

**40** ANNI → **Hupac 1967-2007**



# Dalla strada alla rotaia



## In viaggio

Treni, clienti,  
politica dei trasporti



## Pietre miliari

Fondatori, visioni,  
traguardi



## Il futuro

Uomini, valori,  
strategie

**HUPAC**



## Cronologia

**1967**

Viene fondata a Chiasso la Hupac SA. Il capitale sociale iniziale è di 500.000 franchi svizzeri, il primo Presidente del Consiglio d'Amministrazione è Pietro Ris.

**1968**

Hupac inizia l'attività con 10 vagoni tra Basilea e Melide. La direzione è affidata a Theo Allemann, figura storica della società che guiderà per oltre 30 anni.

**1969**

Hupac effettua il primo trasporto combinato internazionale con carri di proprietà, sulla tratta Colonia⇄Milano Rogoredo.

**1971**

Hupac raggiunge un accordo di collaborazione con Kombiverkehr, società tedesca di trasporto combinato, per una migliore integrazione delle spedizioni nel Nord Europa.

**1973**

L'attività internazionale di Hupac si estende in modo rilevante con l'apertura dell'asse Milano⇄Rotterdam, che fa seguito a un accordo con la società olandese Trailstar. Nello stesso anno viene fondata la filiale italiana Hupac SpA che assicura la gestione dell'attività terminalistica in Italia.

**1976**

Al traffico non accompagnato si unisce l'Autostrada Viaggiante sulla tratta Altdorf ⇄ Cadenazzo, che trasporta gli interi automezzi con gli autisti da una parte all'altra delle Alpi.

**1978**

Le attività di trasporto iniziano ad essere trasferite nel terminal di Busto Arsizio, che nel tempo diventerà il principale centro di trasbordo Hupac in Italia.

**1980**

L'Autostrada Viaggiante diventa internazionale con un collegamento tra Milano Greco Pirelli e Friburgo i. B.

**1981**

L'accordo di collaborazione con la società Cemat sviluppa l'attività Hupac nelle zone più importanti d'Italia.

**1985**

Viene fondata a Chiasso la Termi SA con il compito di progettare e costruire i nuovi terminal aziendali.

**1990**

Entra in servizio fra Colonia e Busto Arsizio il primo treno shuttle, una novità destinata a rivoluzionare le caratteristiche del servizio di trasporto Hupac.

**1992**

Viene inaugurato il nuovo terminal di Busto Arsizio II alla presenza del ministro Adolf Ogi.

**1995**

L'intero Gruppo Hupac riceve la certificazione del QMS secondo la norma ISO 9002, a seguito dell'introduzione di procedure più avanzate.

**1996**

Grazie all'innovativo sistema Shuttle, Hupac vince il Premio Europeo del Trasporto. Nello stesso anno, viene inaugurato il terminal di Singen e Fidia, società di esercizio del terminal di Oleggio, entra a far parte del Gruppo Hupac.

**1997**

Dopo la qualità, Hupac viene certificata anche per il suo Environmental Management System, secondo la norma ISO 14001.

**1998**

Hupac rileva la società olandese Trailstar (più tardi diventerà Hupac Intermodal NV) e potenzia i collegamenti sull'asse Olanda-Italia.

**1999**

Hupac dà inizio a Basilea al servizio Maritime Inland Services per sviluppare il traffico marittimo. Nello stesso anno Hupac acquisisce la licenza ferroviaria in Germania.

**2001**

Hupac, FFS, BLS e Trenitalia fondano la società RAlpin, per la gestione dell'Autostrada Viaggiante tra Friburgo i. B. e Novara via Lötschberg/Sempione. Nello stesso anno Hupac acquisisce la licenza ferroviaria in Italia.

**2004**

A seguito di una procedura d'offerta, Hupac assegna la trazione dei suoi treni a cinque aziende ferroviarie che assicurano la trazione integrata, cioè un unico vettore responsabile dall'inizio alla fine del viaggio.

**2005**

Viene inaugurato il nuovo terminal di Busto Arsizio-Gallarate, che raddoppia la capacità di trasbordo. Ospiti d'onore sono i ministri Moritz Leuenberger e Pietro Lunardi.

**2006**

Viene fondata ad Anversa la filiale Hupac Intermodal BVBA. Scopo societario è l'engineering e la gestione terminalistica.

**2007**

Primi traffici via Brennero e in Francia.



## Editoriale

### Hupac, una vita intera

Il primo dipendente di Hupac fu Theo Allemann. Nel 1968 Pietro Ris, direttore della filiale Ticino/Italia di Danzas e presidente del Consiglio di Amministrazione della neonata Hupac, lo inviò nella giovane impresa, nominandolo poco dopo direttore. Anche Giannambrogio Gianni, oggi responsabile dell'asse Belgio/Svizzera, lavorò per Danzas prima di essere impiegato nel 1971 per il traffico combinato di Hupac. Mirella Zeller, oggi responsabile di contratti e fatturazione, è arrivata alla Hupac quasi per caso. Dipendente della Danzas nella Svizzera tedesca, aveva fatto domanda di trasferimento in Ticino e nel 1974 fu assegnata alla neonata Hupac. Poco tempo dopo arrivò come tirocinante Giordano Caverzasio, oggi responsabile dell'asse Scandinavia e Germania Nord/Sud.



Nei primi anni fu Danzas a fornire il personale per Hupac, ricorda l'ex-direttore Theo Allemann. Anche le pressioni per l'internazionalizzazione del traffico sull'asse Germania-Italia vennero dalla filiale Danzas del Ticino. Oggi come ieri alla Hupac esiste una strettissima collaborazione tra azionisti e

azienda, un'autentica unione d'intenti che persegue lo stesso scopo e funziona alla perfezione. C'è un'altra caratteristica che accomuna i "veterani" di Hupac, come pure la maggior parte dei collaboratori di oggi: sono tutti bilingui, a proprio agio sia nell'area culturale di lingua tedesca sia in quella di lingua italiana, tipici prodotti della zona di confine sul margine meridionale delle Alpi svizzere.

Nella nostra pubblicazione dedicata all'anniversario dei 40 anni leggerete molto di più sulle origini e le visioni di Hupac, sui prodotti innovativi, le opinioni dei clienti e le strategie per il futuro. Vi auguro una piacevole lettura.

**Irmtraut Tonndorf**

Responsabile Comunicazione

## Indice

### In viaggio

- 4** **Sulle rotaie d'Europa**  
Ogni giorno Hupac fa viaggiare un centinaio di treni al servizio del trasporto merci.
- 8** **L'opinione dei clienti**  
Imprese di trasporto e logistica di tutta Europa danno un parere su Hupac e il traffico combinato.
- 14** **Buon viaggio con Hupac**  
Gli auguri del consigliere nazionale Moritz Leuenberger per il 40° anniversario di Hupac.



### Pietre miliari

- 16** **Cinque pionieri, una sola visione**  
Quarant'anni fa cinque professionisti dei trasporti fondarono l'operatore svizzero del trasporto combinato.
- 18** **L'innovazione applicata al successo**  
Il concetto di shuttle e gateway, lo sviluppo del materiale rotabile, la trazione integrata, la liberalizzazione delle ferrovie: Hupac ha guidato lo sviluppo del trasporto combinato.
- 22** **Un terminal davvero strategico**  
La sede terminalistica più importante di Hupac è quella di Busto Arsizio-Gallarate, dove ogni giorno 200 dipendenti gestiscono 40 treni in arrivo e in partenza.



### Il futuro

- 24** **Strada + rotaia = futuro**  
Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio d'Amministrazione di Hupac, si esprime sulle sinergie di obiettivi economici ed ecologici nel trasporto combinato.
- 26** **"Il trasporto combinato protegge il clima"**  
Colloquio sulle strategie future di Hupac con Bernhard Kunz, Peter Hafner e Peter Howald, il vertice cui è affidata la gestione della società.



### impresum

Hupac SA  
Viale R. Manzoni 6  
CH-6830 Chiasso  
Tel. +41 91 6952800  
Fax +41 91 6952801  
info@hupac.ch

Redazione: Irmtraut Tonndorf  
Foto: Nil Bechtiger, Markus Seeger, Rémy Steinegger, Maurizio Tolini  
Impaginazione: Sestosenso srl



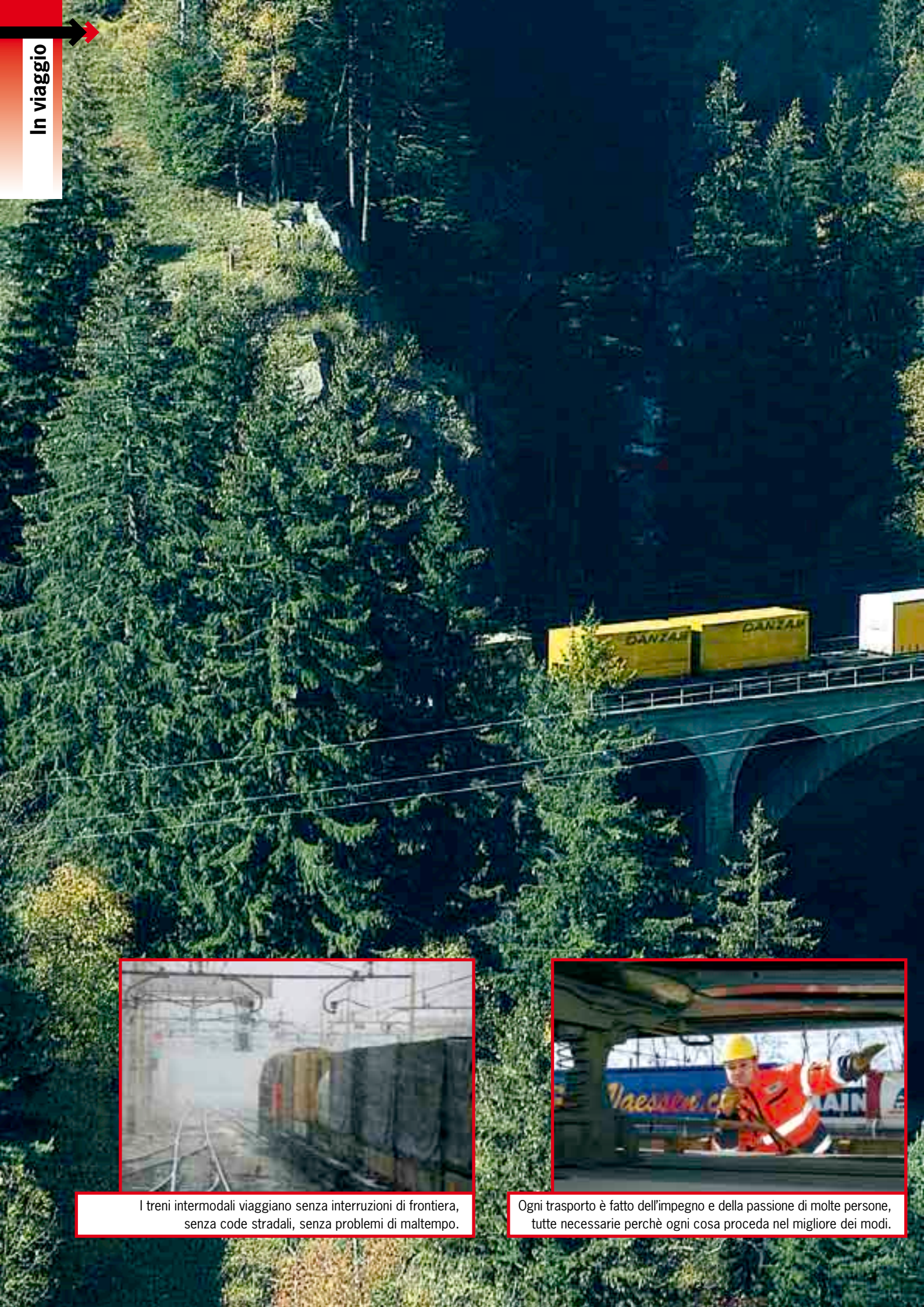
# Sulle rotaie d'Europa



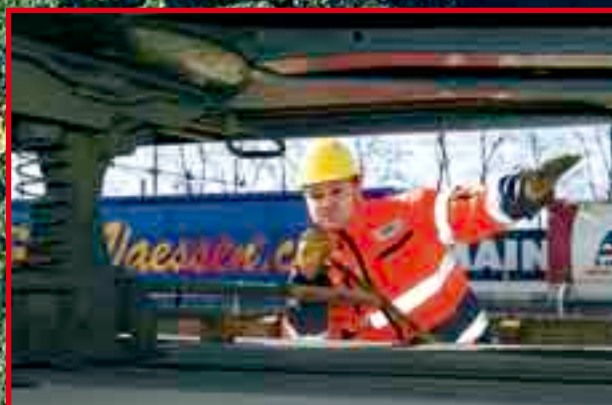
Amico dell'ambiente, pratico, conveniente, sicuro e veloce, il trasporto intermodale è soprattutto proiettato verso il futuro:



sempre di più la crescita economica europea viaggerà sulle rotaie che Hupac ha scelto di usare quaranta anni fa.



I treni intermodali viaggiano senza interruzioni di frontiera, senza code stradali, senza problemi di maltempo.



Ogni trasporto è fatto dell'impegno e della passione di molte persone, tutte necessarie perchè ogni cosa proceda nel migliore dei modi.



Germania, Italia, Svizzera, Benelux, Francia, Scandinavia, Paesi dell'Est: con Shuttle Net Hupac è in servizio in tutta Europa.



La scelta iniziale, il materiale rotabile di proprietà, garantisce a Hupac indipendenza e flessibilità.



L'Autostrada Viaggiante è il servizio di trasporto integrativo per superare con facilità le Alpi su rotaia.



