

Hupac, sviluppo del traffico 2022 al di sotto delle aspettative

Comunicato stampa Hupac

L'anno scorso, il Gruppo Hupac ha trasportato 1.104.000 spedizioni stradali nel trasporto combinato strada/ferrovia e nel trasporto marittimo dell'entroterra, registrando una leggera diminuzione del 1,8% o 20.000 spedizioni su strada. In particolare, le limitazioni di capacità in Germania hanno avuto un impatto negativo. Dopo un'attività vivace nel primo trimestre, con tassi di crescita mensili ad elevata cifra singola, il traffico è crollato nei mesi di aprile e giugno e nuovamente in autunno a causa dell'intensa attività di costruzione nel corridoio Reno-Alpi. Durante i periodi di punta, fino al 20% dei treni programmati non poteva circolare per cause operative. Nel quarto trimestre è iniziato un rallentamento congiunturale, attribuibile all'andamento sfavorevole dei prezzi dell'energia.

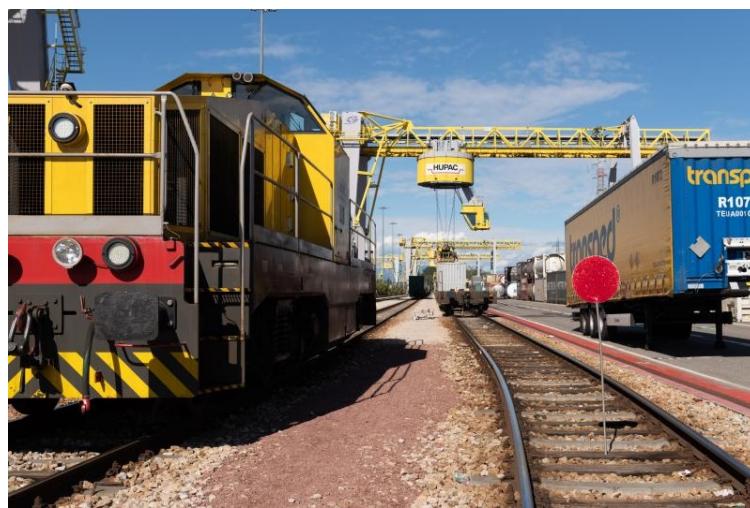
Complessivamente, il volume di traffico sul corridoio nord-sud ad alto volume è sceso del 2,9% a 767.000 spedizioni stradali. Il segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera ha subito un calo del 2,1% a 585.000 spedizioni. Per contro, il traffico di transito attraverso l'Austria ha segnato un andamento positivo con un +9,7% a 44.000 spedizioni, come anche i corridoi sud-est e sud-ovest con tassi di crescita rispettivamente del 2,9% e del 40,3%.

Anche il trasporto marittimo dell'entroterra continua ad essere fortemente influenzato da fattori esterni. Tra questi ci sono le catene di approvvigionamento globali perturbate a causa del COVID-19, con chiusure in Asia, e le incertezze causate dalla guerra in Ucraina. I trasporti marittimi di ERS Railways dai porti del Mare del Nord hanno registrato un calo del 3% a 184.000 spedizioni stradali.

Il fatturato del Gruppo Hupac è diminuito del 2,1% nel 2022 a CHF 668,5 milioni. Nonostante ciò, Hupac ha registrato un risultato annuale soddisfacente, con un utile annuale di CHF 7,6 milioni. Gli investimenti hanno raggiunto un livello elevato di CHF 84,3 milioni, poiché vari progetti sono stati ripresi dopo la pausa dovuta alla pandemia.

Debolezza congiunturale e persistenti problemi di capacità

Il caro-energia mette sotto pressione soprattutto le industrie ad alta intensità energetica, come quelle siderurgiche, chimiche e cartarie. Con la diminuzione di questi trasporti su rotaia, il carico di base del trasporto combinato in Europa si sta riducendo, ha spiegato Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SA, in occasione della conferenza stampa di bilancio del 4 maggio 2023 a Zurigo. A partire da gennaio 2023, inoltre, in Europa si registrano aumenti dei prezzi del trasporto ferroviario che sono significativamente superiori a quelli del trasporto su strada. Poiché il settore industriale è in fase di stagnazione o di declino, si stanno liberando notevoli capacità nel trasporto su strada. Di conseguenza si assiste a un significativo spostamento dei trasporti dalla ferrovia alla strada. Nella rete di trasporti di Hupac, ciò si traduce in un meno 10-15% per il periodo gennaio-aprile 2023 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, a seconda del segmento di trasporto.



"La combinazione di fattori negativi come la diminuzione del traffico dovuta alla situazione economica, gli elevati costi ferroviari, il calo delle tariffe di trasporto su strada e l'instabilità cronica della rete ferroviaria rappresentano un rischio reale per il trasferimento modale", afferma Bertschi. Infatti, nonostante la significativa diminuzione del volume del trasporto combinato in Europa nel primo trimestre, la qualità e l'affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria internazionale non sono migliorate. Ancora troppi treni vengono cancellati o subiscono ritardi di giorni. "Se l'affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria e la qualità del trasporto combinato non miglioreranno, nei prossimi mesi si prevede un ulteriore ritorno alla strada".

