



Ferrovie.it

da *Brevi ferroviarie* del 10 febbraio 2025

Hupac mantiene stabili i volumi e investe nella resilienza

Comunicato stampa Hupac

Nel 2024 il Gruppo Hupac ha trasportato 949.000 spedizioni stradali nel trasporto combinato strada/rotaia. Ciò significa che il volume dei trasporti è rimasto sostanzialmente invariato. Hupac contrasta le prestazioni talvolta critiche dell'infrastruttura ferroviaria con diverse misure.

Hupac considera positivamente il ruolo guida della Svizzera nel nuovo corridoio TEN-T Mare del Nord-Reno-Mediterraneo e l'assunzione della responsabilità congiunta del corridoio da parte della Svizzera e del Belgio. La fusione dei due corridoi transalpini svizzeri rappresenta un altro passo importante verso una gestione più efficiente del trasporto ferroviario internazionale di merci.

Sviluppo dei trasporti 2024

L'anno scorso il Gruppo Hupac ha trasportato circa 949.000 spedizioni stradali pari a 1.818.000 TEU nel trasporto combinato strada/ferrovia e nell'hinterland marittimo. Ciò corrisponde a un calo del 2,6% o di 26.000 spedizioni rispetto all'anno precedente. Nel suo core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac è riuscita a mantenere stabile il traffico (-0,2%) nonostante le limitazioni di capacità nella galleria di base del Gottardo. L'interruzione della linea via Modane e gli adeguamenti della rete nel nord-est dell'Italia hanno determinato un forte calo del traffico transalpino attraverso la Francia e l'Austria. Il traffico non transalpino con i mercati dell'Europa occidentale, nordorientale e sudorientale è rimasto sostanzialmente stabile, con un lieve calo dell'1,2%.

Costruire in modo compatibile con il trasporto merci: ecco come

Oltre al calo ciclico della domanda di trasporto, le condizioni problematiche della rete ferroviaria sono la causa principale di uno sviluppo del traffico inferiore alle aspettative. Le prestazioni precarie di un'infrastruttura ferroviaria obsoleta, soprattutto in Germania, incidono negativamente sull'affidabilità del trasporto. La ristrutturazione della ferrovia Riedbahn, tra Francoforte e Mannheim, recentemente completata, dimostra che è possibile realizzare un'opera a misura di trasporto merci. I fattori decisivi sono:

capacità sufficiente sugli itinerari alternativi in relazione alle tracce disponibili, anche attraverso la riduzione del trasporto passeggeri e l'istituzione di servizi sostitutivi in pullman

percorsi alternativi elettrificati con pochi chilometri aggiuntivi

buona qualità tecnica dei percorsi alternativi grazie alla manutenzione preventiva

assenza di lavori di costruzione simultanei sul rispettivo corridoio internazionale

tempo di preparazione sufficiente per le ferrovie.

Hupac investe in resilienza e stabilità

Questi criteri non dovrebbero essere presi in considerazione solo per le grandi opere di rinnovamento dei corridoi, ma in generale per tutti i cantieri, ad esempio anche per l'espansione della ferrovia della Valle del Reno. L'attenzione deve essere rivolta all'efficienza e alla sostenibilità economica per gli utenti della ferrovia. "Una capacità di deviazione dell'80% è il minimo indispensabile per evitare che il traffico merci migri verso la strada", afferma Michail Stahlhut, CEO di Hupac. "Se i costi aggiuntivi sono considerevoli, ci aspettiamo che il gestore dell'infrastruttura faccia delle concessioni. Dopo tutto, l'attuale crisi della performance è il risultato della negligenza strutturale e dei finanziamenti insufficienti del passato".

Hupac stessa sta adottando una serie di misure per aumentare la resilienza e la stabilità dei propri servizi. In occasione della chiusura totale della ferrovia della Valle del Reno nell'agosto 2024 per lavori di costruzione, Hupac ha avviato un progetto pionieristico di cooperazione transfrontaliera tra Francia, Germania e Svizzera. È stata istituita una navetta diesel attraverso l'Alsazia che ha permesso di aggirare l'interruzione della linea con 20 treni merci per direzione e giorno. Il servizio è stato fornito da FFS Cargo International e Captrain senza discriminazioni.



"A partire dall'inizio del 2025, una parte dei nostri trasporti tra il Belgio e l'Italia viene condotta attraverso la Francia anziché la Germania. Questo ci permette di ridurre il rischio di irregolarità e di migliorare l'affidabilità dei nostri servizi di trasporto", sottolinea Stahlhut. Sono in preparazione ulteriori soluzioni per il reindirizzamento dei trasporti. Le misure operative comprendono la messa a disposizione di composizioni di riserva, l'impiego di macchinisti di riserva e la pianificazione di capacità aggiuntive nei fine settimana per assorbire l'arretrato dei treni cancellati durante la settimana.

Oltre a questi sforzi interni, Hupac richiede il massimo impegno da parte di tutti gli attori della catena di trasporto per garantire una capacità in linea con il mercato. Per quanto riguarda le infrastrutture, Hupac raccomanda la creazione di binari di stazionamento lungo il corridoio nord-sud che

attraversa la Svizzera, ad esempio a Basilea, Karlsruhe, Offenburg e Chiasso. "Una misura importante per ridurre l'impatto delle interruzioni e mantenere il flusso del traffico".

La strategia di Hupac per il futuro del trasporto combinato

Nonostante l'attuale difficile situazione economica, Hupac resta fedele alla sua strategia di sviluppo del trasporto combinato. Al centro di questa strategia c'è l'ampliamento della capacità dei terminal in collaborazione con i partner. "Per quest'anno prevediamo l'apertura del nuovo terminal di Piacenza e di quello di Barcellona, cui seguirà, l'anno prossimo, il terminal di Milano Smistamento", afferma Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione. Inoltre, Hupac riconosce un grande potenziale nella digitalizzazione. "Stiamo lavorando, insieme ai rappresentanti di tutta la filiera, alla standardizzazione e all'ottimizzazione dei processi principali. Questo ridurrà la complessità e i costi operativi, migliorando la competitività del trasporto combinato rispettoso del clima".

Cooperazione internazionale per un'infrastruttura ferroviaria efficiente

La gestione dei corridoi transfrontalieri è un fattore cruciale per il futuro del trasporto intermodale in Europa. Il 90% dei treni merci del trasporto combinato attraversa i confini nazionali: una chiara indicazione del fatto che la politica e la gestione delle infrastrutture in Europa devono essere internazionalizzate con urgenza. "L'impegno congiunto di Svizzera e Belgio per il corridoio merci Mare del Nord-Reno-Mediterraneo rappresenta un significativo passo avanti. Ci aspettiamo ulteriori miglioramenti nella gestione dei corridoi, in particolare un migliore coordinamento e un'elevata affidabilità delle misure infrastrutturali internazionali, in un'ottica di sostegno alla politica di trasferimento modale verso la ferrovia", ha concluso Bertschi.

Un passo concreto sarebbe l'espansione del corridoio Anversa-Metz-Basilea, da tempo in discussione, a un profilo di 4 metri. La mozione della Commissione, adottata dal Parlamento svizzero nel 2023, prevede il cofinanziamento dell'ampliamento dei tunnel dei Vosgi sulla riva sinistra del Reno. Bertschi ha concluso: "Sosteniamo il dialogo con tutte le parti interessate a favore di soluzioni pragmatiche nell'interesse della competitività delle economie europee".

Comunicato stampa Hupac - 10 febbraio 2025

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