Potenti, rapide e precise, le gru di nuova generazione trasferiscono le unità di carico dalla strada alla rotaia in pochi minuti.



Con e-train, il sistema di monitoraggio satellitare dei treni, il traffico è sotto controllo in ogni momento.

# L'opinione dei clienti

I pareri degli operatori di tutta Europa concordano: Hupac si distingue per l'attenzione dimostrata alle esigenze del cliente e per il vantaggioso rapporto qualità/prezzo.

## Walter Gemple

Direttore  
Planzer Trasporti, Como



### Da quanto tempo Planzer è cliente di Hupac?

Dalla fondazione della nostra filiale italiana a Como nel 1987.

### Perché avete scelto Hupac?

I motivi sono tanti. Uno di questi è sicuramente la filosofia dell'azienda, che ci sentiamo di condividere.

### Che cosa apprezza di più di Hupac?

Innanzitutto la qualità delle persone, che si rispecchia poi nella qualità dell'azienda.

### E cosa apprezza di meno?

Devo dire la poca flessibilità, che a volte sa un po' troppo di "binario di acciaio"!

### Cosa chiederebbe in più a Hupac?

Ho un grande rispetto per le persone che si sforzano di dare il meglio. Non ho altro da aggiungere.

### Utilizzate anche altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?

In passato abbiamo osato qualche "piccola avventura". Ecco, si è proprio trattato di avventure!

### Come vede il futuro del trasporto intermodale?

Prima di poter guardare al futuro devo guardare al passato. I molti obiettivi raggiunti lasciano intuire quanto si possa ancora fare in futuro. Siamo quindi fiduciosi.

### Tre parole per definire Hupac.

Me ne basta una: preziosa!

## Alfredo Bonetti

Amministratore Delegato  
SAE SpA, Trento



### Da quanto tempo SAE è cliente Hupac?

Dal 1988, quando abbiamo iniziato ad operare nei trasporti intermodali.

### Perché avete scelto Hupac?

Perché il nostro maggior traffico si sviluppava allora lungo l'asse Italia occidentale-Germania.

### Cosa apprezza di più di Hupac?

La disponibilità a farsi carico delle problematiche del trasportatore. Hupac e SAE hanno affrontato e risolto insieme, come un unico operatore, i problemi e le difficoltà, soprattutto quando si trattava di interagire nei confronti di grandi committenti.

### E cosa apprezza di meno?

La mancanza di qualità: a volte mancano i vagoni adatti per i semirimorchi, a volte i treni non sono puntuali.

### Cosa chiederebbe in più a Hupac?

Più qualità.

### Utilizzate anche altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?

Utilizziamo abitualmente Cemat sulla relazione del Brennero.

### Come vede il futuro del trasporto intermodale?

Ho sempre pensato che il trasporto intermodale sarebbe stato vincente nel medio periodo. L'esperienza fatta con l'introduzione del pedaggio autostradale in Germania ha tuttavia raffreddato l'entusiasmo, perché contrariamente alle attese non c'è stato un boom di richieste per i vettori intermodali.





## Bart Verbeke

Direttore Divisione Trasporto Intermodale  
P&O Ferrymasters, Zeebrugge



### Da quanto tempo P&O Ferrymasters è cliente di Hupac?

Da sei anni, ma i rapporti si sono intensificati soprattutto negli ultimi quattro anni, da quando Hupac è subentrata nel corridoio Zeebrugge-Milano.

### Perché avete scelto Hupac?

Perché, come Hupac, crediamo fermamente nello sviluppo del trasporto intermodale. Cercavamo un partner

che avesse la nostra stessa visione strategica, che avesse i mezzi per sviluppare nuove relazioni intermodale, e che accettasse di condividere con noi questo rischio.

### Cosa apprezza di più di Hupac?

La professionalità. Hupac vede le cose dal punto di vista del cliente, ed è sempre pronta a fare quel qualcosa in più che serve per avere successo. È questo ciò che ci mancava quando lavoravamo con le aziende tradizionali. Hupac prende sempre sul serio il suo lavoro e si sforza di fare del suo meglio in ogni occasione.

### E cosa apprezza di meno?

Non mi viene in mente niente che non mi possa piacere.

### Cosa chiederebbe in più a Hupac?

Chiederei a Hupac di essere un po' più celere nello sviluppo dei collegamenti con l'Europa dell'est. La nostra clientela si sta trasferendo in paesi come la Polonia, l'Ungheria, l'Ucraina e la Turchia. Inoltre, paesi consumatori come la Russia e i Paesi Baltici necessitano di collegamenti con i paesi produttori dell'Europa occidentale. E questa è una grossissima opportunità, ma anche una sfida.

### Utilizzate anche altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?

Naturalmente. All'interno della nostra organizzazione la Divisione Trasporto Intermodale è quella che cresce a ritmi maggiori. L'anno scorso siamo riusciti a convincere alcuni dei nostri clienti più grossi a passare dalla strada alla ferrovia, trasferendo così il 12% circa del nostro volume complessivo alla ferrovia. Utilizziamo anche altri operatori di trasporto intermodale, ma il miglior rapporto qualità/prezzo l'abbiamo trovato con gli operatori privati come Hupac.

### Come vede il futuro del trasporto intermodale?

Noi crediamo fermamente nell'alternativa della ferrovia. Naturalmente la strada sarà sempre necessaria, ma noi intendiamo ampliare rapidamente la nostra rete ferroviaria, e ci aspettiamo che il nostro volume relativo al trasporto intermodale cresca del 20% ogni anno.

### Tre parole per definire Hupac.

Attenta alle esigenze del cliente, professionale e lungimirante.



## Jürgen Matzken

Intermodal Supply Manager  
Hoyer GmbH, Amburgo



### Da quanto tempo Hoyer è cliente di Hupac?

Da decenni.

### Perché avete scelto Hupac?

Non c'è una decisione di principio, piuttosto la domanda si ripropone costantemente nel business quotidiano. Comunque le ragioni sono il buon rapporto qualità/prezzo e l'offerta di collegamenti che per noi sono importanti.

### Che cosa apprezza di più di Hupac?

La costante attenzione alle necessità del cliente.

### E cosa apprezza di meno?

Il fatto che noi non siamo il suo unico cliente.

### Cosa chiederebbe in più a Hupac?

A volte una maggiore rapidità di risposta, per esempio alle richieste d'offerta.

### Utilizzate anche altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?

Hoyer utilizza tutti i grossi operatori intermodali, oltre ad un certo numero di operatori più piccoli per collegamenti speciali. Se vogliamo fare un paragone diretto tra Hupac e gli altri grossi operatori devo dire che nel caso di Hupac l'influenza esercitata dalle ferrovie dello stato sulla strategia e sulla cultura dell'azienda è piuttosto modesta.

### Come vede il futuro del trasporto intermodale?

Il trasporto intermodale deve fare un salto di qualità a livello infrastrutturale. I terminal non reggono il continuo aumento dei volumi, alcuni tratti di ferrovia andrebbero sottoposti ad un adeguata revisione tecnica, il parco vagoni è in parte obsoleto, le leggi nazionali obbligano ad inutili soste al confine e al cambio dei macchinisti. In ogni caso il futuro è del trasporto intermodale, e quanto prima si risolvono i problemi, tanto maggiore sarà la crescita.

### Tre parole per definire Hupac.

Leader nel trasporto intermodale.

**Etienne Wauters**

General Manager  
Wauters Tanktransport, Hamme

**Da quanto tempo Wauters è cliente di Hupac?**

Da 5-6 anni.

**Perché avete scelto Hupac?**

Cercavamo un nuovo partner. All'inizio avevamo qualche problema con le condizioni economiche, ma poi ci siamo resi conto del livello dei servizi offerti da Hupac.

**Che cosa apprezza di più di Hupac?**

La professionalità e il modo di risolvere i problemi. Se un treno è fermo, Hupac si muove immediatamente per trovare una soluzione: Hupac si fa davvero carico dei problemi dei clienti. Hanno anche un'ottima conoscenza del mercato. Hupac pensa ai clienti dei clienti, cosa davvero fuori dal comune e di grande aiuto per noi.

**E cosa apprezza di meno?**

In verità non ho molto di che lamentarmi. I treni sono ok, l'IT è ok, le tariffe sono ok.

**Cosa chiederebbe in più a Hupac?**

Nuovi collegamenti con la Spagna.

**Utilizzate anche altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?**

Sì certo, ne utilizziamo anche altri. Prima di iniziare a lavorare con Hupac non sapevamo che il trasporto intermodale potesse essere gestito in modo così professionale.

**Come vede il futuro del trasporto intermodale?**

La crescita futura del traffico merci dovrebbe essere assorbita dal trasporto intermodale. La politica dovrebbe adoperarsi per accrescere la capacità e l'attrattiva del trasporto intermodale anche su distanze più brevi. Ciò migliorerebbe l'efficienza dell'intero sistema dei trasporti.

**Tre parole per definire Hupac.**

Svizzera, professionale, attenta alle esigenze del cliente.

**Thomas Hänsel**

Direttore Trasporti  
Transco Süd GmbH, Singen

**Da quanto tempo Transco è cliente di Hupac?**

Da quasi 30 anni.

**Perché avete scelto Hupac?**

All'inizio per le concessioni per il traffico a grande distanza, poi per il vantaggio del peso e per i tempi di transito attraverso la Svizzera.

**Che cosa apprezza di più di Hupac?**

I tempi di transito concorrenziali dei servizi shuttle attraverso le Alpi, e le possibilità di caricare su vagoni mega i nostri semirimorchi con altezza interna di 2,7 metri.

**E cosa apprezza di meno?**

Dall'assegnazione della trazione ad aziende ferroviarie private si è ridotta la flessibilità sul nostro tratto di maggior traffico; si riduce cioè la possibilità di mettere in servizio treni supplementari in caso di forte richiesta di traffico o nel caso di problemi sulle linee.

**Cosa chiederebbe in più a Hupac?**

Di rendere più partecipi i clienti quando introduce nuovi collegamenti e modifica gli orari.

**Come vede il futuro del trasporto intermodale?**

Visto che nei prossimi anni è previsto un aumento del volume di traffico, e visto che i pedaggi stradali rincareranno, io sono ottimista sul futuro del trasporto intermodale per le lunghe percorrenze. Ovviamente i tempi di transito e i prezzi devono mantenersi concorrenziali.

**Tre parole per definire Hupac.**

Rispetto per l'ambiente, treni shuttle, transito alpino.

## Hans-Peter Dreier

Direttore Generale  
Dreier AG, Suhr



### Da quanto tempo Dreier è cliente di Hupac?

Dreier è un cliente della prima ora. Abbiamo iniziato con la Rola tra Friburgo e Cadenazzo.

### Perché avete scelto Hupac?

Hupac è un partner affidabile che parla la nostra "lingua", e che per di più è molto forte sui nostri mercati nazionali.

### Che cosa apprezza di più di Hupac?

Hupac sa quello che vogliono i clienti, e definisce le tendenze del mercato.

### E cosa apprezza di meno?

Il fatto che ancora non abbiamo servizi tra la Svizzera e la Spagna.

### Cosa chiederebbe in più a Hupac?

Di essere più influente sul piano politico, per mettere in giusta luce la questione politica del rapporto strada/ferrovia: che cosa è illusorio, cosa è fattibile, anche in termini di costi?

### Utilizzate anche altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?

Su certe linee utilizziamo anche Kombiverkehr. La differenza? C'è meno rapporto.

### Come vede il futuro del trasporto intermodale?

Noi crediamo fermamente nel futuro del combinato e siamo convinti che alla fine, vinta l'esitazione, si tornerà ad investire nel trasporto intermodale.

### Tre parole per definire Hupac.

Affidabile, disponibile, simpatica.

## Peter Stadtmann

Head Office Intermodal Transport  
Fercam SpA, Bolzano



### Da quanto tempo Fercam è cliente di Hupac?

Da un'eternità.

### Perché avete scelto Hupac?

Hupac offre una buona qualità sugli assi che ci interessano, ovvero attraverso le Alpi passando per la Svizzera.

### Che cosa apprezza di più di Hupac?

L'impegno personale che i suoi collaboratori mettono nel rispondere alle nostre esigenze e nel risolvere i problemi, la volontà di costruire nuovi collegamenti, il costante miglioramento della qualità.

### E cosa apprezza di meno?

Non mi viene in mente niente.

### Cosa chiederebbe in più a Hupac?

Di rafforzare i collegamenti Benelux-Italia e di realizzare collegamenti attraverso il Brennero e nel Nordest dell'Italia.

### Utilizzate anche altri operatori di traffico intermodale? E se sì, quali sono le differenze?

È ovvio che utilizziamo anche altri operatori. Le differenze maggiori stanno nella qualità del flusso di informazioni. Con Hupac siamo sempre informati sulla situazione del traffico. Importanti sono poi anche il fattore qualità, l'assistenza e densità della rete di traffico.

### Come vede il futuro del trasporto intermodale?

Molto positivo. Negli ultimi anni alcuni sviluppi sono andati a favore del trasporto intermodale. Per poter gestire i volumi di traffico futuri si deve però potenziare l'infrastruttura. In Veneto, soprattutto, la carenza di infrastrutture è un grosso problema, che va risolto al più presto.

### Tre parole per definire Hupac.

Precisione svizzera, occhi puntati sul futuro.

### Roger Ehrbar

Euroline Manager DHL Freight  
DHL Express Italy, Busto Arsizio



#### Da quanto tempo DHL è cliente di Hupac?

Fin dal 1968! Siamo con Hupac da quando ha iniziato la sua attività di trasporto.

#### Perché avete scelto Hupac?

Per forza (no, scherzo!). Siamo praticamente cresciuti insieme.

