



Hupac: condizioni sfidanti per il trasporto combinato

Comunicato stampa Hupac

Nel 2023 il Gruppo Hupac ha trasportato circa 975.000 spedizioni stradali nel traffico combinato strada/rotaia. Il calo della domanda di trasporto in Europa, gli aumenti dei prezzi del sistema ferroviario poco compatibili con il mercato e le notevoli carenze qualitative della rete ferroviaria tedesca mettono sotto pressione il trasporto combinato amico dell'ambiente.

Sviluppo del traffico 2023

L'anno scorso il Gruppo Hupac ha trasportato circa 975.000 spedizioni stradali o 1.866.000 TEU nel trasporto combinato strada/ferrovia e nell'entroterra marittimo. Ciò corrisponde a un calo di circa 130.000 spedizioni o dell'11,7% rispetto all'anno precedente. Tutti i segmenti di trasporto della rete europea di Hupac hanno risentito di questo andamento negativo, anche se in misura diversa. Nel mercato principale del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac ha registrato un calo relativamente contenuto del 7,6% a 540.000 spedizioni su strada.

Questo andamento negativo è dovuto principalmente alla contrazione della domanda di trasporto in Europa. Il trend recessivo è iniziato nell'autunno del 2022 in concomitanza con la crisi energetica e ucraina e ha coinvolto gran parte dell'economia globale nel corso del 2023.

I limiti dell'infrastruttura ferroviaria

La situazione è aggravata da una serie di fattori che determinano una crescente pressione sul sistema ferroviario. Tra questi, in primo luogo, la scarsa qualità della rete ferroviaria, particolarmente in Germania, dovuta a una manutenzione trascurata e a un'inadeguata pianificazione dei cantieri a livello nazionale e internazionale. Riduzioni di capacità, ritardi e cancellazioni di treni sono all'ordine del giorno su molti corridoi. Il grave incidente nella galleria di base del Gottardo, avvenuto nell'agosto 2023, ha rappresentato un ulteriore fattore straordinario. "Fortunatamente l'impatto sul trasporto merci è ridotto, poiché insieme alle FFS sono state trovate soluzioni valide" afferma Michail Stahlhut, CEO del Gruppo Hupac. "Ci aspettiamo che l'imminente e necessaria revisione generale della rete ferroviaria tedesca venga gestita in modo compatibile con il mercato, per non vanificare sul nascere la conversione dei trasporti auspicata a livello politico".

Aumento dei costi ferroviari, diminuzione dei sussidi in Germania

Anche il forte aumento dei costi del sistema ferroviario, con punte di percentuali a due cifre, ha un effetto controproducente. Gli elevati costi delle tracce e della trazione sono sproporzionati rispetto al servizio fornito. "Dobbiamo fare tutto il possibile per fermare la tendenza a ritrasferire il traffico dalla ferrovia alla strada" chiede Stahlhut. Invece, il sistema viene privato del sostegno di cui ha urgentemente bisogno, soprattutto in tempi di crisi. L'attuale riduzione, non programmata, delle sovvenzioni per i costi traccia in Germania sta peggiorando le condizioni quadro per il trasporto combinato e, data l'attuale situazione dei margini, porterà inevitabilmente a riversare i costi aggiuntivi sul mercato.



Misure concrete per il trasferimento del traffico in Svizzera

Dall'altro lato, la politica di incentivazione dell'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero va considerata positivamente. Le misure di sovvenzione sono stabili e hanno quindi un effetto anticiclico, creando fiducia e sostenendo il mercato nel lungo periodo. È quindi importante continuare a sostenere il trasporto combinato transalpino nei prossimi anni. "Il focus previsto sul trasporto transalpino a breve distanza dalla Germania meridionale e dalla Svizzera non deve andare a scapito di altri segmenti" chiede Hans-Jörg Bertschi, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac. "Il trasporto a lungo raggio, in particolare, è a rischio di ritrasferimento a causa della precaria situazione di performance e deve poter contare su un sostegno invariato".

Le misure infrastrutturali per garantire la capacità e la stabilità del corridoio Nord - Sud sono importanti quanto i finanziamenti orientati al mercato. "Le tratte Lauterbourg - Strasburgo - Basilea e Anversa - Metz - Basilea sono cruciali per raggiungere ulteriori progressi nel trasferimento modale: rappresentano un'alternativa alla ferrovia della valle del Reno e devono essere adeguate alle esigenze del trasporto merci" afferma Bertschi. Anche misure più contenute, come la predisposizione di binari di stazionamento, offrono un sicuro beneficio. Qui i treni possono aspettare di proseguire il viaggio in caso di interruzioni, invece di essere bloccati alla partenza. Gli impianti di binari nei pressi di Dottikon sono già disponibili e possono essere immediatamente attivati.

La strategia di Hupac per il futuro del trasporto combinato

Nonostante l'attuale difficile situazione economica, Hupac persegue la sua strategia per l'ulteriore sviluppo del trasporto combinato rispettoso del

clima. La rete europea viene adeguata a seconda delle esigenze del mercato. "In alcuni casi abbiamo consolidato temporaneamente le partenze" spiega Alessandro Valenti, Direttore Shuttle Net, "mentre per altri servizi abbiamo potuto ampliare l'offerta di trasporto, come ad esempio per il corridoio Benelux - Italia con partenze aggiuntive tra Zeebrugge e Novara e Busto Arsizio, e con un nuovo servizio per Piacenza a partire da febbraio 2024". Un'altra novità è l'aumento delle frequenze sulla linea Rotterdam - Varsavia/Brwinów.

Inoltre, Hupac lavora costantemente sui fattori che rafforzano la produttività e la competitività del trasporto combinato nel lungo periodo. "Treni più lunghi e pesanti, terminal efficienti, potenziamento della concorrenza attraverso la promozione di imprese ferroviarie private e la trasformazione digitale sono gli elementi più importanti per il successo del trasporto combinato" afferma Stahlhut. Inoltre, sono in corso investimenti consistenti per le infrastrutture terminalistiche in Italia, Germania e Spagna.

Comunicato stampa Hupac - 13 febbraio 2024

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