

da **Brevi ferroviarie** del 01 giugno 2017

Volumi record per il 50° anniversario di Hupac

Comunicato stampa Hupac

Nel suo cinquantenario, l'operatore svizzero del traffico combinato Hupac si presenta con un risultato di gestione molto buono. Con un volume record di 737.000 spedizioni stradali, l'azienda ha dato un rilevante contributo al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia. "Grazie a Hupac, per la prima volta da 20 anni a questa parte, nel 2016 meno di un milione di camion hanno attraversato le Alpi svizzere", commenta il presidente del Consiglio di Amministrazione Hans-Jörg Bertschi.

Forte crescita, risultati positivi

Nel 2016 Hupac ha veicolato su rotaia un volume record di 737.000 spedizioni stradali, pari a una crescita dell'11,5%. Sono stati impiegati circa 110 treni al giorno per il trasporto di spedizioni verso tutte le destinazioni europee e fino in Russia e in Estremo Oriente.

Nel core business del traffico transalpino attraverso la Svizzera, Hupac ha segnato un incremento del 19,4% equamente riconducibile al settore Shuttle Net, specialmente nel segmento dei semirimorchi di 4 metri via Lötschberg, e al settore Company Shuttle che gestisce treni completi dedicati ai grandi clienti. Con la forte crescita registrata nel traffico intermodale transalpino, Hupac ha così contribuito in modo determinante a far sì che nel 2016, per la prima volta da 20 anni a questa parte, il traffico pesante attraverso le Alpi svizzere potesse ridursi a meno di 1 milione di unità. Un risultato che nell'anno del suo cinquantenario riempie Hupac di particolare soddisfazione.

La strategia di sviluppo varata nel 2015 è risultata vincente anche sul piano economico. Rispetto all'esercizio precedente, contrassegnato dallo choc monetario CHF/EUR, l'utile annuo del Gruppo Hupac ha avuto un'evoluzione soddisfacente, raggiungendo il valore di CHF 10,8 milioni. I ricavi da forniture e prestazioni sono aumentati del 10,0%, i costi delle prestazioni fornite del 10,1%. Un cash flow pari a CHF 53,4 milioni (+29,3%) ha reso possibile l'autofinanziamento di investimenti per l'ammontare di CHF 29,7 milioni.

A fine anno, il personale in servizio è aumentato del 6,2%, attestandosi a 429 persone attive a tempo pieno. Presso la casa madre di Chiasso sono stati creati posti di lavoro in numero superiore alla media, perlopiù altamente qualificati. Bertschi: "Hupac poggia su solide basi e sta sistematicamente investendo nel futuro".



1

Galleria di base del Gottardo: buon inizio, ma ritardi nell'integrazione internazionale

L'attività ferroviaria attraverso la galleria di base del Gottardo, iniziata nel dicembre 2016, si sta svolgendo senza intoppi. Sulla ferrovia di pianura via Luino i treni merci pesanti hanno ora bisogno di una locomotiva in meno, mentre sulla linea via Chiasso questo importante incremento di produttività sarà realizzabile solo nel 2020 con l'entrata in funzione della galleria di base del Monte Ceneri.

Nel trasporto internazionale non è stato finora possibile abbreviare i tempi di viaggio, motivo per cui sul corridoio Benelux-Germania-Svizzera-Italia si viaggia con i medesimi orari del 2015. "Il 90% del possibile risparmio di tempo svanisce a causa delle attese", ha spiegato Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SA, nella conferenza stampa di bilancio tenutasi a Zurigo in data 1.6.2017. Una pianificazione delle tracce concordata a livello internazionale e che consenta di trasferire sul mercato gli incrementi di produttività derivanti dalla galleria di base del Gottardo si trova in una fase ancora embrionale.

Hupac si sta preparando già da anni all'abolizione dei contributi d'esercizio per il trasporto intermodale prevista in Svizzera entro fine 2023. La parola d'ordine è ridurre i costi di produzione e aumentare il carico utile per treno da compensare la soppressione dei sostegni finanziari senza perdere in concorrenzialità nei confronti del trasporto su gomma. Ma mentre in Svizzera il completamento del corridoio di 4 metri via Chiasso e Luino assicurerà una produttività ottimale, sul corridoio di traffico merci Rotterdam-Genova si deve constatare ritardi nell'eliminazione delle strozzature di produttività. "Tonnellaggio di 2000 t trainato da una sola locomotiva, lunghezza di treno di 740 metri e profilo di 4 metri sono parametri fondamentali per un esercizio economico del trasporto intermodale", sottolinea Bertschi. Ciò nonostante, in Germania e in Belgio permangono dei limiti alla lunghezza di treno, in Italia al tonnellaggio.