#### Che cosa apprezza di più di Hupac?

Il suo modo di ragionare tipico da spedizioniere, e non da burocrate.

#### E cosa apprezza di meno?

La dipendenza da terminal di terzi.

#### Cosa chiederebbe in più a Hupac?

Puntualità, flessibilità.

#### Utilizzate anche altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?

Ovviamente. Ma con Hupac ci sentiamo dei clienti, non dei numeri.

#### Come vede il futuro del trasporto intermodale?

Da un lato sono ottimista, in quanto prevedo un'ulteriore crescita, dall'altro però sono anche scettico, perché la richiesta supera di gran lungo l'offerta (carenza di tracce, di treni e di capacità terminalistica).

#### Tre parole per definire Hupac.

Professionale, seria, disponibile.

### Jan Skov

Direttore Generale  
Norfolkline, Fredericia



#### Da quanto tempo Norfolkline è cliente di Hupac?

Dal 2001.

#### Perché avete scelto Hupac?

Per potenziare un operatore intermodale che non è influenzato dalle compagnie ferroviarie statali.

#### Che cosa apprezza di più di Hupac?

La determinazione con cui si muove per offrire prodotti che soddisfino le esigenze del mercato in termini di qualità, di tempi e di prezzo.

#### E cosa apprezza di meno?

L'incapacità di far lavorare in modo efficiente e di far funzionare bene il terminal di Busto. L'ampliamento del terminal richiede una nuova area check-in e personale qualificato in grado di gestire le priorità. Questo non è avvenuto finora.

#### Cosa chiederebbe in più a Hupac?

Di aumentare la capacità oraria di trasbordo sul terminal di Busto, e quindi la soddisfazione del cliente. Chiederei a Hupac di non mollare la presa su questo punto finché non sarà seconda a nessuno.

#### Utilizzate anche altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?

Sì, e da loro Hupac dovrebbe imparare a gestire al meglio i terminal e a perfezionare la propria organizzazione.

#### Come vede il futuro del trasporto intermodale?

Prospero, a patto che si riesca a mantenere competitivi i prezzi e a migliorare la qualità fino a raggiungere l'obiettivo del 98%.

## Christian Gruber

Direttore Generale  
Gruber Logistics, Ora



**Da quanto tempo Gruber Logistics è cliente di Hupac?**

Da 15 anni.

**Perché avete scelto Hupac?**

Perché abbiamo capito che Hupac si impegna per garantire l'affidabilità e la puntualità del trasporto.

**Che cosa apprezza di più di Hupac?**

Il suo personale competente e cortese, e il costante miglioramento della qualità.

**E cosa apprezza di meno?**

Il positivo prevale.

**Cosa chiederebbe in più a Hupac?**

Di essere informato tempestivamente in caso di irregolarità.

**Utilizzate altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?**

Sì. E senz'altro ci sono delle differenze.

**Come vede il futuro del trasporto intermodale?**

Molto positivo. L'economia e la politica sono tutti i giorni alla ricerca di soluzioni ecologiche. I cambiamenti climatici e la produzione di CO<sub>2</sub> causano grossi problemi. E qui il trasporto intermodale è sicuramente una delle soluzioni migliori.

**Tre parole per definire Hupac.**

Qualità, impegno, futuro.

## Michael Baechler

Direttore di filiale  
Bertschi SpA, Busto Arsizio



**Da quanto tempo Bertschi è cliente di Hupac?**

Dalla fondazione.

**Che cosa apprezza di più di Hupac?**

La capacità di innovazione e la disponibilità a percorrere anche la strada più difficile. Poi i suoi collaboratori. Ce ne sono parecchi, in vari settori, che sono davvero in gamba. Gente che si adopera per migliorare la professionalità e la disponibilità nei confronti dei clienti.

**E cosa apprezza di meno?**

Il fatto che questo livello e questo impegno non siano presenti in uguale misura dappertutto. Dovrebbero invece estendere il know-how e l'impegno di questo gruppo che si distingue a tutta l'azienda, in modo da elevare ulteriormente il livello.

**Cosa chiederebbe in più a Hupac?**

Informazioni ancora più aggiornate e precise sull'andamento quotidiano del traffico: qualità, piuttosto che quantità.

**Utilizzate anche altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?**

Sì, ma Hupac ha qualche punto in più rispetto alla concorrenza. Questo però non la deve indurre a dormire sugli allori.

**Come vede il futuro del trasporto intermodale?**

Nelle odierne condizioni quadro il trasporto intermodale si presenta come il principale motore di crescita. Certo ci sono problemi che vanno risolti. Penso alla capacità delle tratte, del materiale rotabile, dei terminal. E alla carenza di personale qualificato.

**Tre parole per definire Hupac.**

Hupac è innovativa, aperta alle novità, e ha il coraggio di andare controcorrente.

## Wim Vos

Direttore Generale  
Vos Cargo Logistics, Oss



**Da quanto tempo Vos è cliente di Hupac?**

Da più di 20 anni.

**Perché avete scelto Hupac?**

Per gli eccellenti collegamenti tra i Paesi Bassi e l'Italia.

**Che cosa apprezza di più di Hupac?**

L'affidabilità.

**E cosa apprezza di meno?**

La qualità del servizio nei periodi di forte richiesta di traffico, e le ridotte disponibilità nei periodi di vacanza.

**Cosa chiederebbe in più a Hupac?**

Servizi costanti durante tutto l'anno.

**Utilizzate altri operatori di trasporto intermodale? E se sì, quali sono le differenze?**

Sì, ma Hupac si distingue in positivo.

**Come vede il futuro del trasporto intermodale?**

Crescerà notevolmente, ma avrà anche moltissimi problemi di capacità.

**Tre parole per descrivere Hupac**

Ambiziosa, attenta alle esigenze del cliente, efficiente.



## Buon viaggio con Hupac

Gli anniversari sono un'occasione per fermarci un attimo a riflettere. Guardiamo al passato con atteggiamento critico verso il nostro operato, poi ci voltiamo e guardiamo avanti, decidiamo in che direzione vogliamo andare e ci poniamo nuovi obiettivi. E qui spesso capita che l'atmosfera festosa ci induca ad osare forse un po' troppo, così che al prossimo anniversario abbiamo qualche difficoltà a guardarci indietro.

Cinque anni fa, anch'io ho osato, in occasione del 35° compleanno di Hupac, formulare degli obiettivi: "Ciò che dobbiamo raggiungere entro cinque anni, quando festeggeremo il 40° compleanno nel 2007, è quello di guardarci indietro e di poter dire:

1. La galleria del Lötschberg è stata realizzata, i treni viaggiano pieni;
2. I problemi con i raccordi sud sono acqua passata;
3. Il "One-stop-shop" tra Rotterdam e Milano è stato aperto, gli spedizionieri spingono verso il corridoio ferroviario più veloce e meno problematico;
4. I Paesi dell'UE calcolano i costi esterni del traffico stradale pesante e riscuotono la tassa per l'utilizzazione delle strade;
5. Il trasporto merci su strada attraverso le Alpi non solo ha interrotto la sua tendenza a crescere, ma è addirittura diminuito drasticamente;
6. E naturalmente Hupac in cinque anni quintuplica la quantità di merci trasportata su rotaia".

Oggi Hupac festeggia il suo 40° compleanno. E anche se cinque anni fa l'atmosfera particolarmente festosa mi ha indotto a formulare obiettivi piuttosto audaci, oggi possiamo fare un bilancio della situazione senza arrossire. Negli ultimi cinque anni si sono effettivamente fatti passi avanti nella politica dei trasporti:

1. Il 15 giugno 2007 la galleria di base del Lötschberg entra in funzione. In un primo tempo sarà utilizzata solo per il trasporto merci, poi, a partire dal 9 dicembre 2007, come previsto, anche per il trasporto passeggeri. Se Hupac festeggiasse il suo anniversario alla fine dell'anno potremmo già fare le prime valutazioni sull'utilizzo della galleria di base. Ma per il momento possiamo solo fare affidamento su alcuni indizi, per esempio il fatto che già negli ultimi anni lo sfruttamento dei treni è enormemente aumentato.
2. Il desiderio di veder risolti nel 2007 i problemi dei raccordi sud si è realizzato con il Lötschberg.



Le capacità delle linee di accesso alla galleria del Sempione sono state realizzate, i treni che attraversano la galleria di base possono essere caricati e scaricati in Italia. Sull'asse del Gottardo stiamo ancora lavorando. Per l'apertura della galleria di base del Ceneri, prevista tra una dozzina di anni, deve essere pronto l'allacciamento verso sud.

3. Il termine "One-stop-shop" non ha trovato ingresso nel vocabolario dei trasporti, ma l'obiettivo è stato raggiunto ugualmente. Oggi il corridoio che collega Rotterdam a Milano è percorso da numerose ferrovie, grandi e piccole, che svolgono il servizio integrato transfrontaliero e offrono agli utenti un servizio ad interlocutore unico.
4. Oggi nei paesi della UE le tasse d'incentivazione sono ancora ben lontane dall'essere imposte ovunque. Tuttavia, con la direttiva sull'Eurovignetta la UE ha dato a tutti i Paesi la possibilità di riscuotere una tassa per l'utilizzazione delle strade. La Germania, il paese più grande della CE, ha introdotto il pedaggio per gli autocarri. L'obiettivo dell'introduzione di una tassa per l'utilizzazione delle strade nazionali da parte dei mezzi pesanti entro il 2007 era certamente troppo ambizioso. In compenso è stato sviluppato un altro strumento a cui nessuno pensava cinque anni fa: la borsa del transito alpino, che sottoporrebbe ad autorizzazioni contingentate i passaggi dei camion attraverso l'arco alpino e alleggerirebbe il traffico pesante nelle zone alpine che sono più sensibili dal punto di vista ecologico. I ministri dei trasporti dei paesi alpini proporranno questo nuovo strumento alle loro prossime riunioni.

5. Il quinto obiettivo è stato raggiunto: il transito dei camion sulle strade alpine è davvero diminuito drasticamente. Dall'anno di riferimento 2000 in Svizzera il numero di viaggi dei camion attraverso le Alpi è diminuito del 16%. I viaggi sono ora meno di 1,2 milioni. Senza la politica di trasferimento del traffico su rotaia ci sarebbero circa 400.000 viaggi in più all'anno. Ma per poter dimezzare il traffico su strada dei mezzi pesanti abbiamo bisogno delle gallerie di base del Lötschberg e soprattutto del Gottardo.
6. Ovviamente Hupac oggi non ha quintuplicato la quantità di merce trasportata. E ammetto: l'aver allora detto che avremmo quintuplicato la quantità di merce trasportata aveva più a che vedere con la retorica che con la politica dei trasporti. E comunque tra il 2001 e il 2006 Hupac ha quasi raddoppiato le merci trasportate. E ogni anno la crescita avanza a tassi di due cifre.

Nel giorno del 40° compleanno di Hupac ci guardiamo indietro e possiamo rallegrarci del successo dell'azienda pioniera del trasporto intermodale. Guardiamo con fiducia al futuro, e pensiamo di non esagerare quando diciamo: tra dieci anni, quando Hupac festeggerà il suo 50° compleanno, saremo ad un passo dal completamento della ferrovia di pianura attraverso le Alpi, e di conseguenza dal salto quantico per il trasferimento del traffico su rotaia. Un augurio che non possiamo certo permetterci di fare a nessun'altra festeggiata, ma alla Hupac sicuramente sì: "Non vediamo l'ora di festeggiare i cinquanta!"



## Cinque pionieri, una sola visione

**Hupac è stata costituita alla fine degli anni sessanta per rispondere a una vera esigenza di mercato: consentire trasporti sicuri e affidabili attraverso le Alpi.**

La fondazione di Hupac è stata segnata da cinque pionieri. **Hans Bertschi**, autotrasportatore di Dürrenäsch in Argovia, con i suoi TIR trasportava materiali antigelo per conto del colosso chimico tedesco BASF lungo l'asse Ludwigshafen-Milano. Ben presto si trovò a prendere in considerazione l'idea di percorrere la tratta svizzera caricando la merce su rotaia. L'allora responsabile merci delle FFS si disse contrario, mentre il suo successore, **Franz Hegner**, nel 1964 si lasciò convincere da Bertschi. Nell'autunno dello stesso anno la Bertschi AG iniziò il trasporto delle proprie autocisterne lungo la tratta Basilea-Lugano su normali vagoni ferroviari. Ricorda Theo Allemann, per decenni direttore di Hupac: "Hans Bertschi era convinto che fosse la soluzione migliore per il traffico in transito attraverso la Svizzera. Con lungimiranza fu in grado di convincere i rappresentanti delle ferrovie che la modalità di trasporto strada/rotaia avrebbe potuto essere interessante anche per le società ferroviarie".

