



Gruppo Hupac: il bilancio del 2020

Comunicato stampa Hupac

L'ulteriore trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia richiede una maggiore focalizzazione della Svizzera sull'intero corridoio Nord - Sud. Solo con un'espansione coerente e tempestiva delle vie d'accesso, AlpTransit potrà soddisfare le future aspettative di trasferimento.

Nell'anno Covid 2020, Hupac ha nuovamente raggiunto un volume di traffico di un milione di spedizioni stradali. Il mantenimento della rete nonostante il calo dei volumi dovuto alla pandemia ha portato a un risultato d'esercizio negativo di CHF 2,5 milioni su un fatturato di CHF 597 milioni. Per l'anno in corso Hupac prevede una crescita del traffico a una cifra percentuale e un risultato d'esercizio positivo.

Hupac mantiene il volume dei trasporti nonostante la pandemia

Lo scorso anno il Gruppo Hupac ha trasportato su rotaia 1.014.686 spedizioni stradali o 1.913.000 TEU, pari a una leggera diminuzione dello 0,9% rispetto all'anno precedente. I principali fattori di influenza sono stati il crollo del traffico marittimo d'oltremare e il lockdown economico in Europa come conseguenza diretta della pandemia Covid-19 nella prima metà dell'anno. La domanda di traffico si è ripresa nel secondo semestre, raggiungendo il livello dell'anno precedente a fine anno.

Le conseguenze della crisi Covid sono state particolarmente sentite nel traffico transalpino attraverso la Svizzera. Nel periodo aprile-giugno la domanda è calata sensibilmente; tuttavia Hupac ha mantenuto la sua rete, fornendo così un importante contributo per garantire la logistica dei beni essenziali. "Nella primavera del 2020, le filiere intermodali sono diventate un'ancora di stabilità per l'approvvigionamento", spiega Michail Stahlhut, CEO del Gruppo Hupac. "Abbiamo risposto al calo di traffico su base settimanale del -40% con la stabilità della nostra rete". Nella seconda metà dell'anno, i volumi sono tornati al livello dell'anno precedente. Tuttavia, con un volume totale transalpino di 538.104 spedizioni stradali (-2,3%), il divario dei mesi di crisi non ha potuto essere completamente compensato.

Il traffico non transalpino ha chiuso il 2020 con una leggera crescita dello 0,5% a 434.033 spedizioni stradali. Mentre il traffico verso l'Europa orientale e sud-orientale si è sviluppato positivamente, altri segmenti come il traffico marittimo dai porti del Mare del Nord all'entroterra sono stati maggiormente colpiti dagli effetti Covid.



1

1. Foto Hupac

Conservazione della rete prima dell'ottimizzazione del carico

Anche dal punto di vista finanziario l'esercizio 2020 è stato fortemente condizionato dalla pandemia. Con CHF 597 milioni il fatturato annuo del Gruppo Hupac è stato inferiore del 2,3% rispetto all'anno precedente. I significativi cali di traffico e le perdite del secondo trimestre non hanno potuto essere compensati nel corso dell'anno, anche se la curva dei volumi ha mostrato una continua tendenza al rialzo dal terzo trimestre in poi. Tuttavia, i fattori di carico erano scesi così nettamente in primavera che i risultati finanziari negativi per questo periodo hanno portato al primo risultato annuo negativo del gruppo nella storia della società. Tenendo conto delle difficili circostanze e delle fluttuazioni, il risultato d'esercizio di CHF -2,5 milioni è stato comunque migliore delle previsioni iniziali.

Il trasporto combinato come risposta alla sfida climatica

Nei prossimi anni Hupac prevede un'ulteriore significativa crescita del trasporto combinato: oltre alla politica attiva di trasferimento modale della Svizzera, ora anche il Green Deal europeo sta fissando obiettivi ambiziosi. Le emissioni di gas serra del settore dei trasporti devono essere ridotte del 90% entro il 2050, e il trasporto ferroviario delle merci dovrà raddoppiare. Il trasporto combinato, con il suo collegamento intelligente di diverse modalità di trasporto, giocherà un ruolo chiave nel trasporto merci a basso impatto ambientale e socialmente sostenibile in futuro.

