo sarà anche nei prossimi 50 anni.

Perché Hupac, malgrado le talvolta sfavorevoli condizioni quadro, è sempre riuscita a tenere la rotta?

Hans-Jörg Bertschi: I padri fondatori di Hupac avevano compreso che un orientamento di lungo respiro avrebbe determinato il successo dell'impresa in questo nuovo mercato. È stata fondamentale la simbiosi all'interno del Consiglio di amministrazione tra imprenditori, che attraverso generazioni hanno gestito in modo oculato le aziende di famiglia, e rappresentanti della ferrovia. Sono del parere che questa ricetta sarà valida anche in futuro.

Quale ruolo avrà il traffico combinato tra 50 anni?

Il traffico combinato è il futuro. Tra 50 anni sarà la modalità di trasporto predominante sulle lunghe distanze. In quanto ad efficienza e sostenibilità, è nettamente superiore sia al trasporto diretto su strada che al traffico ferroviario convenzionale. Prendiamo ad esempio lo scambio internazionale di merci: il container oceanico ha iniziato la sua marcia trionfale 60 anni fa e oggi è protagonista assoluto del commercio mondiale. A causa di limiti e particolarismi nazionali, per il trasporto terrestre ci vorrà più tempo. Ma né il platooning né il camion a guida autonoma potranno fare molto contro l'affermazione del traffico combinato. Fattore decisivo sarà il riuscire a superare i molti impedimenti di stampo nazionalistico che tuttora affliggono il mondo delle ferrovie.

Dove intravede le maggiori sfide future per Hupac?

Come al solito, vi sono limiti da superare attraverso l'organizzazione. Ne fanno parte i limiti fisici, come per esempio gli ostacoli che penalizzano il comparto ferroviario, ma oggi sono importanti anche i limiti nella comunicazione. La digitalizzazione consente di abbatterli grazie alla possibilità di pianificare e operare in modo integrato, con una pluralità di parti in causa, lungo intere catene di creazione del valore. Ed è proprio al traffico combinato, date le sue molte interfacce, che ciò offre opportunità per una migliore qualità, maggiore efficienza e accettazione sul mercato. Come terza

sfiga intravedo l'ulteriore sviluppo della cultura d'impresa. Siamo riusciti ad attecchire in Russia, siamo presenti in Cina dal 2016, anno in cui abbiamo anche avviato una nuova business unit per il traffico marittimo dell'hinterland. I nuovi mercati richiedono molta costanza. Le persone supereranno i limiti e la cultura d'impresa progredirà e si internazionalizzerà.

È ben preparata Hupac ad affrontare il futuro?

Il Consiglio di amministrazione e la direzione Hupac hanno una strategia ben definita. Vogliamo rafforzare la nostra posizione di primo piano nel traffico combinato internazionale ed entrare in nuovi mercati. Stiamo dando priorità alla crescita interna attraverso l'ulteriore trasferimento di traffico dalla strada alla rotaia. E questo anche in nuovi settori operativi come la già affermata «Company Shuttle» e la neonata «Maritime Logistics». Siamo anche aperti a ulteriori acquisizioni. La buona qualità dei nostri servizi ci assicura una prevalente autonomia nell'ottenimento dei mezzi finanziari che questa strategia di crescita richiede ma, all'occorrenza, possiamo anche ricorrere ad aumenti di capitale. Tuttavia, fattori decisivi del nostro successo sono i nostri collaboratori e i quadri direttivi che ne creano le basi. Sì, Hupac è ben preparata al futuro!

Tra Asia ed Europa stanno nascendo nuove vie commerciali e già si parla di una nuova «Via della Seta». Quali opportunità ne derivano per Hupac?

Nel 2016, con la costituzione di una società affiliata a Shanghai, abbiamo aperto nuovi orizzonti. La Cina è oggi il banco di prova globale per l'antonomasia e sta sviluppandosi rapidamente. Con la sua strategia «One belt, one road» la Cina, assieme alla Asian Infrastructure Investment Bank in cui anche la Svizzera ha una partecipazione, sta effettuando massicci investimenti infrastrutturali per lo scambio di merci tra Asia ed Europa. La linea ferroviaria diretta lungo la nuova Via della Seta verrà ammodernata, aprendo così esaltanti opportunità per il traffico combinato. I tempi di trasporto su rotaia sono meno della metà di quelli via mare e lo sviluppo infrastrutturale li ridurrà ulteriormente. Crescendo assieme, Asia ed Europa saranno più forti! Hupac intende essere partecipe di questo mercato del futuro e investe nell'espansione del traffico combinato su quest'asse. Come primo passo, attraverso le nostre filiali in Europa orientale, collegheremo la nuova Via della Seta, paragonabile all'asse russo, con la nostra rete intermodale europea.