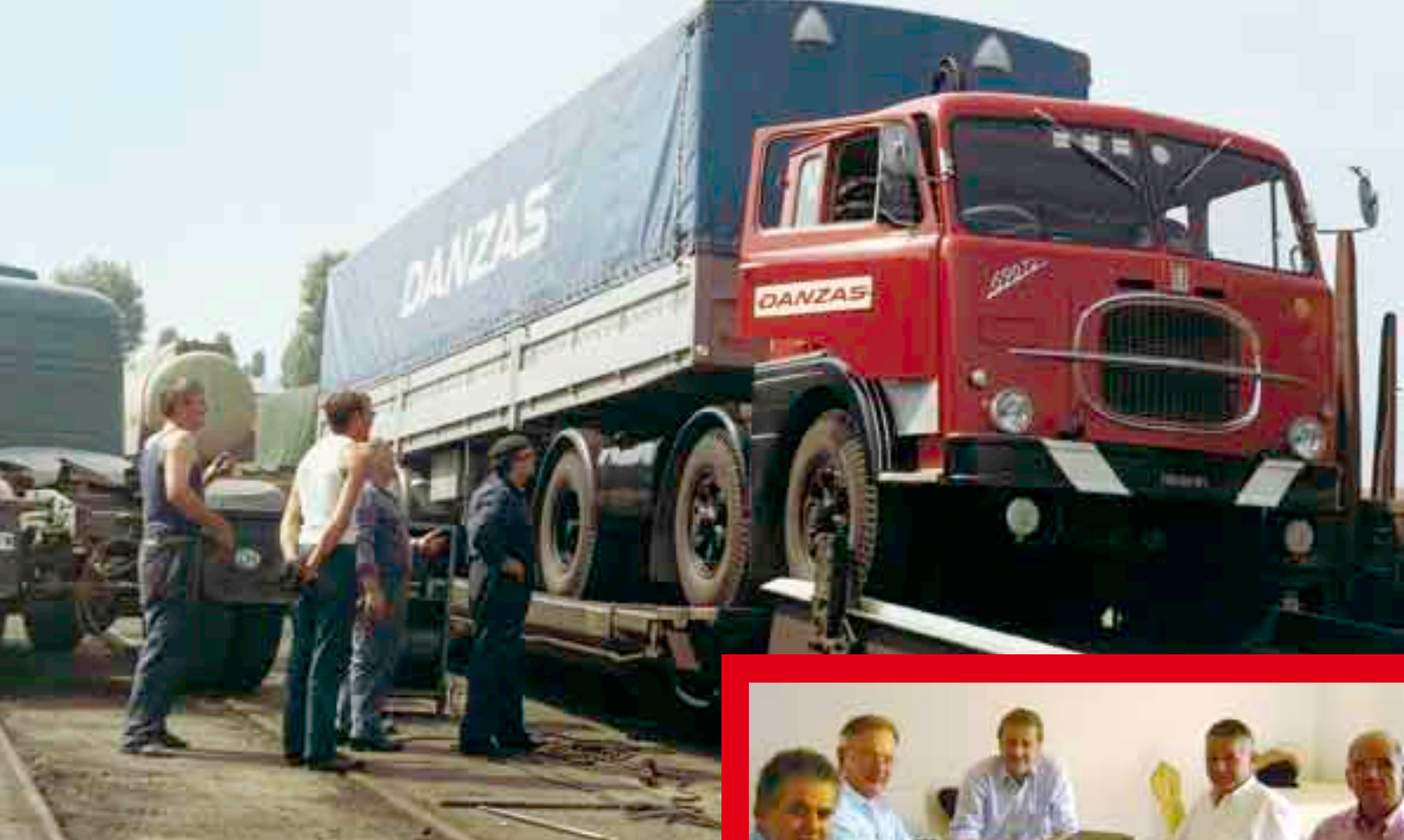
A Chiasso, località di confine, sono tradizionalmente domiciliati numerosi spedizionieri, tra cui **Sandro Bernasconi** della società Fratelli Bernasconi Cie. Anche lui era determinato a spedire i propri semirimorchi, privi di motrice, attraverso il Gottardo. Ma come realizzare l'operazione di carico dal punto di vista tecnico? I supporti di cui erano dotati i semirimorchi non garantivano una tenuta sufficiente all'interno dei carri ferroviari, mettendo a repentaglio la sicurezza. "Sandro Bernasconi era un pragmatico", ricorda Theo Allemann. "Scoprì i carri con asse dolly, che consentivano di fissare i mezzi pesanti mediante un normale perno di articolazione".

Il quarto personaggio era **Pietro Ris**, direttore generale per l'Italia e il Canton Ticino della società di spedizioni Danzas SA, anch'essa con sede a Chiasso. Già poco prima della seconda guerra mondiale Ris, all'epoca giovane dipendente nel settore delle spedizioni, si era occupato da vicino delle problematiche del traffico transalpino, in anni in cui non esistevano né il tunnel del San Bernardino né quello del Gottardo, e la ferrovia godeva quindi di un certo vantaggio concorrenziale. Nei paesi limitrofi, in cui non vigeva il limite di peso delle 28 tonnellate, il trasporto su strada andava sviluppandosi rapidamente, facendo una concorrenza sempre più forte alla rotaia. Pietro Ris, che operava soprattutto nel settore delle spedizioni ferroviarie, ben presto si rese conto del rischio di deviazione dei transiti attorno alla Svizzera e si batté con grande determinazione affinché le ferrovie si attrezzassero per svolgere il traffico combinato. Riassume Theo Allemann: "Il traffico combinato nel transito alpino attraverso la Svizzera: fu una vera visione del futuro".

**Ueli Maeder**, infine, titolare della società di spedizione Jacky Maeder, anch'essa con sede nel Canton Ticino, si dimostrò entusiasta all'idea del traffico combinato e decise spontaneamente di contribuire al finanziamento del progetto.

In quanto uomini di azione e professionisti delle spedizioni, i cinque pionieri non avevano bisogno né di studi né di business plan, ma avanzarono spediti e con grande senso del realismo per mettere in pratica la propria idea. Pianificarono una società che disponesse di carri speciali di pro-





Consiglio di Amministrazione di Hupac (da sinistra a destra): Daniel Nordmann (FFS Cargo), Thomas Baumgartner (Fercam), Hans-Jörg Bertschi (Bertschi AG), Bruno Planzer (Planzer AG), Theo Allemann. Assente: Thomas Hoyer (Hoyer AG)

prietà, che svolgesse le attività operative e provvedesse al carico-scarico dei treni. Il nome della società, derivato dal tedesco "Huckepack", portare in spalla, non fu inventato dai pubblicitari, ma dallo stesso Pietro Ris.

Quando i cinque pionieri il 1° marzo 1967 a Chiasso costituirono la Hupac SA, una società di interessi con statuto privato, apportando 100.000 CHF ciascuno, non pensarono di certo allo sviluppo cui stavano dando vita. Un anno dopo l'impresa avviò il primo treno con dieci carri Wippen di proprietà, costruiti dalle Ferriere Cattaneo di Giubiasco. "Era la prima volta che i trasportatori su strada investivano in carri ferroviari", spiega Allemann. "Provvedevano in prima persona che i carri viaggiassero carichi, appunto con i propri veicoli. In questo modo, a lungo termine, il traffico combinato diventava economicamente redditizio e si sviluppava".

I primi treni Hupac circolarono tra Basilea e Melide, nei pressi di Lugano, mentre nel 1969 la giovane impresa estese il collegamento fino a Colonia e Milano. "Gli scettici di allora furono sorpresi", ricorda Theo Allemann. "Per alcuni autotrasportatori eravamo traditori, mentre numerosi rappresentanti delle società ferroviarie non volevano saperne di caricare sui treni il traffico destinato alla strada".

Oggi, trascorsi quarant'anni, Hupac muove 4.500 carri sulla rete ferroviaria europea. Sin dagli esordi la società fu dominata dallo spirito di imprenditoria privata e così è rimasta fino a oggi. Questo spiega anche il costante miglioramento dell'efficienza: "La prima operazione di carico di quattro mezzi pesanti richiese sette ore", racconta Theo Allemann, "mentre oggi le più moderne gru a portale effettuano questo intervento in un minuto".

 **Werner Catrina**

## Strada e rotaia insieme al comando

"Ora vi svelerò il segreto del dinamismo di Hupac". Theo Allemann, che nel 1968 portò su rotaia il primo treno di Hupac, e che sino al 2003 è stato responsabile della gestione dell'azienda, sorride sotto i baffi. "Dalla sua fondazione a oggi il destino di Hupac è stato segnato da un Consiglio di Amministrazione forte, costituito da persone che conoscono molto bene la rotaia e la strada. Si adeguano alle condizioni quadro del mercato e della politica dei trasporti, agendo a loro volta su di esse. Hanno ricoperto la carica di presidente del Consiglio di Amministrazione Pietro Ris dal 1967 al 1987, Bernd Menzinger dal 1988 al 1993, Hans-Jörg Bertschi dal 1994 a oggi. Questo dinamismo, unito a chiare direttive strategiche, si trasmette automaticamente ai dirigenti e da loro a tutti i dipendenti. La motivazione è alta, si pensa positivo, la cultura aziendale viene mantenuta con cura. Con questa ricetta Hupac è diventata grande e affronta con fiducia il futuro".



# L'innovazione applicata al successo

**Da 40 anni Hupac contribuisce a scrivere la storia del trasporto combinato in Europa.**

“24 automezzi - una locomotiva invece di 24 autisti”, così recitava il motto di Hupac su una brochure realizzata alla fine degli anni Sessanta. Il traforo stradale del Gottardo non esisteva ancora e i mezzi pesanti intasavano le strade del passo alpino che durante i mesi invernali spesso restava chiuso. In pieno boom economico, le difficoltà del transito transalpino costituivano un impedimento al flusso delle merci all'interno dell'Europa. Pertanto, nel 1967 spedizionieri innovativi decisero di fondare, in collaborazione con le FFS, la Hupac SA, con l'obiettivo di combinare in maniera razionale strada e rotaia.

Il traffico combinato (TC) tuttavia non è stato inventato da Hupac in quanto già negli anni Cinquanta alcuni pionieri dell'autotrasporto europeo erano alla ricerca di possibilità di trasportare su rotaia semirimorchi, casse mobili o camion interi. Nel 1959 un gruppo di autotrasportatori francesi fondò la STEMA che fu la prima società di traffico combinato, mentre a metà degli anni Sessanta vennero costituite l'olandese Trailstar e la belga TRW, seguite dalla svizzera Hupac e poco tempo dopo dalla tedesca Kombiverkehr. I rapporti di mercato all'epoca erano regolati

in maniera chiara: da una parte le società di trasporto combinato, gestite dall'economia dei trasporti, dall'altra un partner monopolista, le società ferroviarie.

## **Le società europee del combinato si alleano nell'UIRR**

Nel 1970 alcune aziende all'avanguardia, tra cui Hupac, costituirono a Monaco di Baviera l'associazione di categoria UIRR (Union Internationale de sociétés de transport combiné Rail-Route), che ben presto vide associarsi società di tutta Europa. Il primo segretario generale dell'UIRR, l'olandese Pieter Groenendijk, riepilogava così le linee guida per lo sviluppo del traffico combinato:

- ▶ L'autotrasportatore è il vettore principale dell'intera tratta, compreso il trasporto su rotaia.
- ▶ Nelle società di trasporto combinato, i rappresentanti del trasporto su strada devono predominare.
- ▶ Chiunque effettui un trasporto su strada deve avere libero accesso al trasporto su rotaia.

## **Cooperazione e suddivisione del lavoro**

Le società di trasporto combinato, guidate dai trasportatori su strada, si organizzarono a livello nazionale. La

Sempre dalla parte del traffico combinato: Luciano Camponovo, ai tempi vicedirettore traffico merci di FFS

1968 - Primo trasporto prova internazionale Melide-Mannheim



partecipazione delle società ferroviarie era, seppure in maniera diversa, minoritaria, almeno sino al 2000. Le società di trasporto combinato si facevano carico del marketing, della vendita e dell'allestimento di nuovi collegamenti con orari competitivi. Sui collegamenti internazionali, le società dell'UIRR cooperavano tra loro.

La responsabilità delle operazioni di carico e scarico dei treni era delle società di trasporto combinato, mentre le società ferroviarie generalmente mettevano a disposizione le infrastrutture dei centri di trasbordo, quali binari e corsie di carico. Le società del trasporto combinato solitamente erano responsabili per le gru; tuttavia le costose gru a portale, circolanti su binari, potevano essere realizzate solo con interventi statali.

Sin dagli albori le società operanti nel traffico combinato si servivano di treni appositamente riservati a tale scopo, in quanto la composizione e lo smistamento di carri singoli risultava antieconomico. Già nei primi anni Hupac acquistava e finanziava in proprio i suoi carri ferroviari, acquisendo in questo modo autonomia e flessibilità. Sin dalla sua costituzione l'elemento di società privata è stato prevalente, ed ancora oggi è così.

### **Il traffico combinato in concorrenza con il trasporto su strada**

La crescente suddivisione internazionale del lavoro produceva un aumento dei flussi di merci lungo i valichi alpini. Nel traffico stradale, le nuove infrastrutture consentivano miglioramenti della produttività, servizi di qualità e prezzi concorrenziali. L'apertura del tunnel stradale del Gottardo nel 1980 – apice dell'ampliamento della rete stradale – agì da catalizzatore. La ferrovia doveva invece fare i conti con un'infrastruttura ferroviaria vecchia di oltre cent'anni. Mentre il trasporto europeo su strada negli anni novanta conseguiva una riduzione dei costi del 25%, le ferrovie aumentavano i prezzi del 30%, a fronte di un contemporaneo peggioramento della puntualità dei treni del combinato. Il traffico combinato rischiava di uscire dalla scena. Tuttavia strade sempre più congestionate con un impatto ambientale intollerabile attirarono l'attenzione dell'opinione pubblica e dei politici su un sistema di trasporto ecologicamente più compatibile.

Grazie al supporto finanziario e ad altre misure di incentivazione erogate a favore delle società ferroviarie, delle società operanti nel trasporto combinato e dei loro clienti a livello europeo, il traffico combinato è tornato a recuperare terreno. La Svizzera e l'Austria incentivano il traffico transalpino in maniera diretta, per evitare il collasso dei valichi stradali. Fino ad oggi gli elevati costi di produzione sulle antiquate tratte di montagna vengono compensati dai contributi pubblici d'esercizio, per consentire alla rotaia di tenere il passo con la strada.

