

da **Brevi ferroviarie** del 28 maggio 2024

Hupac supera le sfide e investe in terminal e digitalizzazione

Comunicato stampa Hupac

Il calo della domanda di trasporti in Europa e altre condizioni difficili hanno causato un calo dell'11,7% del volume trasportato dal Gruppo Hupac e a un risultato commerciale negativo nel 2023. Tuttavia Hupac ha proseguito i suoi investimenti strategici in nuovi terminal e progetti di digitalizzazione con l'obiettivo di fornire ai propri clienti servizi ancora più efficienti, competitivi e sostenibili.

I deficit di qualità della rete ferroviaria europea continuano a mettere sotto pressione la gestione economica del trasporto combinato. Sono necessarie misure di politica dei trasporti per evitare un ritorno del traffico merci dalla ferrovia alla strada.

Effetti negativi di crisi energetica e performance

Lo scorso anno il Gruppo Hupac ha trasportato circa 975.000 spedizioni stradali o 1.866.000 TEU nel trasporto combinato strada/ferrovia e mare-entroterra. Ciò corrisponde a un calo di 130.000 spedizioni, pari all'11,7%, rispetto all'anno precedente. Nel mercato principale del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac ha registrato un calo relativamente moderato del 7,6% a 540.000 spedizioni stradali. Anche il trasporto non transalpino, il secondo segmento di trasporto più importante del Gruppo Hupac, è diminuito del 14,9%. Il traffico marittimo dell'entroterra dai porti di Amburgo, Bremerhaven, Wilhelmshaven e Rotterdam ha totalizzato circa 156.000 spedizioni stradale o 295.000 TEU, pari a un calo del 13,2%.

Questo andamento negativo è dovuto principalmente al crollo della domanda di trasporto in Europa causato dalla situazione economica. La tendenza recessiva è iniziata nell'autunno del 2022 in relazione alla crisi energetica e dell'Ucraina e ha colpito gran parte dell'economia globale nel corso del 2023. Il grave incidente nella galleria di base del Gottardo nell'agosto 2023, ha rappresentato un ulteriore fattore straordinario. I lavori di ripristino del tunnel limitano in modo significativo la capacità di tracce fino a settembre 2024.

Diversi altri fattori mettono a dura prova il sistema ferroviario. Tra questi, l'aumento talvolta massiccio dei costi per l'energia e la trazione, nonché la scarsa qualità della rete ferroviaria, in particolare in Germania, dovuta a una manutenzione trascurata e a una pianificazione inadeguata dei cantieri. Questo ha portato a colli di bottiglia, ritardi e cancellazioni di treni su molti corridoi.

Nel settore del trasporto combinato, caratterizzato da un'alta intensità di risorse, è fondamentale reagire rapidamente alle fluttuazioni del mercato. Grazie a diverse misure come l'adeguamento della flotta di carri alla domanda, il consolidamento mirato della rete e la gestione coerente della capacità, Hupac è riuscita ad assorbire le perdite e a stabilizzare l'attività nel corso dell'anno. Considerate le difficili condizioni dell'esercizio 2023, il risultato del Gruppo di CHF -6,2 milioni può essere considerato accettabile, tanto più che Hupac è riuscita a portare avanti gli investimenti strategici in terminal e progetti IT per un totale di CHF 36 milioni.



Rischio di trasferimento inverso dalla rotaia alla strada - la politica deve adottare misure

Lo scorso anno lo ha dimostrato ancora una volta: le sfide che il trasporto combinato deve affrontare sono in costante aumento. "Da diversi anni stiamo vivendo una spirale negativa di scarsa disponibilità della rete ferroviaria a causa di interruzioni e lavori di costruzione, unita all'aumento dei costi dell'energia, della trazione e delle tracce" ha spiegato Hans-Jörg Bertschi, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac, in occasione della conferenza stampa sui risultati annuali tenutasi a Zurigo il 28 maggio 2024. La puntualità dei treni sull'asse nord-sud attraverso la Svizzera è scesa al 50% e le cancellazioni non programmate dei treni superano il 10%. In queste condizioni, la competitività del trasporto combinato è in sofferenza rispetto al trasporto su strada che dispone di sovraccapacità nell'attuale contesto di mercato recessivo.