Che cosa determina il successo di Hupac?

Sono le persone a fare la differenza. Il traffico combinato ha successo se collaboratori e quadri direttivi gettano dei ponti tra la strada e la rotaia e oggi anche verso il traffico marittimo. Ponti tra culture, tra l'Italia e la Germania, su scala europea, fino alla Russia e alla Cina. La costruzione di ponti è ciò che ha sempre caratterizzato la cultura di Hupac. Vi si aggiungono l'orientamento strategico di lungo periodo e la continuità gestionale che già i nostri fondatori avevano tenuto a battesimo. Ma anche la volontà di agire rapidamente e con coraggio, di cogliere ogni opportunità offerta dal mercato. Questo richiede l'autonomia e la marcata cultura d'impresa che noi vantiamo e che costituiscono la solida base del nostro successo futuro.



Sull'autore

Christian Hug, classe 1965, ha lavorato come redattore per i periodici «Schweizer Familie» e «Schweizer Illustrierte», mettendosi poi in proprio nel 2002. Da allora svolge attività di giornalista free-lance, scrittore ombra, columnist e redattore di testi per aziende e privati. In veste di caporedattore, è responsabile della pubblicazione annuale «Nidwaldner Kalender» e della rivista semestrale «PolarNews».

**«He is a freethinker, a digger in the past, committed to truth,
and a patient composer of various elements to a single picture.»**
Irmtraut Tonndorf

Publicazioni

2006: Nidwalden unter Wasser.

Una minuziosa rivisitazione delle precipitazioni dell'agosto 2005 nel Canton Nidvaldo.

2006: Der Sieger.

Biografia di Werner Sieger, inventore della granol®.

2012: Die selben sieben Laster.

Storia dell'impresa di autotrasporti Planzer.

2015: Nidwaldner Kino.

Pellicole immaginarie sul Nidvaldo, assieme a Silvan Bucher.

2015: Nächster Anschluss: Zukunft.

Un decennio di Ferrovia Centrale (Zentralbahn).

2016: Jetzt luegemer obsi.

Opere di idraulica torrentizia nel Nidvaldo, dieci anni dopo la tempesta.

Ringraziamenti dell'autore

Il mio ringraziamento va innanzitutto alla mia «curatrice» Irmtraut Tonndorf: mi hai assistito a meraviglia, colmando le mie lacune con la tua competenza di settore, concedendomi una libertà illimitata e nello stesso tempo dandomi la tua fiducia senza riserve.

Estendo la mia gratitudine ad Anita Lehmeier, mia lettrice: mai prima d'ora ho cambiato così spesso e ridefinito ripetutamente il percorso narrativo che intendevo seguire. In questo mi hai accompagnato e consigliato, mostrato nuove vie e supportato nella stesura.

Al mio grafico e fotografo Silvan Bucher: per la tua raffinata arte nel trasporre con grande determinazione i contenuti di questa storia in un layout adeguato e per aver rimesso nel giusto ordine le mie idee a volte debordanti.

Alla mia correttrice di bozze Agatha Flury: per la tua grande perseveranza, la tua incredibile precisione e il tuo impegno nei fine settimana.

A Martin von Matt per l'editoria e il suo coraggio. A Sandra Floreano per la scelta delle immagini. A Jacqueline Rohrer per la sua precisione compositiva. A Erich Keiser per la migliore stampa possibile e per la sua consulenza professionale. A Beni Kunz per la sua fiducia e disponibilità. A Theo Allemann per il suo supporto e «i primi anni». Ad Alice Licata, Francesca Morandi e Mariangela Rapis per la qualità dei loro servizi. A Diana Piazza e Vittoria Sassi per il controllo del wording. Agli ingegneri Leonardo Fogu, Michael John e a tutto il loro team, Giampietro Arrigoni compreso, per il capitolo 4. A Thomas Skelton-Robinson e ad Alexandra Jane Smith per l'accurata traduzione in inglese e al team di CoText per l'altrettanto precisa traduzione in italiano. A Markus Leutwyler per le sue straordinarie cognizioni geografiche. A Hugo Zanin per l'affidabile servizio di trasporto. Al team Keystone per le ricerche extra. A Ti-Press, Markus Leutwyler, Maurizio Tolini e Gian Vaitl per le stupende foto. E non da ultimo a Bruno Planzer per la sua grandiosa opera di mediazione.