### **Hupac introduce treni shuttle tra la Germania e l'Italia**

Ci volevano nuove idee per potenziare la posizione del traffico combinato nei confronti del suo principale concorrente, la strada. Nel 1992 Hupac introdusse i primi treni shuttle tra il terminal di Busto Arsizio, a nord-ovest di Milano, e Colonia: treni completi, con una composizione fissa di vagoni, che viaggiavano per conto e a rischio della società di trasporto combinato tra due stazioni di destinazione. Questa soluzione, efficiente e competitiva sul piano dei costi, presuppone grandi scali intermodali, cioè un'infrastruttura che sino all'apertura del terminal di Busto Arsizio era disponibile solo a Colonia.

Come ulteriore potenziamento, nel 1993 Hupac attivò a Busto Arsizio i cosiddetti trasporti gateway in cui le unità di carico in arrivo con treni shuttle vengono trasbordate direttamente, da vagone a vagone, su un treno shuttle con nuova e più lontana destinazione. In questo modo possono essere allacciate alla rete shuttle anche le aree economiche periferiche.

### **La liberalizzazione delle ferrovie: un cambiamento di paradigma per il traffico combinato**

"Separazione tra infrastruttura ed esercizio", "libero accesso alla rete": sono le nuove direttive per promuovere la concorrenza tra le società ferroviarie e migliorare così le prestazioni globali del sistema. Il primo "Pacchetto ferroviario" dell'UE entrò in vigore il 15 marzo 2003 e si applicava esclusivamente al traffico merci. Tutti gli Stati membri sono tenuti a garantire a tutte le imprese operanti nel traffico merci internazionale l'accesso ai 50.000 km della Trans-European Rail Freight Network. In questo modo va progressivamente sfaldandosi il sistema delle ferrovie nazionali, in vita da oltre un secolo, mutano le regole del mercato, si fanno largo nuove possibilità. Mentre in passato la trazione dei treni internazionali passava da una società ferroviaria nazionale all'altra sulla linea del confine, oggi i treni possono transitare liberamente.

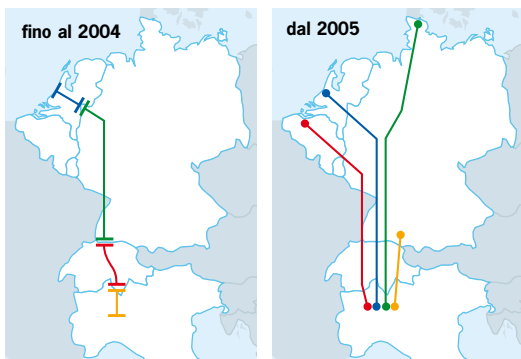


1973 - Il primo treno Hupac con carri Wippen a Rotterdam

### **Olanda, patria del trasporto intermodale**

La filiale olandese di Hupac SA può guardare con orgoglio alla sua storia di pioniere fra gli operatori europei di trasporto intermodale. Nel 1964 un gruppo di spedizionieri e imprese di trasporto, assieme alle ferrovie dello stato NS, hanno fondato la Trailstar, vettore di trasporto combinato con sede a Rotterdam. I primi trasporti venivano effettuati sull'asse Olanda-Francia, poi all'inizio degli anni settanta il traffico si è esteso anche all'Italia via Modane. Per il traffico verso l'Italia risultava però più razionale e più economica la via diretta attraverso la Svizzera. All'inizio degli anni settanta iniziò così una stretta collaborazione tra Trailstar e Hupac per dare una risposta al traffico in costante crescita tra l'Olanda e l'Italia. In seguito, Trailstar iniziò ad occuparsi anche dei trasporti diretti a est e a sviluppare il trasporto marittimo. Nel 1998 Hupac acquisì la maggioranza delle quote di Trailstar, e nel 2003 l'intero pacchetto. Con il nome di Hupac Intermodal NV, l'azienda oggi si adoperava per sviluppare costantemente il sistema di trasporto da e verso l'Olanda, che per il Gruppo Hupac riveste importanza strategica.

### Trazione a responsabilità integrata Un unico partner ferroviario dall'origine al destino

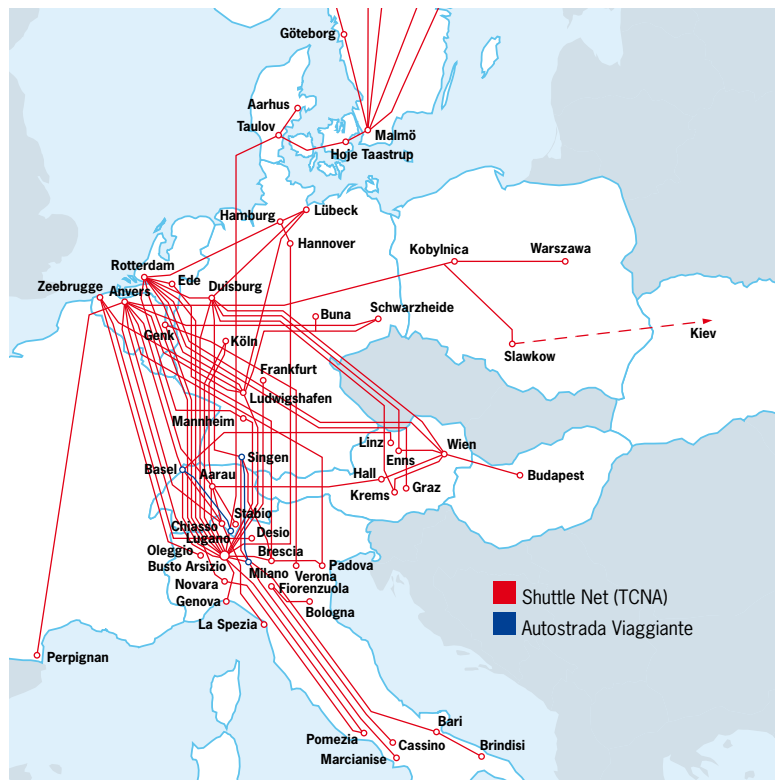


#### I vantaggi

- ▶ La produttività della trazione può essere migliorata sensibilmente. Ai confini non si rende più necessario sostituire la locomotiva, un'operazione che è spesso fonte di ritardi.
- ▶ La responsabilità per la trazione è affidata ad un'unica società ferroviaria. I dati relativi ai convogli, alle lettere di vettura e alle dogane, che in passato dovevano essere comunicati fino a cinque diverse società ferroviarie, sono ora coordinati tramite un'unica interfaccia. Il controllo della percorrenza del treno è nelle mani di un'unica società.
- ▶ Nei confronti dei clienti viene garantito il flusso coerente di informazioni.
- ▶ Sono possibili contratti di qualità in collaborazione con i clienti.
- ▶ La ferrovia si fa carico della responsabilità complessiva per i parametri delle proprie prestazioni. Il partner che opera in maniera ottimale saprà guadagnarsi posizioni migliori sul mercato.

I partner ferroviari di Hupac viaggiano da Rotterdam a Novara, dal Belgio a Verona, da Colonia a Busto, secondo il principio della trazione a responsabilità integrata. L'apertura del mercato rappresenta una grossa opportunità anche per le ferrovie, in quanto impone una riduzione dei costi e un aumento della competitività rispetto alla strada.

Nell'ambito della liberalizzazione della ferrovia, vanno modificandosi anche le regole del gioco che stanno alla base del traffico combinato. Numerose società ferroviarie stanno entrando nel mercato del traffico combinato, in maniera diretta o tramite partecipate di nuova costituzione, e in diverse società storiche del traffico combinato l'azionista di maggioranza è una società ferroviaria statale. Questa situazione toglie spazio al libero mercato, rafforza il protezionismo e impedisce lo sviluppo del traffico combinato.



Oggi Hupac è una delle poche società di trasporto combinato a capitale privato e agisce quindi come forza trainante nell'attuale processo di liberalizzazione delle ferrovie.

#### Hupac punta all'apertura del mercato

Da molti anni Hupac è impegnata a favore della concorrenza e supporta attivamente la liberalizzazione del mercato ferroviario. Già nel 1999 la società ha acquisito la licenza ferroviaria per la Germania, mentre due anni dopo è arrivata quella per l'Italia. Nel 2004 Hupac è stata la prima società di traffico combinato ad appaltare i servizi di trazione e ad assegnare i servizi "dalla partenza all'arrivo" alla società ferroviaria che ha proposto l'offerta più convincente. Cinque sono i partner che hanno saputo guadagnarsi un posto fisso nei servizi Hupac per il traffico non accompagnato e l'Autostrada Viaggiante: FFS Cargo, Intermodal DB Logistics, Trenitalia Cargo, Ferrovie Nord Cargo e Rail4Chem.

#### Molto resta da fare

Sette anni dopo la pubblicazione del libro bianco dell'UE sul traffico, e quattro anni dopo l'entrata in vigore del primo pacchetto ferroviario, in molti paesi dell'Unione Europea non esiste ancora una vera e propria concorrenza su rotaia. Molte procedure sono lente e macchinose e le direttive vigenti non vengono applicate. Spesso chi si affaccia su questo mercato viene discriminato e le



“vecchie” società ferroviarie beneficiano di sovvenzioni nascoste, tramite il ripiano del debito e altri canali. Ciò che manca sono organismi regolatori indipendenti e attivi, che possiedano le necessarie competenze e siano in grado di intervenire sul mercato per eliminare queste situazioni.

I contributi statali giungono alle ferrovie statali sotto le forme più diverse: tramite ripiano dei deficit di bilancio, ristrutturazioni senza costi a carico dell'impresa o garanzie per l'accesso ai crediti. Tramite questi privilegi, le società ferroviarie di più vecchia costituzione hanno l'effettiva possibilità di impedire lo sviluppo di nuovi operatori di mercato, e di rafforzare così la propria posizione di predominio. In taluni Stati UE la separazione tra il gestore delle infrastrutture e quello delle ferrovie non è stata effettuata o è incompleta. Il gestore delle infrastrutture ha numerose possibilità di discriminare taluni operatori ferroviari nei confronti di altri, rallentando così la portata innovativa della concorrenza.

Anche le limitazioni di natura tecnologica costituiscono un vincolo alla produttività. I nuovi sistemi di sicurezza ECTS per il Löttschberg e SCMT per l'Italia non sono tra loro compatibili e impongono ulteriori investimenti alle società ferroviarie. Grandi sono quindi le attese legate al secondo pacchetto ferroviario, che prevede un'apertura integrale della rete di trasporto merci su rotaia a partire dal 2007 e si occupa delle questioni cruciali dell'armonizzazione tecnica dei diversi sistemi ferroviari.

#### **Verso una qualità ancora migliore**

Per soddisfare i clienti, deve circolare in modo puntuale il 95% dei treni, obiettivo che nel trasporto combinato non viene più raggiunto sin dalla metà degli anni novanta. I costi di produzione delle società ferroviarie sono influenzati in larga misura dalla circolazione efficiente dei carri. Quanto più elevata è la velocità media dei treni, tanto minori saranno le esigenze di carri, locomotive e personale. È urgente un intervento di ottimizzazione, in quanto negli ultimi dieci anni il flusso di merci attraverso le Alpi svizzere è aumentato del 50%. Rispetto al trasporto passeggeri internazionale e regionale, il trasporto merci è l'ultimo a ottenere priorità a livello di diritto di transito sulla rete ferroviaria, e in caso di interruzioni del traffico subisce i ritardi maggiori; questi sono i principali motivi delle basse velocità medie. L'insufficiente qualità riduce la fiducia dei clienti e può portare a un ritrasferimento dei trasporti sulla strada, tendenza che bisogna contrastare con tutti i mezzi. Si rendono quindi necessari ulteriori interventi da parte di tutti i partner della catena logistica.

#### **Il traffico combinato sulla corsia di sorpasso**

Nell'esercizio 2006 Hupac si è distinta per una percentuale di crescita a due cifre. Sono state trasportate su strada oltre 600.000 spedizioni stradali con un aumento del 18% rispetto all'anno precedente e del 71% rispetto al 2002. “Il traffico combinato ha registrato una crescita decisamente superiore alla media, se confrontato con la strada”, spiega Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac. “La rotaia sta riguadagnando quote di mercato nei confronti della strada”. Sempre più imprese di trasporto diversificano i vettori, in quanto gli intasamenti sulla rete stradale, la mancanza di autisti e imposte quali pedaggi e TTPCP agiscono a favore del traffico combinato.



2004 - Carro extra basso per l'Autostrada Viaggiante

## **Laboratorio di tecnica dei carri**

Da sempre il trasporto intermodale si confronta con una questione fondamentale: quale sia il carro migliore su cui trasferire l'unità di carico proveniente dalla strada. Il reparto tecnico di Hupac lavora da decenni per dare risposte ottimali alle esigenze del mercato, dell'infrastruttura e dell'operatività ferroviaria, sviluppando materiale rotabile innovativo in collaborazione con i costruttori. Uno sguardo all'evoluzione del materiale rotabile di Hupac mostra lo sviluppo dei carri per il traffico combinato: sempre più lunghi e più bassi, con portata sempre maggiore e sempre meno rumorosi.