Sono necessarie iniziative mirate di politica dei trasporti per sostenere il trasferimento modale. Anche piccole misure porterebbero un notevole sollievo:

- L'instabile situazione del traffico sull'asse nord-sud attraverso la Svizzera può essere migliorata in modo duraturo con la

creazione di binari di stazionamento per i treni. I binari tampone a nord e a sud delle Alpi assicurano che i treni possano lasciare i terminal anche in caso di interruzioni e possano essere parcheggiati temporaneamente lungo il corridoio fino a quando non sarà possibile proseguire il viaggio su una traccia successiva.

• A causa dei continui problemi di capacità della ferrovia della Valle del Reno, è urgente trovare alternative attraverso la Francia. L'adeguamento della tratta Belgio - Metz - Strasburgo - Basilea al profilo di 4 metri è una priorità. È nell'interesse della politica svizzera di trasferimento modale che il trasporto combinato tra il Belgio e l'Italia possa essere instradato attraverso il percorso più breve attraverso la Francia fino alla galleria di base del Gotthard. La Svizzera dovrebbe quindi co-finanziare l'ampliamento dei tunnel dei Vosgi, analogamente a quanto fatto in Italia. Come percorso alternativo, anche la linea Wörth - Strasburgo dovrebbe essere potenziata come linea di alimentazione di Alptransit per il traffico continuo di treni merci con trazione ibrida o Diesel.

Risulterà controproducente, invece, la prevista ridistribuzione delle sovvenzioni dal trasporto a lungo raggio a quello a corto raggio nel transito alpino attraverso la Svizzera. "Maggiore è la penetrazione del traffico nella rete tedesca, maggiori sono i deficit di qualità e i costi di produzione e quindi il rischio di backshift" afferma Hans-Jörg Bertschi. "I sussidi non devono quindi essere ridotti sui percorsi a lunga distanza, altrimenti si verificherà un ritrasferimento su strada". Per promuovere il trasporto combinato tra la Germania meridionale e l'Alsazia, e l'Italia, sono necessari ulteriori fondi per un totale di CHF 15 milioni.

Nell'ambito della discussione del rapporto sul trasferimento modale 2023 al Parlamento svizzero, i rappresentanti e le associazioni di tutte le modalità di trasporto del paese hanno sostenuto queste tre richieste politiche, in seguito alle quali la Commissione Trasporti del Consiglio Nazionale ha presentato tre mozioni in tal senso nella sessione di primavera. Il Consiglio Nazionale sarà la prima camera a decidere in merito l'11 giugno 2024.

La ristrutturazione globale della rete ferroviaria in Germania, prevista per il periodo 2024-2030, è urgente e necessaria dopo anni di negligenza, ma pone grandi sfide alla logistica europea. "Le chiusure totali di più mesi, con percorsi di deviazione talvolta estesi per diverse centinaia di chilometri e parametri performativi ridotti, non possono essere sostenute senza una compensazione finanziaria" sottolinea Michail Stahlhut, CEO di Hupac. "Appoggiamo la richiesta di includere i costi di deviazione come parte integrante degli investimenti infrastrutturali. Solo così il trasporto merci su rotaia potrà sopravvivere al lungo periodo di sofferenza determinata da una ristrutturazione globale dell'infrastruttura".



