

*Hupac 50 anni – una success story ticinese*

## **Chiasso, cuore dell'intermodalità europea**

**Chiasso, 16.6.2017** Nel 2016 per la prima volta il numero dei camion transitati attraverso la Svizzera è sceso al di sotto di 1 milione, mentre le merci trasportate su rotaia sono aumentate del 6,4%. Hupac, l'operatore intermodale nato a Chiasso 50 anni fa, è tra gli artefici maggiori di questo successo.

737.000 spedizioni stradali trasportate nell'anno scorso, 5.500 carri ferroviari, una ventina di sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Belgio, Olanda, Polonia, Russia e Cina, 450 collaboratori di cui 170 nella sede storica di Chiasso: ecco come si presenta Hupac oggi, una realtà aziendale nata e cresciuta in Ticino che ha saputo cogliere al meglio le opportunità di questa terra di frontiera e di incontro tra le culture.

A Chiasso, nello stabile recentemente ampliato che si affaccia sul sedime ferroviario della stazione internazionale, si parla italiano e tedesco, ma anche inglese, danese, polacco, ungherese, russo e cinese. "Parliamo la lingua dei nostri clienti e partner locali", spiega il direttore Bernhard Kunz. Per molte funzioni le competenze linguistiche sono il fattore chiave. "Ma l'apertura mentale, la capacità di dialogare con culture diverse, la disponibilità a cambiamenti continui sono il requisito fondamentale per tutti i nostri collaboratori".

### **Hupac in festa**

Per il 50esimo anniversario, Hupac condivide un momento di festa con i suoi collaboratori e i loro famigliari offrendo un programma ricco di avvenimenti. Un'occasione per guardare al passato dell'azienda, ma anche per evidenziare la politica del trasferimento del traffico e per riflettere sulle sfide del futuro. La conferenza "Hupac 50 anni: la scommessa dell'intermodalità", che si tiene il 16.6.2017 al Cinema Teatro di Chiasso, vede in primo piano l'ex direttore Theo Allemann e l'attuale direttore Bernhard Kunz, seguiti da una tavola rotonda dal tema "AlpTransit, opportunità per il trasferimento delle merci", alla quale intervengono i consiglieri nazionali Roberta Pantani e Fabio Regazzi, nonché Fabio Pedrina, presidente onorario dell'Iniziativa delle Alpi. Infine il fotografo Gian Paolo Minelli presenterà le sue opere realizzate nel 2016 e interamente dedicate al mondo di Hupac.

### **Le origini**

Probabilmente gli uomini che l'8 giugno 1967 diedero vita a Hupac (diminutivo di 'Huckepack'), mai si sarebbero immaginati che un giorno l'azienda sarebbe diventata il principale gestore di rete nel traffico intermodale europeo. Furono due spedizionieri, Pietro Ris e Jacky (Ulrich) Maeder, entrambi attivi sulla piazza chiassese, e altrettanti trasportatori come il chiassese Sandro Bernasconi e l'argoviese Hans Bertschi, padre dell'attuale presidente del Consiglio di Amministrazione del gruppo Hans-Jörg, a lanciarsi nell'avventura, insieme all'allora direttore del traffico merci delle FFS Hans Hegner il quale, nonostante le resistenze all'interno delle ferrovie, credette sin dall'inizio al progetto.

Hupac nasce da precise necessità del mercato. Uomini come Pietro Ris e Sandro Bernasconi, entrambi dei pragmatici abituati ad agire sul terreno, si trovavano confrontati con una serie di problemi. Ecco un esempio: alla testa della Fratelli Bernasconi, Sandro Bernasconi organizzava regolarmente trasporti di vino tra l'Italia e il nord dell'Europa – una attività che svolgeva pure Pietro Ris attraverso la Serbatoi Vino SA ereditata dal padre Arnoldo – non senza ostacoli. Gli stessi erano rappresentati non solo dalla chiusura invernale del Passo del Gottardo, ma anche dal limite delle 28 tonnellate imposto agli autocarri in Svizzera, ciò che imponeva l'aggiramento del territorio elvetico con tempi e, soprattutto, costi eccessivi.

Unire il trasporto stradale con quello ferroviario, dunque il camion con la rotaia, ecco la soluzione rivoluzionaria pensata dai pionieri di Hupac, idea a cui diede il proprio contributo di esperienza Hans Bertschi, il quale si occupava da qualche anno del trasferimento di prodotti chimici dalla Germania all'Italia per conto del gruppo tedesco BASF. Il solo pensiero di caricare un autocarro su un treno sembrava allora una vera e propria utopia priva di logica, ma i fatti daranno ragione nel corso dei decenni a questi visionari. In realtà il trasporto intermodale era un sistema già praticato sia in Europa che negli USA. In Italia, nel 1953 era stata costituita la Cemat, in Francia nel 1959 la Stema. Più tardi, arriveranno sul mercato europeo altre società come l'olandese Trailstar (1964), la belga TRW (1965) e la tedesca Kombiverkehr (1969).

