

Chiasso, 19.6.2017

Hupac 50 anni – il libro

Avanti tutta!

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

di Christian Hug

Edizioni von Matt, Stans, 248 pagine. Pubblicato in tedesco, inglese e italiano.

ISBN tedesco: 978-3-906997-82-7

Benvenuti negli anni '60: il mondo era bello, l'economia fioriva e, data la sempre crescente domanda di beni, anche i trasporti prosperavano. Ma per le imprese di trasporto c'erano un paio di problemi da superare: per esempio il Gottardo, il principale asse di traffico tra l'Europa settentrionale e meridionale, che in inverno si trasformava in un'insormontabile barriera (la galleria di base del Gottardo non esisteva ancora). Le grandi aziende richiedevano il trasporto affidabile e regolare di grandi quantitativi di merci oltre i confini nazionali, e nel frattempo la popolazione si preoccupava sempre più per gli intasamenti che in un futuro molto prossimo i camion avrebbero provocato sulle strade.

La soluzione era proprio davanti agli occhi: i camion dovevano viaggiare su rotaia, almeno sulle lunghe distanze, perché il trasporto combinato era meno costoso e più efficiente. Ma era proprio questo il problema: la rotaia e la strada rappresentavano due mondi completamente disgiunti, ognuno ostinatamente attaccato al proprio orgoglio di categoria e refrattario a qualunque punto di contatto. La ferrovia era lo Stato, i camion erano i privati. Fine della storia!

Non c'è quindi da stupirsi se la fondazione di Hupac, l'8 giugno 1967, fu intesa da entrambe le parti come un vero e proprio affronto: "Ingrati! Traditori! Mai con noi!". Ma i fondatori di Hupac non si lasciarono intimidire. Essi puntarono sulla cooperazione invece che sulla concorrenza e investirono ognuno CHF 100.000 di capitale iniziale nella nuova impresa, la cui sede venne stabilita in via provvisoria negli uffici dello spedizioniere internazionale Danzas a Chiasso, nel Canton Ticino e al confine con l'Italia.

I padri fondatori erano: Pietro Ris, direttore di Danzas Italia con propria ditta di spedizioni ferroviarie; Hans Bertschi, un autotrasportatore che già poteva vantare una certa esperienza di trasporti ferroviari; Sandro Bernasconi, anch'egli autotrasportatore con esperienza di ferrovia; Jacky Maeder, altro autotrasportatore in cerca di nuove soluzioni; ed infine Franz Hegner, direttore del Servizio commerciale merci delle FFS. Avendo riconosciuto l'utilità di Hupac, fu quest'ultimo ad aprirle la strada della ferrovia. Cinque uomini con una sola visione, tanto coraggio e fedeli al principio già definito in occasione della seduta costitutiva, ovvero quello di operare soprattutto con carri di proprietà. Una decisione che si sarebbe rivelata vincente in ogni crisi economica mondiale a venire.

Con la loro tenacia, i Cinque Audaci la spuntarono sul risentimento dei loro colleghi di categoria. Poco meno di un anno dopo, il 1° marzo 1968, venne effettuato il primo trasporto combinato, quattro semirimorchi da Basilea a Melide. Nell'autunno dello stesso anno seguì Mannheim-Melide, il primo trasporto oltre un confine nazionale. Un paio di settimane dopo, con la relazione Colonia-Milano, la Svizzera diventa un paese di transito per Hupac. Theo Allemann, inizialmente assunto come segretario, viene promosso direttore generale.

A dispetto delle più nere previsioni, gli affari si svilupparono alla grande: già nel 1969, il capitale azionario venne aumentato a CHF 1.700.000. Nel 1971 Hupac stipulò un contratto di cooperazione con la tedesca Kombiverkehr allo scopo di assicurare una migliore integrazione del trasporto merci ferroviario con l'Europa del nord. Nel 1979 Hupac, dopo vari traslochi, entrò nel suo primo terminal a Busto Arsizio, nei pressi di Milano.

