



Hupac: i deficit infrastrutturali rallentano il trasporto combinato

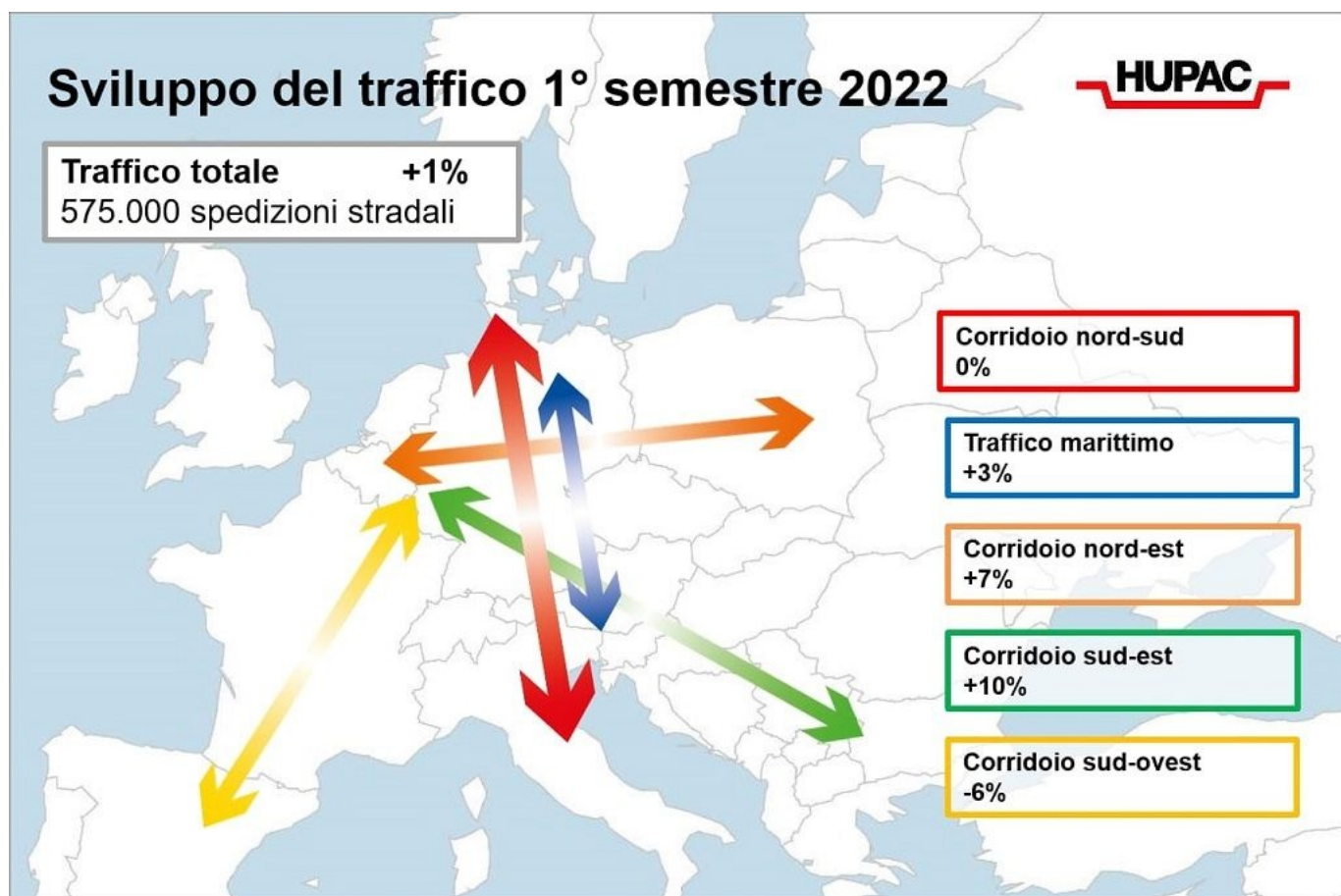
Comunicato stampa Hupac

Nonostante la domanda vivace, nel primo semestre del 2022 il traffico di Hupac è rimasto fermo al livello dell'anno precedente, con un moderato aumento dell'1%. I numerosi cantieri in Germania hanno avuto un impatto particolarmente negativo nei mesi di aprile e giugno.