- 1967** Hupac acquista dieci carri Wippen a due assi per semirimorchi. Il carico utile è di 16 t.
- 1971** I carri Wippen a quattro assi sono in grado di trasportare 25 t di carico utile.
- 1972** Hupac acquista 10 carri a piano ribassato Simmering-Graz-Pauker in grado di trasportare autocarri interi per un carico utile di 16 t.
- 1978** Con il carro a tasca I (lunghezza 13 m, carico utile 44 t) inizia l'era di una nuova serie di carri ferroviari in grado di trasportare sia semirimorchi sia casse mobili.
- 1980** Sull'Autostrada Viaggiante tra Singen e Milano entrano in esercizio nuovi carri a piano ribassato con un carico utile di 40 t.
- 1983** Carro a tasca II, lunghezza 16 m, carico utile 60 t.
- 1984** Carro a tasca III, lunghezza 18 m, carico utile 60 t.
- 1987** Entra in funzione il primo carro a pianale per casse mobili e container.
- 1990** Introduzione dei carri doppi Mega con piano di carico ribassato per il trasporto di autoveicoli con altezza interna di 3 metri.
- 2001** Tutti i carri nuovi vengono acquistati con freni silenziosi.
- 2003** Carri a tasca IV, lunghezza 20 m, carico utile 68 t.
- 2004** Hupac sviluppa un carro con piano di carico ultrabasso per l'Autostrada Viaggiante destinato al trasporto di autoveicoli con altezza laterale fino a 4 m sulla linea del Gottardo.
- 2005** I carri portacontainer di nuova generazione sono progettati per un carico utile di 72 t.
- 2006** Il carro a tasca V consente il trasporto di megatrailer.



## Un terminal davvero strategico

**Theo Allemann, direttore Hupac per oltre trent'anni, ha contribuito in maniera determinante alla realizzazione dello scalo intermodale Busto Arsizio-Gallarate, a nord-ovest di Milano.**

Le imponenti gru a portale trasferiscono i carichi dalla strada alla ferrovia con precisione e rapidità. Queste potenti e alte strutture con i caratteristici ponti gialli si muovono come guidate da una mano invisibile, i treni partono, i TIR circolano. Insomma: l'enorme terminal a nord-ovest di Milano è un cuore pulsante. Questo scalo intermodale per il traffico combinato, il più grande a sud delle Alpi, non sarebbe mai esistito senza l'impegno di Theo Allemann. Il carismatico manager, che per 35 anni è stato alla guida di Hupac, ora è in pensione, ma la sua competenza e la sua esperienza sono sempre ricercate in azienda.

“La piattaforma di Milano era importante per il traffico combinato”, ricorda. “Inizialmente Hupac gestiva il trasbordo dei carichi nella stazione di Rogoredo, dalla quale, per ragioni di spazio, ben presto ci siamo dovuti trasferire a quella di Greco Pirelli”. Il traffico transalpino cresceva e presto anche questa soluzione si rivelava insufficiente. Allemann continuò a sondare il terreno con fiducia, sino a quando un dirigente delle Ferrovie dello Stato italiane gli spiegò che a Busto Arsizio avrebbe potuto rendersi disponibile un'area prima destinata al

trasbordo del legname, completa di binari. Dinamica come sempre, Hupac si interessò a quest'area, situata in una zona ad alta densità di popolazione, ma incontrò l'opposizione degli abitanti, contrari ad un aumento dei mezzi pesanti.

### Dalla città alla periferia

Affidabile e competente, Allemann iniziò trattative con il sindaco, che prospettava un'area nel verde per la costruzione del nuovo terminal. Non fu facile convincere ognuno dei 18 proprietari privati a cedere i loro appezzamenti, convincendo al tempo stesso le autorità della validità del progetto. Quando infine il terminal fu dichiarato progetto di pubblico interesse, in pochi mesi le aree occupate furono espropriate a un prezzo adeguato.

Crediti agevolati, concessi dalla Confederazione Elvetica, consentirono la costruzione in tempo brevi di questo terminal, importante snodo nella rete europea del traffico combinato. Nel 1992 Busto Il fu inaugurato dal ministro svizzero Adolf Ogi e ben presto si trovò ad operare al massimo delle proprie capacità. Dopo ulteriori acquisizioni di aree nel confinante comune di Gallarate, le ruspe



iniziarono a lavorare per realizzare un sempre più necessario ampliamento del terminal. Hupac si impegnò a creare un ampio biotopo accanto al terminal, e a tutelare l'ambiente nella fase di costruzione ma anche di gestione. Lo scalo intermodale è direttamente raggiungibile dall'autostrada, senza attraversare il centro abitato. Nell'autunno 2005 l'allora ministro italiano dei trasporti Pietro Lunardi e il suo omologo svizzero Moritz Leuenberger inaugurarono l'ampiato terminal Busto Arsizio-Gallarate.

Lo scalo intermodale insiste su una superficie totale di 250.000 m<sup>2</sup> con 11 gru a portale, chilometri di binari e quasi 300 posti destinati al parcheggio dei semirimorchi: consente di trasbordare i carichi su 60 treni shuttle al giorno. Nel terminal lavorano circa 200 persone, ma la struttura genera altri 4000 posti di lavoro nei settori più diversi. Ancora Theo Allemann: "L'iniziativa di Hupac e la nostra tenacia hanno ricompensato anche gli abitanti dell'area circostante".





## Strada + rotaia = futuro

**Il trasporto intermodale concilia le esigenze dell'economia, dell'ambiente e della società. Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SA, si esprime sulla sostenibilità nel trasporto merci.**

“Conciliare esigenze di carattere economico, ecologico e sociale così come fa il trasporto intermodale è davvero singolare”. Hans-Jörg Bertschi, dal 1987 membro del Consiglio di Amministrazione della Hupac e dal 1993 suo presidente, ha contribuito come forse nessun altro allo sviluppo del trasporto intermodale. E punta alla rotaia anche in qualità di direttore della Bertschi AG, l'azienda di famiglia per servizi di trasporti. “Il trasporto merci va visto come un sistema complessivo, e come tale bisogna continuare a svilupparlo”, afferma Bertschi. “Il trasporto intermodale collega la strada con la ferrovia ed offre i vantaggi di entrambi i vettori del traffico. Per evitare che la logistica diventi un collo di bottiglia, l'unica soluzione è sviluppare il traffico merci in modo ecocompatibile”.

Il nome Bertschi è un fattore di continuità in casa Hupac. Nel 1964 Hans Bertschi senior caricò i primi autocarri su carri ferroviari; tre anni dopo partecipò alla fondazione della Hupac SA e per parecchi anni è stato alla guida dell'azienda operando all'interno del consiglio di amministrazione. Hans-Jörg junior pubblicò nel 1985 il suo dottorato di ricerca intitolato “Il traffico transalpino e la realizzazione di una nuova trasversale ferroviaria attra-

verso la Svizzera” che diede impulso alla realizzazione delle gallerie alpine. “Con gli investimenti odierni sulle vie di comunicazione determiniamo la configurazione futura del trasporto”, è questo il messaggio fondamentale. Dice ancora Hans-Jörg Bertschi: “Volevo fornire alla politica dei trasporti di allora delle basi per le decisioni da prendere, e volevo incoraggiare la formulazione di una strategia di politica dei trasporti a lungo termine”. Che il futuro fosse del trasporto intermodale lui l'aveva già intuito allora.

Quando parla di sostenibilità, il presidente di Hupac non si riferisce solo al rispetto delle risorse naturali, che è implicito nel trasporto merci su rotaia. “La strategia generale della nostra azienda è orientata verso la sostenibilità. Vogliamo garantire che l'azienda duri nel tempo. E vogliamo dare un contributo positivo alla mobilità nel mercato mondiale globalizzato e in un'Europa che è in continua crescita”.

Secondo Bertschi, la politica dei trasporti attuata dalla Svizzera, con la sua idea di transito alpino che combina in modo ottimale i vantaggi della strada e quelli della ferrovia, ha fatto un lavoro pionieristico ed ha ottenuto





Tra dieci anni i treni merci attraverseranno le Alpi su una linea ferroviaria di pianura attraverso il tunnel di base del Gottardo.

importanti risultati. “La politica dei trasporti ha però bisogno di tempo”, sostiene Bertschi. “La strategia deve essere assolutamente a lungo respiro, non foss’altro che per i lunghi tempi di realizzazione e gli elevati costi delle infrastrutture NTFA. Prima che la galleria di base del Gottardo entri in funzione, prevedibilmente nel 2017, il trasporto intermodale transalpino è costretto ad utilizzare l’ultracentenaria infrastruttura ferroviaria ed ha perciò bisogno di sovvenzioni ai livelli odierni per poter competere con la strada”.

 Irmtraut Tonndorf



## I fattori di successo del trasporto intermodale

### Produttività

Il trasporto intermodale deve tenere il passo con lo sviluppo della produttività nel mercato libero, e fare estrema attenzione ai costi del trasporto merci su strada. Per ridurre i costi e per aumentare l’efficienza è necessario migliorare la l’operatività ferroviaria, dei terminal e dell’amministrazione.

### Risposte alle esigenze del mercato

Affidabilità, pianificabilità e flessibilità sono i principali criteri d’efficienza del trasporto intermodale. La capacità di innovazione e una rapida risposta alle esigenze del mercato sono decisive per poter essere concorrenziali.

### Liberalizzazione delle ferrovie

La concorrenza tra le diverse ferrovie che utilizzano la stessa infrastruttura migliora l’offerta e la produttività. Dal 2005 il corridoio di traffico merci nord-sud Paesi Bassi-Germania-Svizzera-Italia è la prima linea su cui si è sviluppato un vero e proprio mercato ferroviario. Su questo asse oggi si fanno concorrenza cinque ferrovie con trazione integrata. In nessun’altra parte d’Europa il trasporto merci su rotaia cresce in modo più veloce che su questo corridoio, e qui il trasporto intermodale strappa alla strada quote di mercato con tassi di crescita a due cifre.

### Ampliamento dell’infrastruttura ferroviaria

Per decenni l’Europa ha investito sull’ampliamento della rete stradale, mentre la ferrovia doveva cavarsela con la sua vecchia infrastruttura, spesso anche ultracentenaria. Con le gallerie di base NTFA del Lötschberg e del Gottardo nasce ora nel cuore dell’Europa un’infrastruttura ferroviaria proiettata verso il futuro. I forti investimenti fatti qui potranno però dare frutti solo se l’intero sistema farà un salto di qualità. Ecco perché urge l’ampliamento delle linee d’accesso in Svizzera, in Germania e in Italia.

### Terminal di trasbordo

Terminal ben funzionanti nelle regioni di maggior traffico sono decisivi per lo sviluppo futuro del trasporto intermodale. Sono numerosi gli Stati che promuovono la costruzione di terminal, un’iniziativa che va assolutamente portata avanti anche in futuro.

### Condizioni quadro stabili

Nel trasporto intermodale investono sia la strada che la rotaia. Ma questi investimenti saranno realizzati pienamente solo in presenza di condizioni quadro stabili. È importante assicurarsi che le nuove dimensioni dei veicoli stradali, attualmente in fase di autorizzazione, siano compatibili con il materiale rotabile della ferrovia.



## “Il trasporto combinato protegge il clima”

**Dopo quarant'anni nessun segno di stanchezza: gli obiettivi di Hupac per gli anni 2006-2010 sono, come sempre, ambiziosi. Un colloquio con il trio dirigenziale formato da Bernhard Kunz, Peter Hafner e Peter Howald.**

Sono “i volti” del Gruppo Hupac: Peter Hafner, responsabile finanziario, Peter Howald, direttore Intermodal Services e Bernhard Kunz, direttore del Gruppo Hupac. Nei mesi passati hanno tracciato a grandi linee lo sviluppo futuro del Gruppo fino alla fine del decennio, per poi definirne con accuratezza, in un secondo tempo, i dettagli. È quel che si chiama “strategia”. Alla Hupac è ormai prassi consolidata definire i principali obiettivi strategici da realizzare in un periodo a medio termine – cinque anni –, per assicurare continuità allo sviluppo dell'azienda. E in quest'azienda che opera ormai da quarant'anni, “continuità” è una parola sempre scritta a lettere maiuscole. Un concetto che significa costruire sistematicamente su ciò che è già stato acquisito, per poi svilupparlo ulteriormente. Questo insistere sulla sostenibilità è, per Bernhard Kunz, una delle garanzie del successo dell'azienda.

### **A dare impulso allo sviluppo sono gli azionisti**

“Essere oggi ai vertici nel settore del trasporto intermodale europeo è il risultato di quarant'anni di duro e sistematico lavoro. Sappiamo però fin troppo bene che il successo non deve portarci alla negligenza, ad adagiarci sugli allori. No, noi siamo ancora, come sempre, ambiziosi e desiderosi di fare”, sottolinea Kunz. Un'importante forza motrice di questo incessante dinamismo è insita anche nella struttura societaria dell'azienda. Dice Kunz: “Il 72% del nostro capitale è detenuto da spedizionieri e

trasportatori. Il resto delle azioni è detenuto da partner ferroviari come, per esempio, la FFS Cargo”. Questo 72% significa che questi soci sono allo stesso tempo una parte importante della clientela. E i clienti avanzano richieste. Peter Howald aggiunge: “La costruzione e l'ampliamento della nostra rete si basano sulle richieste concrete e sulle commesse dei clienti. Questi stimoli noi li raccogliamo assieme ai nostri collaboratori e li esaminiamo per verificarne la fattibilità. Ma soprattutto verificiamo, con atteggiamento estremamente critico, se vanno nella direzione del successo economico. Tutto deve avere una logica economica”.