Due decenni turbolenti

Con l'apertura della galleria stradale del Gottardo, nel settembre 1980, la ferrovia e con essa il trasporto intermodale si trovarono davanti a un pesante svantaggio concorrenziale. Il traffico pesante su strada è in pieno boom e la politica di liberalizzazione del presidente statunitense Ronald Reagan scatenò un rilancio dell'economia su scala mondiale che prometteva una crescita senza freni. È una prospettiva che nella popolazione instillava una crescente contrarietà al trasporto su strada e che a sua volta induceva i politici a ricercare un equilibrio tra rotaia e strada con il sostegno dello Stato.

Avvenne così che da un lato in Svizzera si raccoglievano le firme a sostegno dell'Iniziativa per la protezione delle Alpi (intesa a limitare il traffico pesante transalpino a 650.000 autocarri all'anno) e, dall'altro, che il consigliere federale Ogi pone Alptransit al centro del dibattito politico: Alptransit servirà a realizzare un efficiente corridoio ferroviario per il trasporto merci internazionale che comprendeva la galleria per la ferrovia di pianura attraverso il Gottardo. Il governo nazionale approvò le sovvenzioni a sostegno del traffico combinato e impose ai camion il pagamento di una tassa sul traffico pesante.

Come operatore internazionale con un fatturato annuo di CHF 60,7 milioni (1985), Hupac veniva a trovarsi al centro di questi cambiamenti radicali e doveva sempre più destreggiarsi a livello politico, ricoprendo il ruolo di lobbista e al tempo stesso di consulente per il trasporto combinato. Metteva in contatto esponenti politici di varie nazioni e continuava a cercare e a trovare nuove cooperazioni con imprese ferroviarie di altri paesi. Questo anche essendo ben consapevole che la Comunità Europea stava mettendo in moto la liberalizzazione del traffico ferroviario in Europa.

Come oggi ben sappiamo, sia l'Iniziativa delle Alpi che Alptransit vennero approvate dagli elettori: un chiaro mandato affinché a livello politico si facesse tutto il possibile per trasferire su rotaia il trasporto merci a lungo raggio.

Nel frattempo Hupac portava avanti lo sviluppo del traffico merci su rotaia e sorprende una volta di più il settore con una vera e propria rivoluzione: nel dicembre 1989 entrava in servizio tra Colonia e Busto Arsizio il primo treno shuttle europeo: un treno navetta con composizione fissa di carri e con più partenze giornaliere che faceva la spola tra due terminal.

Otto anni dopo, il sistema shuttle aveva fatto sì che il volume dei trasporti aumentasse al punto da rendere logico il passo successivo: il sistema gateway. Il terminal di Busto Arsizio divenne ciò che nel traffico aereo chiamano un "hub": nel terminal di Hupac convergevano molti treni provenienti dalle città più diverse, i semirimorchi e i container venivano nuovamente raggruppati e fatti proseguire su treni diversi. Anche a seguito del conseguente incremento dei volumi di traffico, nel 2005 Hupac raddoppiava la capacità del suo terminal centrale di Busto Arsizio-Gallarate. Hupac era così cresciuta da collocarsi fra i più grandi operatori europei.

E anche fra i più importanti e i più innovativi, grazie alle nuove offerte che sviluppava per i suoi clienti e all'evoluzione tecnologica del materiale rotabile. Essendo solita operare soprattutto con carri di proprietà, era infatti anche nell'interesse di Hupac assicurarne il progresso tecnico. Cosa che essa ha metodicamente fatto in collaborazione con le FFS, i costruttori di carri e i suoi clienti. La maggior parte di questi progressi tecnici, essendo stati introdotti anche da altri operatori e imprese ferroviarie, sono da tempo diventati uno standard in tutta Europa. Nel settore del trasporto combinato, Hupac è quindi all'avanguardia anche sotto il profilo tecnico.

Politica internazionale

Il passaggio al nuovo millennio segna l'inizio di una nuova era per Hupac, a buon diritto definibile come l'era della politica ferroviaria internazionale. Nel 1999 entra in vigore in Svizzera la Riforma delle ferrovie 1, il primo passo verso la liberalizzazione. Quattro anni dopo seguirà l'Unione Europea con il Primo pacchetto ferroviario. Da lì al 2016 sarebbero seguiti altri tre pacchetti ferroviari dell'UE e altre due riforme delle ferrovie in Svizzera.