Hupac investe e contribuisce attivamente allo sviluppo del mercato

Nonostante la difficile situazione attuale, Hupac mantiene il proprio impegno per lo sviluppo del trasporto combinato e contribuisce al futuro del sistema con soluzioni innovative. "Dopo anni di preparazione, siamo riusciti a sviluppare una soluzione differenziata per il trasporto sostitutivo durante la chiusura della ferrovia della Valle del Reno vicino a Rastatt prevista per l'agosto 2024" afferma Stahlhut. "Grazie alla buona collaborazione con i gestori delle infrastrutture e le imprese ferroviarie interessate, saremo in grado di instradare per la prima volta il traffico merci attraverso la tratta Wörth - Lauterbourg - Basilea sulla riva sinistra del Reno, offrendo così ai nostri clienti una capacità di deviazione di circa l'80%". La gestione della tratta in Francia e l'utilizzo di locomotive ibride e di macchinisti bilingue comportano notevoli costi aggiuntivi. "Questo dimostra ancora una volta che è necessario un concetto e una regolamentazione a livello europeo su come coprire i costi addizionali per la gestione del traffico in caso di chiusure per lavori, senza rischiare un ritorno del traffico alla strada" sostiene Stahlhut.

L'ampliamento della capacità dei terminal è fondamentale per lo sviluppo a lungo termine del trasporto combinato. Nel luglio 2023, Hupac e il partner TP Nova si sono aggiudicati la gara d'appalto per la gestione del terminal di La Llagosta, vicino a Barcellona. Una volta completati i lavori di costruzione, il terminal entrerà in funzione nel 2025, aprendo nuove opportunità nel mercato in crescita della Spagna. Le attività di movimentazione del nuovo terminal Duisburg Gateway, di cui Hupac detiene una partecipazione del 26%, inizieranno già quest'anno. Nuove opportunità per il trasporto transalpino si presenteranno anche con l'entrata in funzione dell'ampliamento del terminal di Piacenza all'inizio del 2025: "L'impianto è stato ingrandito e potenziato con gru a portale e binari di trasbordo lunghi 750 metri" dice Michail Stahlhut. L'apertura del terminal di Milano Smistamento, al quale Hupac partecipa insieme a Mercitalia Logistics, è prevista per il 2026.

Anche la trasformazione digitale della filiera del trasporto combinato riveste un'importanza strategica. Hupac è da decenni leader nello sviluppo di sistemi informativi per la supply chain e di standard industriali per l'integrazione dei dati. Stahlhut: "Il nostro obiettivo è quello di rendere più efficienti le operazioni di pianificazione e coordinamento lungo la filiera, aumentando così la produttività dell'intero sistema. Con la piattaforma DXI abbiamo creato, in collaborazione con i nostri partner, un sistema innovativo per lo scambio di dati machine-to-machine tra operatori di trasporto combinato, spedizionieri, terminal e imprese ferroviarie". Il sistema è stato lanciato nel 2023 e conta già 15 partecipanti che scambiano quotidianamente i propri dati in un circolo di distribuzione autorizzato, senza alcun inserimento manuale. Altre 30 parti interessate stanno attualmente testando la piattaforma con la prospettiva di aderire al sistema a fronte di un piccolo contributo.

Sviluppo della rete e prospettive per il 2024

Per l'anno in corso, Hupac prevede volumi di traffico stabili nelle sue reti continentali e marittime. Le attività commerciali continueranno a concentrarsi su una gestione mirata della capacità e su un ampliamento mirato del network in base alla domanda di mercato.

In termini di sviluppo della rete, Hupac si concentra sul potenziamento dell'offerta dal terminal di Köln Nord che il Gruppo Hupac ha rilevato all'inizio del 2023, e sul rafforzamento del servizio sul corridoio Benelux - Italia. Per l'autunno dell'anno in corso è previsto un aumento della frequenza sulla relazione Zeebrugge - Piacenza e il collegamento della relazione Rotterdam - Brescia al terminal di Rotterdam C.RO con servizi di traghetto per il Regno Unito. È in programma anche il collegamento del porto di Lubecca alla rete Hupac attraverso l'hub di Ludwigshafen.

"Siamo convinti di poter continuare a 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 1,4 milioni di tonnellate di CO₂ nel 2023, di ridurre il consumo energetico di 15,5 miliardi di megajoule e di alleggerire il carico stradale di 18 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 - 28 maggio 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