Il trasporto combinato non accompagnato fu da subito la soluzione scelta dagli uomini di Hupac per trasferire sulla rotaia container, casse mobili e soprattutto semirimorchi, ciò che non avrebbe escluso in seguito il carico di camion completi con la loro motrice, la cosiddetta Autostrada Viaggiante. Si partì con un capitale iniziale di 500.000 franchi e nella primavera del 1968 ecco che i primi due vagoni con a bordo quattro semirimorchi, sotto l'occhio vigile di Theo Allemann, fino ad allora dipendente di Danzas della quale Pietro Ris era direttore per il Ticino e l'Italia, partono da Basilea in direzione di Melide, la stazione scelta in Ticino per il trasbordo in questa prima fase.

Qualche mese dopo, nel corso dell'assemblea degli azionisti svoltasi a Rovio, il presidente del CdA di Hupac Pietro Ris, poté annunciare che in poco tempo era già stato possibile trasportare 1.662 semirimorchi per un volume di 12.000 tonnellate di merci. In quei primi mesi di attività ci si era subito resi conto che il trasporto intermodale diventava economicamente interessante soprattutto sulle lunghe distanze a partire da 400-500 chilometri. Da qui un'altra idea destinata a fare da apripista: estendere il trasporto combinato al di sopra dei confini nazionali. Non tutti, all'interno del primo Consiglio di amministrazione, erano convinti di lanciarsi in questa nuova avventura, ma la cosa prese progressivamente e seppur timidamente piede. Non pochi erano gli ostacoli in un periodo nel quale le frontiere rappresentavano ancora vere e proprie barriere.

### **Materiale rotabile di proprietà**

Fin dall'inizio i fondatori di Hupac puntarono sulla disponibilità di materiale rotabile proprio, anche se i primi trasporti tra Basilea e Melide furono effettuati con l'utilizzo di carri 'Wippen' messi a disposizione dalle FFS. Operare con vagoni di proprietà – questa la convinzione maturata sin dalla costituzione della società – dà la possibilità di stabilire un contatto diretto con il cliente, e rende indipendenti dalle ferrovie. A questo proposito, Pietro Ris da anni aveva costruito un rapporto di collaborazione con le Ferriere Cattaneo SA di Giubiasco tramite la Serbatoi Vino SA.

“Il rapporto con Hupac continua tuttora ed è essenziale per la nostra azienda” annota il CEO delle Ferriere Aleardo Cattaneo. “Siamo rimasti la sola azienda che progetta e costruisce carri merci in Svizzera, e ciò non sarebbe possibile senza la collaborazione con la Hupac. Il nostro potrebbe essere definito un vero e proprio gemellaggio. Dopo il recente carro T3000 stiamo studiando un nuovo vagone, pure dotato di freni a disco come il precedente e in grado di trasportare pesi maggiori a velocità superiori rispetto a quelle che è possibile raggiungere oggi e tutto questo con meno emissioni foniche. L'entrata in servizio di questo vagone di nuova generazione è prevista all'orizzonte 2019-2020”. Il primo prototipo sarà pronto a breve ed è il risultato del lavoro congiunto dei tecnici della Ferriere Cattaneo con gli ingegneri di Hupac.

### **Le sfide del futuro**

Le Galleria di base del Gottardo e del Ceneri offrono delle ottime opportunità per l'ulteriore sviluppo del traffico intermodale. Hupac è pronta a cogliere la sfida con una politica di investimenti varata nel 2015 che ha già dato i primi frutti. Nel 2016 sono state emesse ordinazioni per 260 nuovi carri, nel 2017 per altri 450. Inoltre, a fine maggio 2017 Hupac ha sottoscritto un contratto per l'acquisto di otto locomotive multisistema le cui prime consegne sono in programma per maggio 2018. Le locomotive circoleranno sotto la direzione dei partner ferroviari e verranno impiegate esclusivamente per i trasporti di Hupac. Proseguono anche i

progetti terminalistici insieme a partner italiani, volti a costruire nuovi impianti di trasbordo a Piacenza, Milano e Brescia in funzione dei volumi di traffici ferroviari attesi con Alpransit.

Consistenti risorse stanno confluendo anche nella trasformazione digitale del Gruppo, il cui ambito spazia dall'ottimizzazione dei processi alla creazione di piattaforme, dall'automazione della comunicazione fino all'introduzione di modelli di business innovativi. Per i terminal è prevista l'installazione di gate in tecnologia OCR per la rilevazione dei dati dei treni e delle unità di carico, mentre i nuovi tool di gestione della capacità miglioreranno la pianificabilità delle catene logistiche. Nel campo dei carri ferroviari, la tecnologia sensorica aumenterà il livello di sicurezza e renderà possibile la manutenzione predittiva. I clienti potranno invece contare su piattaforme integrate booking-to-billing e su un migliore flusso delle informazioni.

Per una società di servizi come la Hupac, il personale resta la risorsa più preziosa. “Stiamo investendo anche in questo senso”, sottolinea Kunz. Nel 2016 il personale in servizio è aumentato del 6,2%, attestandosi a 429 persone attive a tempo pieno. Presso la casa madre di Chiasso sono stati creati posti di lavoro in numero superiore alla media, soprattutto in campo ingegneristico, informatico e gestionale. Continua, inoltre, l'impegno di Hupac per la formazione dei giovani, con numerosi apprendisti che ogni anno vengono formato come impiegati di commercio.

#### **Contatto media**

Irmtraut Tonndorf

Tel. +41 58 8558020

[itonndorf@hupac.com](mailto:itonndorf@hupac.com)