Grazie anche agli oltre 30 uomini e donne che, per tre giorni, per il servizio da Busto Arsizio ad Anversa si sono sempre trovati nel posto giusto al momento giusto - tutto è filato liscio come l'olio; i dirigenti Silvio Ferrari (Hupac) e Hanspeter Huggler (SBB Cargo International) conoscono il loro mestiere.

Grazie ai miei intervistati e interlocutori. *All'interno di Hupac*: Hans-Jörg Bertschi, Beni Kunz, Theo Allemann, Irmtraut Tonndorf, Samuel Ruggli, Peter Howald, Peter Hafner, Peter Weber, Angelo Pirro, Renzo Capanni, Alessandro Valenti, Hansruedi Buob, Giampietro Arrigoni, Leonardo Fogu, Michael John, Sascha Altenau, Piero Solcà, Simone Croci Torti, Bernd Menzinger, Hans Bertschi e i 13 collaboratori che hanno preso la parola nel Capitolo 6. *Al di fuori di Hupac*: ex consigliere federale Adolf Ogi, ex consigliere federale Moritz Leuenberger, consigliera federale Doris Leuthard, Nicolas Perrin (direttore di FFS Cargo), Peter König (responsabile del Servizio giuridico Datec), Peter Suter (ex direttore di AlpTransit), ex consigliere agli Stati Rolf Büttiker, Alf Arnold (ex direttore dell'Iniziativa delle Alpi), Beat Grütter (CFO di SBB Cargo International), Elias Maier (collaboratore scientifico Astag), Pascal Pfister (FFS Historic), Lorenzo Bas (titolare e CEO di BAS Group BV), Peter Füglistaler (direttore UFT), Violeta Bulc (Commissaria UE).

Fonti

Interviste

All'interno di Hupac: Hans-Jörg Bertschi, Beni Kunz, Theo Allemann, Irmtraut Tonndorf, Samuel Ruggli, Peter Howald, Peter Hafner, Peter Weber, Angelo Pirro, Renzo Capanni, AlessandroValenti, Hansruedi Buob, Giampietro Arrigoni, Leonardo Fogu, Michael John, Sascha Altenau, Piero Solcà, Simone Croci Torti, Bernd Menzinger, Hans Bertschi.

All'esterno di Hupac: ex Consigliere federale Adolf Ogi, ex Consigliere federale Moritz Leuenberger, Consigliera federale Doris Leuthard, Nicolas Perrin (direttore di FFS Cargo), Peter König (responsabile del Servizio giuridico Datec), Peter Suter (ex direttore di AlpTransit), ex Consigliere agli Stati Rolf Büttiker, Alf Arnold (ex direttore dell'Iniziativa delle Alpi), Beat Grütter (CFO di SBB Cargo International), Elias Maier (collaboratore scientifico Astag), Pascal Pfister (FFS Historic), Lorenzo Bas (titolare e CEO di BAS Group BV), Peter Füglistaler (direttore UFT).

Hupac

Documentazioni, presentazioni, prese di posizione, verbali di sedute, archivi, discorsi, corrispondenza, piani d'azione e documenti programmatici, comunicati stampa, rivista aziendale, pubblicazioni del giubileo, di relazioni sulla gestione, studi.

Quotidiani

Tages-Anzeiger, Neue Zürcher Zeitung, NZZ am Sonntag, Der Bund, La Regione, Weltwoche, Freiburger Nachrichten, Der Landbote, Handelszeitung, Sonntagszeitung, Nordwestschweiz, Bote der Urschweiz, Aargauer Zeitung, Zentralschweiz am Sonntag, Le Monde Diplomatique, Frankfurter Allgemeine Zeitung, Basler Zeitung, Die Welt, Schweiz am Sonntag, Berner Zeitung, Deutsche Verkehrs-Zeitung, Bieler Tagblatt, Walliser Bote, Die Südostschweiz, Nordwestschweiz, Basellandschaftliche Zeitung, Luzerner Neuste Nachrichten, Neue Luzerner Zeitung.

Riviste

Die Volkswirtschaft, Der Spiegel, Schweizer Illustrierte, Stern, Schweizer Arbeitgeber, Cash, Schweizer Woche, Internationale Transport Zeitschrift, Automobil Revue.

Altre fonti

Wikipedia, Bahnonline.ch, Ferrovie Federali Svizzere, Deutsche Bahn, Ufficio federale dei trasporti UFT, Servizio d'informazione per i trasporti pubblici Litra, VerkehrsRundschau, DVZ Media Group, EUR-Lex, Rola, Swissinfo, SRF, KombiModell.