Misure per stabilizzare il trasferimento modale

Hupac mantiene stabile la propria rete di trasporto nonostante il calo della domanda. Dove necessario, si ottimizzano i concetti operativi e si riducono le sovraccapacità. Una rigorosa gestione dei costi in collaborazione con i partner contribuisce a fronteggiare la crisi grazie a strutture snelle e a una pianificazione flessibile della produzione.

Tuttavia, dipenderà soprattutto dalle condizioni quadro definite dalla politica dei trasporti se il traffico combinato riuscirà a

mantenere e, se possibile, ad ampliare la propria posizione di mercato nel contesto attuale. Il presidente di Hupac, Hans-Jörg Bertschi indica una serie di misure che rafforzerebbero la competitività del trasporto combinato e consoliderebbero i successi ottenuti finora:

Gestione della qualità dei treni shuttle nel transito alpino internazionale

Introduzione di una gestione operativa omogenea ed efficace per i treni del trasporto combinato del transito alpino internazionale sul corridoio Reno-Alpi, sotto il controllo dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria del corridoio - una misura particolarmente urgente in vista degli imminenti lavori di ristrutturazione dei corridoi e di costruzione della ferrovia della Valle del Reno. Data la sua importanza in termini di politica dei trasporti su questo corridoio, la Svizzera e il Dipartimento federale dei trasporti (DATEC) avranno un ruolo di primo piano nel fornire un impulso. Questo con il sostegno dell'Italia, che dipende fortemente da un sistema di trasporto transalpino funzionante per garantire la sua economia e il suo commercio estero.

Sostenere la competitività del trasporto combinato

Sospensione temporanea della riduzione annuale dei sussidi al trasporto combinato fino al superamento della crisi economica. Adeguando i sussidi al volume di trasporto ridotto nel primo trimestre del 2023, la perdita di concorrenzialità del trasporto combinato potrà essere parzialmente compensata.

Continuare il servizio dell'Autostrada Viaggiante fino al 2028

L'Autostrada Viaggiante è attualmente molto utilizzata a causa dell'aumento del traffico stradale. Il mantenimento dell'Autostrada Viaggiante fino al 2028 è una misura adeguata a contrastare il ritorno al trasporto su strada.

Migliorare la performance attraverso la trasformazione digitale

Un flusso trasparente di dati lungo l'intera catena dei servizi di trasporto combinato assicura un migliore utilizzo delle capacità e una pianificazione più efficace da parte dei singoli partner. I sistemi aperti esistenti, come il Data Hub di DX Intermodal, devono diventare lo standard per tutto il trasporto combinato in Europa.

Outlook: investimenti per garantire il futuro del trasporto combinato rispettoso del clima

Nonostante la difficile situazione attuale, Hupac continua a investire nei terminal, nei sistemi IT e nell'espansione della rete, creando così le condizioni per la crescita futura. "Accogliamo con favore la decisione positiva del DATEC di finanziare il terminal Milano Smistamento, che Hupac realizzerà in joint venture con Mercitalia Logistics entro il 2026", sottolinea Michail Stahlhut, CEO del Gruppo Hupac. Questo nuovo terminal gateway accelererà notevolmente lo sviluppo del traffico marittimo dell'entroterra dai porti italiani verso la Svizzera e la Germania meridionale.

Altri progetti terminalistici di Hupac sono in fase di realizzazione, come il terminal di Piacenza che sarà completato entro il 2025, l'espansione del terminal di Novara entro il 2025 e gli investimenti per la sostituzione delle gru a portale presso il terminal di Busto Arsizio-Gallarate.

In termini di sviluppo della rete, Hupac si sta concentrando sull'espansione dei servizi intermodali dal terminal di Köln Nord, la cui gestione è stata rilevata dal Gruppo Hupac all'inizio dell'anno. Il nuovo terminal di Brwinów, vicino a Varsavia, viene sviluppato come hub per i trasporti da/per l'Europa occidentale e meridionale. Nel mercato chiave del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, l'attenzione si concentra sui mercati del Benelux e sulle aree economiche dell'Italia nord-orientale, centrale e meridionale. Nel trasporto marittimo, il Gruppo Hupac persegue una strategia a lungo termine che punta sull'utilizzo sulla sua rete europea esistente. Mentre i porti del nord sono serviti dalla filiale ERS Railways, Hupac Intermodal mette a disposizione la propria rete per i volumi provenienti dai porti del Mediterraneo.

"Siamo convinti di offrire un reale valore aggiunto per una logistica rispettosa dell'ambiente e del clima con prodotti di trasporto combinato competitivi e orientati al mercato", afferma Stahlhut. Rispetto al trasporto su strada puro, la rete Hupac ha consentito di risparmiare 1,5 milioni di tonnellate di CO2 nel 2022, di ridurre il consumo energetico di 17 miliardi di megajoule e di alleggerire il carico stradale di 21 milioni di tonnellate di merci. Stahlhut: "La nostra strategia aziendale a lungo termine è parte della risposta alle principali sfide della società, come la protezione del clima, la transizione energetica e lo sviluppo economico sostenibile. Ci stiamo orientando in tal senso anche nell'anno in corso".

Comunicato stampa Hupac - 04 maggio 2023

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