Già oggi la rete di Hupac Intermodal fa risparmiare 1,2 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno rispetto al puro trasporto su strada. La strategia con cui Hupac migliora ulteriormente la propria impronta ambientale comprende attrezzature terminalistiche a basse emissioni, edifici ad alta efficienza energetica e strumenti digitali per l'ottimizzazione dei processi lungo la catena del valore. Sono in programma i primi test con gru mobili alimentate a batteria. Ulteriori opportunità per operazioni terminalistiche a impatto zero si

stanno aprendo con l'idrogeno verde ricavato da fonti di energia rinnovabile come il vento, l'acqua o il sole. "Il trasporto combinato potrà realizzare le prime filiere di trasporto prive di gas serra già prima del 2030, e net zero sarà il nostro obiettivo entro il 2050", sostiene Hans-Jörg Bertschi, Presidente del Consiglio di Amministrazione del Gruppo Hupac.

Rispettare le promesse di AlpTransit - affrontare la riduzione dei sussidi

Il sistema AlpTransit è stato costruito per i treni lunghi, pesanti e alti del traffico merci. I parametri chiave sono una lunghezza treno di 740 metri, un peso di almeno 2000 tonnellate con trazione a mezzo di una sola locomotiva e un'altezza di 4 metri. Mentre lo sviluppo delle infrastrutture in Svizzera, compreso il corridoio dei 4 metri verso l'Italia, è in gran parte completato, ci sono ancora notevoli lacune lungo il restante percorso del corridoio Reno - Alpi. Questo ha un impatto diretto sulla competitività del trasporto combinato e di conseguenza anche sul trasferimento modale, dal momento che la prevista riduzione delle sovvenzioni svizzere deve essere compensata da un aumento della produttività.

In questo senso, il prossimo anno sarà la prova del nove per il concetto AlpTransit. "Come obiettivo di tappa, il nostro punto di riferimento per il 2022 è una lunghezza standardizzata dei treni di 690 metri via Luino e 625 metri via Chiasso", dice Michail Stahlhut. "Solo con i treni più lunghi e pesanti saremo in grado di assorbire la prossima marcata riduzione dei finanziamenti. È qui che i tecnici dei gestori delle reti sono chiamati ad ottenere il massimo dalle infrastrutture nella fase odierna di ampliamento: ogni metro conta".



2

2. Foto Hupac

Serve un cambio di prospettiva - focus sull'intero corridoio Nord - Sud

Le possibilità di trasferire più traffico verso un trasporto combinato ancora più ecologico non sono mai state migliori. Ma occorre creare sufficienti capacità sull'intero corridoio Nord - Sud per i volumi di traffico previsti, afferma Hans-Jörg Bertschi: "Ciò richiede una visione d'insieme e un'azione a livello di corridoio, promossa in particolare dalla Svizzera, affinché AlpTransit soddisfi le aspettative e possa realizzare ulteriori trasferimenti dalla strada alla ferrovia nella seconda metà di questo decennio".

È urgente innanzitutto aumentare la capacità nella valle del Reno a sud di Mannheim. Hupac appoggia l'idea del doppio binario continuo e dell'elettrificazione della linea Würth - Lauterbourg - Strasburgo ben prima del 2030, questo come aumento della capacità a sinistra del Reno e come bypass alla linea Mannheim - Basilea via Rastatt. Gli ampliamenti a quattro binari sulla riva destra del Reno non saranno completati fino a dopo il 2040 - il che è troppo tardi per il trasferimento. Altrettanto importante è il rapido potenziamento dell'alimentazione elettrica sulle linee Bellinzona - Luino - Gallarate e Domodossola - Novara/Gallarate, per consentire in futuro la circolazione di tutti i treni a 2000 tonnellate.

Anche l'aumento della lunghezza dei treni deve essere affrontato con urgenza. La Germania e i Paesi Bassi devono ancora adeguare le loro infrastrutture ferroviarie alla lunghezza standard dei treni di 740 metri. Si tratta di una situazione vantaggiosa sia per gli operatori del trasporto combinato che per quelli della rete infrastrutturale: con più carico utile per treno e meno fabbisogno di tracce, le scarse risorse vengono utilizzate in modo ottimale. A medio termine, la capacità deve essere ulteriormente aumentata per far fronte alla crescente domanda sul corridoio Nord - Sud. L'adeguamento dell'asse Zeebrugge/Anversa - Metz - Strasburgo - Basilea ai parametri standard del corridoio Reno - Alpi potrà offrire un'alternativa efficace per i volumi provenienti dal Belgio a partire dal 2030.