### **Più di 900.000 spedizioni entro il 2010**

La rete europea comprende attualmente circa 100 treni al giorno. Il fulcro di quest'attività è costituito dal trasporto transalpino. Nel 2006 sono state eseguite in tutto circa 612.000 spedizioni, e di queste ben 438.000 hanno avuto luogo attraverso le Alpi. Howald: “Il trasporto transalpino resterà il core business anche nei prossimi cinque anni. Anche perché in Europa lo scambio merci sull'asse nord-sud è destinato a crescere ulteriormente”. Un altro aspetto che dovrebbe avere un ruolo importante nel presente quinquennio: “Al concetto di protezione dell'ambiente in futuro verrà associato sempre più spesso anche il concetto di protezione del clima. In breve: il trasporto intermodale è la scelta migliore se si vuole

proteggere il clima". Entro il 2010, Hupac intende trasferire su rotaia 717.000 spedizioni attraverso la delicata regione alpina, a vantaggio dell'ambiente. L'azienda calcola che entro lo stesso anno le spedizioni complessive saranno circa 928.000. Rispetto all'anno di partenza, il 2005, ciò significherebbe un aumento dell'80%. Kunz: "L'importante è riuscire ad acquisire questa crescita partendo dal mercato, ovvero strapparla alla strada".

#### **I tempi del camion a basso prezzo sono passati**

Ma torniamo allo sviluppo futuro della rete. Kunz afferma: "È dal 2000 che stiamo potenziando l'asse nord-sud, che rappresenta il nostro core business, con estensioni anche in direzione est e ovest. Anche qui l'impulso decisivo è venuto dal mercato, dai nostri azionisti e clienti". Il trasporto merci nell'Europa centrale e orientale è sempre stato appannaggio quasi esclusivo della ferrovia. Kunz ammette però che proprio in quest'area le condizioni quadro per gli operatori del trasporto intermodale non sono state sempre favorevoli. Si parlava di "tariffe dumping" delle spedizioni via camion, ma oggi il trend sta cambiando. A dare impulso alla svolta sono stati importanti fattori quali il rincaro generale dell'energia, l'introduzione dei pedaggi autostradali in diversi paesi europei (a partire dalla Germania, che in Europa è il maggior paese di transito) e le previste rigide norme europee sugli orari di lavoro. Tutto ciò autorizza Kunz a dire: "Il camionista a basso costo non ci sarà più. Gli autotrasportatori che vogliono sopravvivere devono fare bene i propri conti". Quindi Kunz e Howald sono convinti che il trasporto intermodale ha buone chance per conquistare nuovi clienti nell'Europa centrale, nell'Europa dell'est e nell'Europa sud-occidentale. Ma le loro riflessioni non terminano qui. Dice, infatti, Howald: "Un ruolo importantissimo nei nostri programmi a medio termine riguarda i traffici con il Benelux, dove si trovano i grandi porti Rotterdam, Anversa e Amsterdam. Questi porti sono il punto d'ingresso per una grande quantità di container, che vanno poi a pesare enormemente sul traffico dell'hinterland. Per risolvere i problemi di mobilità, i porti puntano sulle ferrovie". Vanno quindi sviluppate nuove offerte anche sull'asse Benelux-Italia, o sull'asse Benelux-Europa sud-occidentale. Un'interessante opportunità viene però anche dal traffico tra i porti marini. Per esempio, alla fine del 2006 è stato realizzato un collegamento diretto tra Rotterdam e Amburgo. A un treno di questo tipo solo dieci anni fa nessuno avrebbe mai pensato.

#### **Il trasporto intermodale ha bisogno della liberalizzazione delle ferrovie**

Lo sfruttamento del potenziale offerto dal mercato è possibile solo in presenza di determinati presupposti. Per Kunz un presupposto essenziale è l'ulteriore apertura dei mercati ferroviari. "Come Hupac abbiamo sempre sostenuto energicamente la liberalizzazione del mercato. E intendiamo continuare a farlo. Naturalmente qualcosa si è già mosso nella direzione della liberalizzazione. Paesi come il Belgio e la Francia, che stanno aprendo i loro mercati, stanno riguadagnando velocemente terreno. E queste possibilità noi le sfrutteremo. A nostro parere la Commissione Europea dovrebbe sostenere la continuità di questo processo di apertura dei mercati. In questo modo farebbe del bene non solo al mercato, ma anche all'ambiente".

#### **Il salto di qualità è garantito dalla NTFA**

Un altro presupposto della crescita della rete è la disponibilità di infrastrutture ferroviarie. Kunz e Howald fanno notare che le condizioni della rete e l'organizzazione dei terminal sono diverse da stato a stato. Howald: "Prendiamo ad esempio ancora i Paesi Bassi. Attualmente sono l'unico paese in Europa ad aver costruito una tratta ferroviaria, la Betuwe-Lijn, che entrerà in funzione quest'anno, riservata esclusivamente al trasporto merci. Per la ferrovia questo è naturalmente un sogno. Infatti, di norma, in Europa gli utenti del servizio ferroviario devono dividersi l'infrastruttura con il trasporto passeggeri, che è anch'esso in forte crescita. Ne consegue che, quanto a priorità, il trasporto merci su rotaia scivola in seconda posizione. Come Hupac noi lottiamo da anni affinché si arrivi ad un riequilibrio delle priorità". A permettere il salto di qualità della rete sarà anche l'apertura, tra circa dieci anni, della ferrovia di pianura del Gottardo. Kunz: "Le tratte ad elevate prestazioni non devono restare soluzioni isolate. La loro integrazione nella rete europea è fondamentale".

Molto da fare c'è poi anche a proposito della questione "Procedure di autorizzazione, controllo materiali e sicurezza in Europa". Su questo argomento non c'è ancora convergenza. E le conseguenze sono ulteriori costi e forti ritardi. Comunque il Gruppo Hupac è già riuscito ad ottenere la licenza ferroviaria in due paesi europei, ossia in Germania (1999) e in Italia (2001). Inoltre, il Gruppo nel frattempo è arrivato a disporre di 13 locomotive di proprietà - dalle locomotive di linea alle locomotive di manovra. In ogni caso la trazione dei treni non rientra negli interessi principali dell'azienda, né presenti, né futuri.



2006 - Gita aziendale a Villa Litta, Lainate

Kunz: "Di farsene totalmente carico non se ne parla nemmeno. Solo in mancanza di alternative su determinate linee potremmo subentrare in prima persona".

### Maggior impegno per i terminal

Un altro motivo di scontento per gli operatori del trasporto intermodale è la difficoltà di accesso ai terminal di trasbordo. Howald: "Per noi, come operatori del trasporto intermodale, i terminal hanno un ruolo decisivo. Sono l'interfaccia tra la strada e la rotaia". Howald riferisce che capita spesso che le ferrovie frenano quando si tratta dell'accesso di terzi ai terminal. Essendo una delle poche società di trasporto intermodale non controllata da una società ferroviaria, "non siamo ben visti dappertutto. Sicuramente perché non facciamo mistero del nostro forte impegno a promuovere il libero accesso al mercato", sottolinea Howald. Nonostante gli ostacoli, Hupac continuerà ad ampliare la sua rete di terminal. Questo aspetto è infatti parte integrante della sua strategia di crescita. Howald: "Lo si può fare in molti modi. Le possibilità vanno dalla partecipazione, alla collaborazione, all'autonomia". Un bell'esempio di autonomia è lo scalo intermodale di Busto Arsizio-Gallarate. Continua Howald: "Tra le sedi più interessanti per i terminal c'è sicuramente Anversa. Anversa è il maggior porto del Belgio, e qui stiamo esaminando delle possibilità".

### La puntualità è un must

La qualità e la puntualità dei treni, argomento alquanto delicato, dipende da molti fattori quali i terminal, la disponibilità di tracce, la gestione della trazione. Tutti elementi per i quali Hupac ha sempre proposto soluzioni innovative. Nel 2004 l'azienda ha introdotto il concetto della trazione affidata ad un unico operatore, il quale si assume la responsabilità su tutta la tratta. Un'idea piuttosto rivoluzionaria a quel tempo, che però oggi si è imposta sul mercato, e che è stata adottata anche dalla concorrenza. Quanto alla puntualità, il trio dirigenziale di Hupac punta al 90%, come minimo. Attualmente la puntualità è in media del 70%. L'obiettivo è ambizioso, e non si tratta certo di attacco ostinato ai propri principi. Dice infatti Hafner: "La puntualità è fondamentale se si vuole avere un adeguato riscontro economico. Un cliente soddisfatto è un cliente fedele. Puntualità significa anche poter utilizzare convenientemente i quasi 4.500 moduli carro di cui disponiamo. Infatti, i ritardi significano dover tener fermi dei carri, che costano, e che vanno quindi a costituire un capitale morto". È per questo che il Gruppo Hupac negli anni passati ha lavorato intensamente a sistemi IT che potessero consentire una gestione ottimale del parco carri. Sapere dove, quando e quale materiale rotabile è disponibile è di fondamentale importanza in un'ottica di mercato. "Anche qui siamo stati i pionieri in Europa", sottolinea Hafner.



### Bernhard Kunz

Direttore del Gruppo Hupac



### "Siamo un team"

La sua risata è contagiosa, mentre la sua cravatta rossa segnala ottimismo e voglia di fare. Bernhard Kunz, nato a Zurigo nel 1957, ama il Ticino ed è perfettamente a suo agio nel suo ruolo di direttore del Gruppo Hupac. Si guadagnò i galloni, dopo la formazione e la scuola commerciale nel periodo 1976-80, come addetto alle spedizioni presso la Danzas di Chiasso. Tuttavia, alla lunga, il lavoro d'ufficio gli stava stretto. Il responsabile della Danzas Pietro Ris, uno dei fondatori di Hupac, dopo la scuola per ufficiali lo mandò negli USA. "Parlavo pochissimo inglese", ride Kunz. "All'inizio ero sempre costretto a ordinare panini al roastbeef, l'unico piatto che sapessi pronunciare senza errori". Ben presto divenne Export Manager a Cleveland e nel 1985 fu nominato responsabile della filiale Danzas di Norfolk, in Virginia, dove ha conosciuto

sua moglie. Negli Stati Uniti Kunz visse per così dire un'anticipazione che in Europa si sarebbe verificata solo due decenni dopo: la liberalizzazione del traffico ferroviario. Delle oltre cinquanta società ferroviarie operanti nel trasporto delle merci, che godevano di importanti sovvenzioni statali, rimasero sostanzialmente quattro grandi società redditizie, che da una parte all'altra del continente trasportano tonnellaggi enormi su treni lunghi chilometri, nonché numerosi operatori minori per servizi feeder. "In occasione dell'Intermodal Show di Atlanta ho incontrato Theo Allemann, il carismatico leader di Hupac", ricorda Kunz. "Abbiamo discusso a lungo e alla fine ho capito che avrei voluto tornare in Svizzera, in Hupac". Nel 1988 tornò; sua moglie e i suoi figli si sono ambientati rapidamente in Ticino. Per alcuni anni Kunz ha lavorato come responsabile della produzione nel traffico combinato non accompagnato. La sua carriera procedeva e nel 2000 diventava vice direttore della casa madre. Nel 2003 ha assunto la direzione della consociata Hupac Intermodal SA e di Hupac SA.

Kunz viaggia molto, per stabilire contatti e creare nuove linee mentre cresce costantemente l'importanza dell'Europa dell'est. Recentemente Kunz si è recato in Russia, per concretizzare il progetto di un collegamento tra Polonia e Mosca, passando attraverso l'Ucraina. Un altro viaggio lo portò a Costanza, per fare del porto rumeno la porta del traffico combinato diretto a est. Kunz si mantiene in forma facendo del jogging mattutino nei boschi, poi si reca al lavoro motivato e pieno di spirito d'iniziativa. "Siamo un team", sottolinea. "Il credo di Hupac è di delegare a ogni livello la responsabilità ai propri collaboratori. Io lavoro volentieri con quei giovani che hanno la "grinta" (in italiano nel testo, N.d.T.) necessaria per affrontare e risolvere i problemi".

### Lo sviluppo dei carri continua

Hupac intende proseguire anche in futuro la sua opera di potenziamento della flotta di carri. Sempre Hafner: "Dobbiamo potenziare la flotta per poter essere indipendenti e flessibili. È un dato di fatto: oggi, a seguito dell'aumento quantitativo del trasporto merci su rotaia in Europa, di cui ci rallegriamo, c'è carenza di carri. Si tratta, però, di un materiale di non facile reperibilità, quindi la carenza di carri può diventare un ostacolo alla crescita". Tuttavia la politica del materiale rotabile non si basa solo sulla crescita puramente quantitativa. Tenendo fede al suo spirito innovativo, Hupac si è infatti sempre occupata anche dello sviluppo dei carri, non da ultimo grazie all'impulso dato dai soci. E rieccoli, gli azionisti. È così che l'azienda ha commissionato, per esempio, lo sviluppo di carri che permettono di trasportare i cosiddetti megatrailer anche su tratte di limitata altezza. Una scelta sicuramente azzeccata, visto il successo riscosso. Prosegue Hafner: "Noi portiamo avanti sistematicamente lo sviluppo dei carri". Quindi alla Hupac si assiste con un certo disagio al dibattito, promosso principalmente dai Paesi Bassi, sull'introduzione generale dei cosiddetti "megacamion", mezzi combinati che raggiungono i 25,25 m di lunghezza e possono trasportare, nei Paesi Bassi, fino a 60 t. Howald mette in guardia: "A cosa si deve il grande successo del con-

tainer? Sicuramente anche alla standardizzazione dei processi di trasporto. Ogni scostamento dagli standard, standard a cui nel trasporto intermodale siamo giunti alla fine di un processo durato decenni, rappresenta una potenziale fonte di disturbo, e di conseguenza un fattore di costo". E Hafner aggiunge: "Non dobbiamo dimenticare che gli investimenti nel settore ferroviario, di cui fa parte anche il trasporto intermodale, sono ingenti e a lungo termine. In altre parole: le aziende hanno bisogno di programmi e investimenti sicuri. Quindi sul fatto dei 25,25 m noi diciamo: Attenzione! La politica dei trasporti rifletta attentamente sulle conseguenze".