Gli sforzi per ottenere libero accesso a ogni paese dell'UE, standard tecnici e di sicurezza omogenei per il materiale rotabile e l'infrastruttura organismi indipendenti per l'assegnazione delle tracce e di molto altro si sono rivelati e continuano a rivelarsi estremamente gravosi e faticosi, un vero e proprio lavoro da certosino: per loro stessa natura, gli interessi dello Stato rispetto alle proprie ferrovie si scontrano costantemente con quelli delle imprese votate all'economia privata. Nel frattempo si è ottenuto molto, per esempio la semplificazione dei controlli doganali e le cooperazioni internazionali in numerosi settori, ma c'è ancora molto da fare. E Hupac si impegna come costruttrice di ponti e motore dello sviluppo anche sulla scena internazionale, dal 2004 sotto la guida di Bernhard Kunz.

Tra i suoi primi importanti atti ufficiali figura un'ulteriore rivoluzione nel trasporto merci ferroviario: Hupac indice una procedura d'offerta internazionale inerente alla trazione continua, vale a dire al trasferimento della responsabilità per i treni internazionali a un'unica impresa ferroviaria. Malgrado tutti gli sforzi compiuti dall'UE a favore della liberalizzazione, ogni membro comunitario gestiva infatti nel proprio Paese tutti i treni merci, anche quelli di operatori esteri, generando quindi dei costi molto elevati. Avendo ora Hupac trasferito pianificazione e conduzione dei treni alle stesse imprese ferroviarie, queste ultime erano entrate in un certo senso in un clima di concorrenza reciproca che preveniva anche la formazione di cartelli sui prezzi. Hupac assicurava in tal modo una maggiore libertà di mercato e l'applicazione dei testi di legge dell'UE nella vita reale.

Nonostante le difficili circostanze, l'azienda Hupac continuava a crescere costruendo una rete di terminal di proprietà e in locazione in tutta Europa, acquistando licenze di esercizio ferroviario in Germania, Italia e Svizzera, e sviluppando le prime relazioni intercontinentali verso l'Asia. Nel 2000 il fatturato ammontava a CHF 281,2 milioni, nel 2005 a 406,8 milioni e nel 2010, malgrado il perdurare della crisi dell'economia mondiale, si attestava a 504,5 milioni.

Specialmente in Svizzera, l'impegno di Hupac ha riguardato il progresso del trasferimento del traffico a livello politico, la realizzazione del corridoio di 4 metri, i collegamenti nord e sud con Alptransit rispettivamente in Germania e in Italia, una strategia terminalistica orientata al futuro nell'area metropolitana di Milano e non per ultimo il potenziamento della linea di Luino dal confine svizzero fino al terminal Hupac di Busto Arsizio-Gallarate, che stranamente in origine non era previsto dovesse far parte del progetto Alptransit.

Pronti per il futuro

Oggi Hupac è un'azienda con solide fondamenta che conta 440 collaboratori in otto paesi, 5.469 carri di proprietà e officine per la manutenzione di carri e sale montate. Tutte queste cifre si riferiscono all'anno 2016, in cui si sono state gestite ben 737.311 spedizioni.

Hupac ha dunque tutte le carte in regola per affrontare il futuro. Un punto cardine dei prossimi anni sarà il debutto nel traffico merci marittimo, ovvero il trasporto intermodale strada-rotaia-destinazione finale, e lo sarà anche la realizzazione di un collegamento ferroviario intercontinentale tra l'Europa e Cina via Mosca. Verrà ulteriormente ampliata anche l'offerta di Company Shuttle, ovvero di treni navetta per conto di singoli clienti.

Anche la progressiva digitalizzazione e Big Data sono grandi progetti per il futuro su cui gli specialisti di Hupac stanno lavorando da tempo. Questo comprende anche le opportunità offerte da modelli di prezzo dinamici. E ovviamente molto resta da fare anche in materia di liberalizzazione europea delle ferrovie.

Contatto stampa

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing
Tel. +41 58 8558020 itonndorf@hupac.com