Accelerare il trasferimento - ulteriori misure

L'attuale quadro normativo è la base del successo della Svizzera nel trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia. Ha permesso una quota di mercato della ferrovia del 70% nel transito alpino e ha reso il Paese un pioniere della politica di trasferimento modale in Europa. Per continuare a spostare quote di mercato dalla strada alla ferrovia anche in futuro, le misure devono essere aggiornate e integrate. Dal punto di vista di Hupac, i punti cardine sono in particolare:

- Riduzione dei prezzi delle tracce al livello degli altri Paesi del corridoio Reno - Alpi come misura di politica climatica;
- Mantenimento di una TTPCP ridotta anche per i camion a zero emissioni, in modo da tenere correttamente conto di altri costi esterni come il rumore, la congestione, il rischio di incidenti, ecc.;
- Incentivi per la conversione a medio termine delle flotte di semirimorchi del trasporto stradale transalpino a lunga distanza attraverso la Svizzera, ad un equipaggiamento esclusivamente gruabile: ogni semirimorchio dovrebbe essere tecnicamente in grado di utilizzare l'opzione di trasporto combinato creata dall'investimento AlpTransit nel corridoio di 4 metri fino in l'Italia. Un'iniziativa di questo tipo innescerebbe un'ondata di innovazione da parte dei produttori per superare le inefficienze esistenti nel peso e nei costi di produzione dei rimorchi. Anche altri Paesi come la Germania stanno sostenendo la conversione delle flotte ai semirimorchi gruabili.

Nel contesto internazionale, le varie parti interessate devono superare in modo più coerente il pensiero nazionale e adottare una prospettiva di corridoio incentrata sulle esigenze del trasporto merci. Le seguenti misure migliorerebbero notevolmente le prestazioni del trasporto merci su rotaia e quindi aumenterebbero le possibilità di trasferimento modale:

- Assicurare le capacità di trasporto merci attraverso una pianificazione internazionale dell'utilizzo della rete a livello di corridoio;
- Gestione operativa integrata su tutto il corridoio, compresa la pianificazione dei lavori di costruzione in coordinamento internazionale;
- Priorità per il traffico merci a lunga distanza in caso di perturbazioni e interruzioni operative.

Prospettive 2021: espansione della rete e ripresa degli investimenti

Nei primi quattro mesi dell'anno il Gruppo Hupac ha registrato un'incoraggiante crescita del traffico di circa il 10%. Ciò è dovuto agli effetti Covid dell'anno precedente, ma anche alla forte domanda di servizi di trasporto intermodale. Il cuore dello sviluppo dei servizi è il trasporto di trailer nel transito alpino svizzero che per la prima volta ha un'alternativa reale su rotaia grazie al corridoio

dei 4 metri aperto alla fine del 2020. Per questo segmento di mercato Hupac gestisce una rete di 150 rotazioni alla settimana sulle relazioni con il Nord Italia e altre 10 rotazioni sulle relazioni gateway verso il Sud Italia. Altri punti focali dello sviluppo della rete sono Pordenone nel Nord-Est dell'Italia, Singen con nuovo traffico verso Monaco e Zeebrugge come hub per il traffico verso il Regno Unito, l'Italia, la Spagna e la Polonia. L'asse Benelux - Europa sudorientale con numerose destinazioni in Austria, Ungheria, Romania e Turchia mostra una crescita soddisfacente, che Hupac sostiene con aumenti di frequenza. Nel trasporto marittimo dell'entroterra, le conseguenze del blocco del canale di Suez continuano a farsi sentire. Tuttavia, la filiale ERS Railways è in grado di aumentare le partenze su alcune tratte della Germania meridionale. Per la fine dell'anno Hupac prevede una crescita a una cifra percentuale del traffico e un risultato d'esercizio positivo. Dopo il calo dovuto alla pandemia nel 2020, quest'anno si prevede un'impennata degli investimenti. A marzo è iniziata la costruzione del terminal di Brwinów, vicino a Varsavia; i terminal di Piacenza e Milano Smistamento seguiranno in estate. La messa in funzione è prevista per il 2023.



3

3. Foto Hupac

Comunicato stampa Hupac - 18 maggio 2021

☐ Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

☐ Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003