### Programmati 350 milioni di franchi entro il 2010

A proposito di soldi: entro il 2010 Hupac intende investire altri 350 milioni di franchi in terminal, in materiale rotabile, in IT, tanto per citare solo alcuni dei settori salienti. Hafner è convinto che l'azienda riuscirà a gestire con successo anche questo intervento. "Puntiamo sul nostro concetto consolidato delle tre colonne. Vuol dire che finanzieremo gli investimenti con il cash flow, con i crediti e/o con aumenti del capitale". Il successo di questa strategia l'azienda lo può provare con le cifre alla mano. Gli azionisti vengono da anni ricompensati con quella che Hafner definisce una "rendita proporzionata al rischio".

### Peter Hafner

Direttore Finanze e Amministrazione  
del Gruppo Hupac



### "Tutti noi ci identifichiamo molto con l'azienda"

Sulla sua scrivania si accumulano le pratiche, computer e calcolatrice sono a portata di mano, perché tocca a Peter Hafner raccogliere le fila finanziarie del Gruppo Hupac. Nato a Zurigo nel 1956, ha studiato economia aziendale presso l'Università di San Gallo, laureandosi in economia. Dopo un tirocinio presso un istituto bancario, ha voluto orientare in altri settori la propria carriera professionale. "Il mio sogno era quello di lavorare come direttore di un ente turistico", racconta il tranquillo e riflessivo manager finanziario. Dopo un'altra esperienza all'interno di un istituto di ricerche economiche di Bellinzona fece domanda per diventare direttore dell'ente turistico di Wildhaus e a soli 28 anni ottenne il posto. Hafner: "È stata un'esperienza coinvolgente, ma non era un lavoro che avrei potuto fare per tutta la vita". Successivamente passò all'Agie di Losone, dove andò a ricoprire diversi ruoli dirigenziali nei settori della finanza e dell'amministrazione.

Dal 1990 è responsabile del reparto Finanza & Amministrazione di Hupac SA.

"La qualità di vita in Ticino è semplicemente più elevata che non a nord del Gottardo", spiega Hafner, che con sua moglie vive a Verscio in Centovalli, nei pressi del Teatro Dimitri. I suoi figli sono ormai grandi e vivono per conto proprio. Ogni giorno si reca a Chiasso utilizzando i mezzi pubblici: all'andata legge il giornale, mentre al ritorno spesso lavora a ciò che è rimasto in sospeso nel corso della giornata.

"Mi piace l'idea che in Hupac possiamo raggiungere obiettivi ecologici, oltre che economici", dice Hafner. In molti paesi la fatturazione delle prestazioni di trasporto resta molto complessa, nonostante i software dedicati. In particolare le complesse norme sull'IVA, che variano di paese in paese, rappresentano una sfida quotidiana per il team finanziario di Hupac e per il suo responsabile, che dal 2003 è anche vice direttore del Gruppo. Hafner coordina le finanze di tutto il Gruppo Hupac e delinea la politica degli investimenti. È convinto che la NTFA aiuterà Hupac a compiere un balzo in avanti, perciò l'azienda ha bisogno di nuovi carri, il cui finanziamento deve trovare una base solida.

"Ci affacciamo su nuovi mercati, ma non dobbiamo espandere in troppe direzioni perché ci costerebbe caro. Dobbiamo reagire in maniera mirata e veloce", spiega il direttore finanziario con tono sportivo. In passato, nel tempo libero, Peter Hafner giocava a calcio arrivando fino alla serie maggiore, dove ha militato, tra l'altro, nella FC St. Gallen e nell'AC Bellinzona, "un difensore che occasionalmente trovava anche la via del gol". Oggi durante i fine settimana si rilassa pescando nelle acque impetuose del Maggia o di altri fiumi ticinesi. Non facciamo fatica a credergli, quando dice che la domenica sera è contento di tornare al lavoro. "Per me Hupac incarna l'idea di una squadra di grande unità: tutti noi ci identifichiamo fortemente con la società. La cultura aziendale è centrale per la motivazione dei dipendenti, perché sono loro, in ultima battuta, a decidere se la baracca funziona".

L'ampliamento dell'infrastruttura IT è una questione che sta particolarmente a cuore a Bernhard Kunz. All'interno della UIRR Hupac ha sempre partecipato attivamente a tutti i principali sviluppi di tecnologie informatiche. Nel contempo l'azienda ha "covato" anche parecchie idee proprie. Solo l'anno scorso è stato presentato il progetto "e-train", che permette di seguire in tempo reale la posizione dei treni. Dice Kunz: "Il track & trace è un'esigenza fondamentale dei nostri tempi. I clienti vogliono sapere dove si trova il loro carico e quando arriverà. Vogliono essere informati degli incidenti di percorso. Un monitoraggio preciso della spedizione è essenziale per garantire la qualità, la soddisfazione del cliente e anche l'impiego ottimale delle risorse". E Kunz assicura che nei prossimi anni le possibilità dell'IT verranno aumentate.

E a proposito del personale? Come stanno le cose? E che intenzioni si hanno? Su quest'argomento il trio dirigenziale ha le idee chiare. Dice Kunz: "Noi siamo fornitori di servizi, quindi abbiamo bisogno di persone. Di collaboratori ben qualificati, fortemente motivati, disponibili e leali. E se queste doti le richiede un datore di lavoro, questo datore di lavoro deve anche offrire qualcosa in cambio.

I soldi sono un aspetto, l'altro è un posto di lavoro interessante, sicuro, ricco di prospettive. Per la scelta e l'organizzazione dello staff di collaboratori è decisivo il fattore continuità. Se vogliamo continuare a crescere, e pensiamo ad una crescita del 10-12% all'anno, è chiaro che non potremo fare a meno di altri collaboratori". Gli attuali circa 400 collaboratori del Gruppo dovrebbero quindi aumentare notevolmente nei prossimi cinque anni. Precisa Hafner: "Faremo però sempre in modo che la produttività del fattore uomo aumenti, grazie al miglioramento dei processi, o alle nuove tecnologie, o al supporto dei sistemi IT". Anche gli aspetti qualitativi non vanno trascurati. Conclude Kunz: "L'internazionalizzazione della nostra azienda si rifletterà anche nel suo personale. Infatti noi vogliamo essere, e lo saremo, sempre di più un operatore intermodale europeo. Se un giorno dovessimo diventare 'il primo' operatore europeo di trasporto intermodale, sarà il mercato a deciderlo. Noi non ci tireremo certo indietro".

 **Eckhard-Herbert Arndt**

### Peter Howald

Direttore Intermodal Services  
del Gruppo Hupac



### **“Sono affascinato da ciò che riesco a mettere in movimento con Hupac”**

È appena tornato da un viaggio di lavoro a Barcellona e Parigi, dove ha incontrato clienti e responsabili di società ferroviarie. Dal suo ufficio di Chiasso sta nuovamente parlando al telefono con Bucarest. Peter Howald è abituato ai viaggi e a lavorare in una rete internazionale, in quanto il Gruppo Hupac amplia la propria offerta di trasporti con slancio e strategie mirate. Nato nel 1953 a Berna, Peter Howald ha iniziato la sua carriera come addetto alle spedizioni merci di FFS, esperienza destinata a segnare la sua carriera futura. Dopo un intermezzo presso la Interfrigo di Basilea, una consociata ferroviaria per i prodotti refrigerati, è tornato in FFS, dove negli anni Ottanta a Milano ha rivestito il ruolo di vice rappresentante generale per il traffico merci. Ben presto ha intuito il potenziale di sviluppo del traffico combinato per il trasporto delle merci. Non è quindi un caso che nel 1988 Howald abbia assunto il ruolo di responsabile marketing in Hupac.

“Tutti noi siamo stati ispirati dal direttore Allemann”, ricorda. “In particolare mi ha impressionato il modo in cui è stato in grado di convincere i comuni, i proprietari e la Regione Lombardia in relazione alla costruzione del terminal di Busto Arsizio-Gallarate”. Attorno alla metà degli anni Novanta Howald è stato significativamente coinvolto nella progettazione e nell'introduzione del sistema Shuttle nel traffico combinato non accompagnato, mentre all'inizio del nuovo millennio si trattava di implementare il concetto di trazione integrata. Sicuramente il lavoro non manca al direttore Intermodal Services di un'azienda che opera praticamente in tutta Europa. Devono essere studiati programmi logistici in collaborazione con i clienti; bisogna allestire nuovi collegamenti, le prestazioni di trazione vanno ottimizzate, il servizio clienti è costantemente da perfezionare.

Nell'ambito della direzione Peter Howald è responsabile della gestione della clientela, un compito che è in grado di svolgere con indipendenza e flessibilità grazie alla struttura a capitale privato che caratterizza Hupac. Le ferrovie che possiedono società di trasporto combinato proprie tendono in prima linea a tutelare i propri interessi, relegando al secondo posto le esigenze dei clienti. “Hupac è un esempio di azienda libera. Approfittiamo appieno, dato che siamo una delle poche realtà private europee operanti nel settore del traffico combinato, delle possibilità offerte dall'apertura del mercato”, ribadisce Peter Howald. L'attenzione al traffico combinato, la strategia lungimirante del Consiglio di Amministrazione e “in particolare la fiducia da parte delle imprese di trasporto, che ogni giorno dobbiamo meritarcì”, hanno reso grande Hupac, sottolinea ancora.

Peter Howald è sposato e padre di due figli già grandi. È un uomo pieno di energia e oggi, dopo vent'anni di lavoro in Hupac, dice ancora: “Vivo nel mio lavoro, mi ci identifico pienamente. Mi affascina ciò che riesco a mettere in movimento con Hupac”.

# Facts & Figures 2007

## La società

Hupac è un operatore indipendente di traffico intermodale, leader nel trasporto combinato attraverso le Alpi Svizzere.

## Il capitale

All'impresa partecipano 99 azionisti. Il capitale azionario è di CHF 20 mio, detenuto per il 72% da autotrasportatori e spedizionieri e per il 28% da società ferroviarie. Così si garantisce vicinanza al mercato e indipendenza dalla ferrovia.

## La struttura del Gruppo

Il Gruppo Hupac è costituito da dieci imprese con sedi in Svizzera, Germania, Italia, Paesi Bassi e Belgio. La sede centrale è a Chiasso, sedi periferiche sono a Basilea, Busto Arsizio, Oleggio, Singen, Mannheim, Colonia, Rotterdam, Taulov, Varsavia. Ogni società agisce in un preciso ambito, per proporre soluzioni avanzate e rendere più efficiente la risposta complessiva del Gruppo.

## I collaboratori

Il Gruppo Hupac impiega 396 collaboratori, di cui 130 persone impiegate presso Hupac Intermodal in Svizzera, Danimarca e Polonia, 237 persone presso le filiali italiane Hupac SpA e Fidia SpA e 29 persone presso le restanti filiali in Germania e Olanda.

## Il servizio

Hupac gestisce un network di oltre 100 treni al giorno, collegando le principali aree economiche europee (traffico continentale) e i più importanti porti con le regioni interne dell'Europa (traffico marittimo). Obiettivo dell'azienda è di fornire servizi rapidi, regolari e affidabili per il trasporto merci su rotaia, apportando così un contributo importante al trasferimento dei traffici e alla qualità dell'ambiente.

## Shuttle Net (TCNA)

Hupac garantisce i vantaggi del trasporto combinato non accompagnato con il servizio Shuttle Net, uno dei maggiori in Europa per frequenza e capillarità dei collegamenti, con 97 treni shuttle al giorno. Nel 2006 il sistema Shuttle Net ha trasportato 591.000 spedizioni stradali, per un totale di 10,4 mio. di tonnellate nette.

## Autostrada Viaggiante

L'Autostrada Viaggiante è un'offerta complementare nel traffico di transito alpino, con 6 treni al giorno e 21.000 spedizioni stradali effettuate nel 2006, per un totale di 0,4 mio. di tonnellate nette. Gli autocarri vengono caricati su speciali carri ferroviari, e gli autisti li accompagnano in appositi vagoni letto.

## Il materiale rotabile

Hupac da sempre opera con materiale rotabile di proprietà, che oggi ammonta a 4.425 carri ferroviari e 13 locomotive di linea e/o manovra.

## I terminal

Hupac possiede e/o gestisce in proprio questi terminal: Busto Arsizio-Gallarate, Oleggio, Desio, Milano Greco Pirelli, Novara RAlpin, Aarau, Basel, Chiasso, Singen, Ede. Il terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate, inaugurato nel 2005, è uno degli impianti più grandi e moderni d'Europa.

## La trazione integrata

Hupac collabora con le ferrovie sulla base del principio della "trazione integrata", che prevede la responsabilità di un unico operatore per tutta la tratta. Questo nuovo sistema produttivo, avviato nel 2004, aumenta la qualità e la produttività del traffico. I partner ferroviari selezionati da Hupac per il transito alpino sono FFS Cargo, Intermodal DB Logistics, Trenitalia Cargo, Ferrovie Nord Cargo e Rail4Chem.

## Il supporto IT

Hupac assicura lo scambio dei dati con clienti, terminal, fornitori e altri operatori attraverso strumenti informatici avanzati come Goal (software integrato per il trasporto intermodale in Europa), Cesar (sistema informativo per i clienti collegato a oltre 130 terminal) ed e-train (sistema di monitoraggio satellitare dei treni).

## Qualità e Ambiente

Hupac investe da sempre nel suo sistema di gestione della qualità, certificato Quality Management System ISO 9001:2000, e nel sistema di gestione ambientale, certificato Environmental Management System ISO 14001:2004.

**Pronti per il futuro.**



**Hupac SA**  
Viale R. Manzoni 6  
CH-6830 Chiasso  
Tel. +41 91 6952800  
Fax +41 91 6952801  
info@hupac.ch  
www.hupac.ch