Obiettivi di crescita non raggiunti

Nel primo semestre del 2022, il traffico nella rete di Hupac ha raggiunto un volume di 575.000 spedizioni stradali, pari a un moderato aumento dell'1% rispetto all'anno precedente. Dopo lo sviluppo vivace nel primo trimestre, con tassi di crescita mensili ad alta cifra, il traffico è crollato nei mesi di aprile e giugno. Ciò è dovuto alle chiusure delle tratte e alle limitazioni di capacità causate dall'intensa attività di costruzione sul Corridoio Reno - Alpi. Il segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera è stato particolarmente penalizzato. "Nel Corridoio Nord - Sud non siamo riusciti a raggiungere gli obiettivi di crescita prefissati" spiega Michail Stahlhut, CEO del Gruppo Hupac. "Per contro, il traffico nei corridoi Nord - Est e Sud - Est si è sviluppato in modo molto soddisfacente. Il traffico da/per la Spagna è rimasto al di sotto delle aspettative a causa delle restrizioni di capacità".

La situazione del traffico marittimo rimane tesa. La congestione nel traffico d'oltremare dovuta alla pandemia sta innescando effetti negativi a cascata anche nei porti marittimi europei, nei terminal inland e nelle operazioni del traffico combinato. A ciò si aggiungono le prestazioni carenti della rete ferroviaria tedesca. Nonostante un aumento del 3% rispetto all'anno precedente, la filiale ERS Railways non è ancora riuscita a raggiungere i volumi precedenti alla pandemia.



Hupac investe nella resilienza

Hupac affronta la persistente situazione di difficoltà della rete ferroviaria tedesca con un programma in dieci punti "Contingency & Resilience", presentato all'Assemblea Generale a maggio 2022. "La nostra risposta alle limitazioni di capacità causate dai cantieri sulla rete ferroviaria consiste nell'investire in riserve e misure per fronteggiare le emergenze" afferma Michail Stahlhut. Le prime misure sono già state attuate. Entro la fine dell'anno, la flotta di carri sarà notevolmente rafforzata grazie all'acquisto e al noleggio di quasi 900 moduli aggiuntivi. Un elevato numero di questi carri è stazionato come riserva nei nodi della rete per essere utilizzato in caso di irregolarità, contribuendo così alla stabilità del servizio di trasporto.

Hupac rafforza la sua posizione anche nel settore della trazione. La performance viene migliorata puntando su partner ferroviari di elevato profilo, approfondendo la collaborazione con SBB Cargo International, assicurando la disponibilità di macchinisti aggiuntivi che possono subentrare per conto di Hupac in caso di problemi e, infine, grazie all'informazione e alla gestione proattive. Nell'area terminalistica, i colli di bottiglia presso l'hub di Busto Arsizio-Gallarate sono stati superati incentivando i ritiri delle unità di carico.

Garantire la capacità della rete, scongiurare le crisi di approvvigionamento

Tuttavia, la preoccupazione principale del Gruppo Hupac è quella di garantire una capacità sufficiente nella rete ferroviaria. Per i lavori di costruzione previsti nei prossimi anni, l'attenzione deve essere sempre più rivolta al mantenimento della capacità e all'istituzione di percorsi di deviazione efficienti. Le esperienze negative degli ultimi mesi dimostrano che il trasporto combinato ha bisogno della piena capacità di tracce ferroviarie su base settimanale, anche durante l'esecuzione di misure di costruzione, per evitare colli di bottiglia nelle forniture.

"Tutti gli attori della catena di trasporto devono aumentare significativamente la loro ambizione di salvaguardare la capacità nelle circostanze attuali" chiede Stahlhut. Un rapido passaggio al puro trasporto su strada, infatti, è possibile solo in minima parte per i clienti del trasporto combinato. Gli ampi lavori di risanamento previsti nella rete tedesca a partire dal 2024 rappresentano un rischio per l'approvvigionamento a livello europeo se i lavori non sono coordinati con il mercato e non vengono creati corridoi di deviazione praticabili. Per evitare che ciò accada, è necessario migliorare il coordinamento internazionale dei cantieri su tutti i corridoi e, in alcuni casi, potenziare i percorsi di deviazione. Piccole misure come scambi aggiuntivi, modifiche alle regole operative, ecc. possono fare una grande differenza e devono essere implementate come priorità.

Anteprima della capacità per i clienti

Per i prossimi mesi, Hupac prevede un'offerta di capacità soddisfacente considerando l'attuale situazione di Covid-19 e nonostante i numerosi cantieri sul Corridoio Reno - Alpi. Un risultato raggiunto da Hupac insieme ai suoi partner grazie alle deviazioni, all'offerta di relazioni alternative e alla messa a disposizione di composizioni di riserva. Stahlhut: "Abbiamo compreso la richiesta dei nostri clienti di maggiore trasparenza e da agosto forniamo un'anteprima dettagliata della capacità con aggiornamenti mensili. Questo permetterà alle aziende di trasporto e agli spedizionieri di gestire meglio i volumi di traffico anche in caso di limitazioni di capacità".

Comunicato stampa Hupac - 04 agosto 2022

☐ 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