Pubblicazioni

- Città di Zurigo e cantoni Svitto, Uri e Ticino: «Il corridoio del Gottardo – Cinque cantoni, due aree linguistiche, uno spazio vitale».
- Prisma: Die Schweizer Bahnen im Jahre 2000 (Le ferrovie svizzere nel 2000).
- Johannes Kohlschütter / EuropaInstitut dell'Università di Basilea: Lokomotiven der Einigung – Europäische Eisenbahnen zwischen Kooperation und Konkurrenz (Locomotive dell'unificazione – Ferrovie europee tra cooperazione e competizione).
- Intermodal Competence SGKV: Facts and Figures 2015.
- Ufficio federale dei trasporti: Il traffico merci transalpino attraverso la Svizzera (varie).
- Ufficio federale dei trasporti: Rapporti sul trasferimento del traffico (varie).
- Unione dei trasporti pubblici UTP: Il futuro del traffico merci ferroviario.
- Unione dei trasporti pubblici UTP: Fakten und Argumente zum öffentlichen Verkehr der Schweiz 2016 / 2017 (Fatti e argomenti sui trasporti pubblici della Svizzera 2016 / 2017).
- Politecnico federale di Zurigo / Università di San Gallo: Vision Mobilität Schweiz 2050
- Commissione europea: Libro bianco sui trasporti.
- Ueli Häfel / Rivista storica svizzera: Der grosse Plan und seine helvetische Realisierung (Il grande progetto e la sua realizzazione in Svizzera).
- Confederazione Elvetica: Spiegazioni di voto (varie).
- Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE: Equa ed efficace – La tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP) in Svizzera.

Bibliografia

- Unione dei trasporti pubblici UTP: Manual Schienengüterverkehr Schweiz. VÖV.
- Hans Wenger: UIRR 30 Jahre. Geschichte der UIRR und des kombinierten Güterverkehrs Schiene-Strasse in Europa 1970 – 2000. UIRR.
- Dr. Christoph Seidelmann: 40 Jahre kombinierter Verkehr Strasse-Schiene in Europa. UIRR.
- Christian Hug: Die selben sieben Laster – Planzer schreibt Geschichte. Editions à la Carte.
- Dr. Hans-Jörg Bertschi: Der alpenquerende Verkehr dargestellt am Ausbau einer neuen Eisenbahntransversale durch die Schweiz. Haupt.
- Werner Catrina: Bertschi AG – bewegt seit 1956. Bertschi AG.
- Iniziativa delle Alpi (Hrsg): Es kocht in den Alpen. Limmat.
- Autori vari: Unser Weltrekord-Tunnel Gotthard. Weltbild.

Fonti iconografiche

Silvan Bucher (copertina anteriore, 10–11, 52–74, 76, 78–79 in basso, 80–81, 84, 86 in alto, 87, 90–93, 161 in basso, 208 in basso, 216 in basso)

TiPress (copertina posteriore, 6–9, 15, 86 in basso, 148–150, 153, 164, 172–173, 174 a sx, 175, 192, 209 in alto, 223 ad eccezione di Nicolas Perrin, 229–242)

Keystone (Scherl/20, Hermann Schmidli/21 in basso, Karl Mathis/105 in alto/112, Urs Flüeler/105 in basso, STR/97/101/110 a sx, Robert Bösch/120 in basso, Martin Rüttschi/157/161 in alto/201, Gaëtan Bally/165/184–185, Peter Klaunzer/189 a dx, Ruben Sprich/194/195, Samuel Golay/196 a sx, Pablo Gianinazzi/196 a dx, Globus/196 grafico)

SBB Historic (21 in alto, 25 a dx, 34 a sx, 35, 42)

Markus Leutwyler (75, 77 in alto, 78–79 in alto, 160–161 in alto, 180)

Gian Vaitl (1–5, 77 in basso)

Michael Claushallmann (82–83)

Aura/Emanuel Ammon (116, 174 a dx)

Béatrice Devènes (14)

Marc Wetli (198)

Archivio Bertschi (24)

syn (69 grafico, 191 grafico)

zvg (13, 170, 202, 223 Nicolas Perrin)

Tutti gli altri grafici, disegni e foto: **Hupac, archivio Hupac**



Avanti tutta!

Ecco come Hupac, da 50 anni, toglie i camion dalla strada

Nel settore dei trasporti la domanda è sempre la stessa: come trasferire della merce da A a B? E per di più superando diversi confini?

La soluzione è semplice: con il traffico combinato, ovvero unendo i vantaggi della strada e della rotaia. È dal 1967 che Hupac lavora per superare gli ostacoli e per creare interfacce. Una storia emozionante dedicata alle lunghe distanze.