"Per compensare la soppressione dei sussidi d'esercizio in Svizzera, dal 2023 in avanti dobbiamo aumentare la produttività in modo integrato, a tutti i livelli", insiste Bertschi. "Mentre il trasporto su strada sta rafforzando la propria competitività grazie a bassi costi del gasolio e a innumerevoli innovazioni, quello su rotaia sta visibilmente perdendo terreno".

È dunque in pericolo l'attesa di autofinanziabilità del trasporto intermodale, malgrado la galleria di base del Gottardo e il corridoio di 4 metri sulle tratte di accesso in Svizzera e in Italia? I due terzi degli odierni contributi d'esercizio potranno essere compensati se vi sarà un puntuale adeguamento infrastrutturale a livello di corridoio, cosa che però allo stato attuale non sembra sia garantito. Per un terzo di tali sussidi esiste una lacuna che rappresenta un serio rischio per il traffico combinato attraverso la Svizzera. Un ulteriore aggravio è dato anche dai numerosi cantieri che nei prossimi anni costelleranno la rete ferroviaria e in particolare dai problemi derivanti da un insufficiente coordinamento internazionale e da una scarsa considerazione per le esigenze di mercato.

Sfruttamento congiunto dei potenziali di produttività

Come misura finalizzata al conseguimento dell'effetto di trasferimento del sistema Alptransit, Hupac propone un coordinamento internazionale nella pianificazione delle tracce per il transito in Svizzera sul corridoio di traffico Benelux/Germania/Svizzera/Italia. L'obiettivo è quello di pianificare e cadenzare al meglio le capacità di tracce disponibili. „Se invece di aspettare alle frontiere i treni viaggiano, tutti ci guadagnano: si liberano dei binari, locomotori e macchinisti possono essere impiegati in modo più produttivo, la rotazione dei carri migliora, nei terminal la gestione degli slot diventa più efficiente e i clienti sono soddisfatti”.

Pertanto, in cima alla lista delle priorità dei ministeri dei trasporti e dei gestori delle infrastrutture deve figurare anche l'eliminazione dei deficit infrastrutturali. Le esigenze del traffico merci su rotaia sono diverse da quelle del traffico passeggeri. Spesso si tratta di misure di minore entità, come ad esempio il prolungamento di binari di sorpasso ma pur sempre specifiche del traffico merci, a cui si deve dare un'adeguata priorità se si vuole trasferire il traffico pesante dalla strada alla rotaia. Bertschi: „Potremo beneficiare pienamente della maggiore produttività legata a un efficiente corridoio di traffico merci solo se anche la Germania implementerà l'upgrade ai 740 metri. È un passo di vitale importanza per il nostro settore, dati gli enormi progressi che a breve il trasporto stradale compierà grazie ai gigaliner, al platooning e ai motori a basso consumo.”

Anche per questo motivo è necessario un attento vaglio di ulteriori misure a supporto del trasferimento del traffico, soprattutto nella delicata fase di transizione che di qui al 2030 vedrà un corridoio disseminato di cantieri e limitazioni. „Il dimezzamento dei prezzi di traccia, di cui si sta attualmente discutendo in Germania, è un chiaro segnale che avrebbe un effetto immediato sul trasferimento”, afferma Bertschi. È uno strumento trasparente e non discriminatorio che anche la Svizzera, visti i suoi prezzi di traccia molto elevati, dovrebbe prendere in considerazione.



2

„One Belt, One Road”: Hupac coglie le opportunità di traffico merci in Cina

Nel 2016 Hupac ha arricchito il suo già ampio ventaglio di servizi di trasporto intermodale. A inizio anno, nuovi treni della rete intermodale Shuttle Net hanno iniziato a circolare fra Venlo (NL) e Busto, e fra Zeebrugge e Novara. Nel giugno 2016 è stato introdotto un collegamento fra Rotterdam RSC e Brescia, mentre il treno shuttle inaugurato nel mese di settembre fra Le Havre e Ludwigshafen rappresenta il primo collegamento del mercato francese alla rete di Hupac. Particolarmente vivace è stato lo sviluppo del segmento dei semirimorchi di 4 metri tra Benelux/Germania e Italia via Lötschberg/Sempione. Per numerose relazioni è stata aumentata la frequenza delle partenze.

Nel settore Company Shuttle sono stati organizzati, su mandato di grandi clienti, i collegamenti Geleen (NL) - Busto Arsizio, Rotterdam Europort - Novara (IT), Piacenza - Oradea (RO), Anversa Combinant - Busto Arsizio e Zeebrugge - Oradea (RO).

Primi successi si sono registrati anche nel traffico merci da/verso la Cina. La filiale inaugurata nel 2016 a Shanghai ha potuto organizzare i primi trasporti e a fine maggio 2017 un treno blocco di Hupac è partito da Korla, nella Cina nord-occidentale, verso alcune destinazioni in Germania e Francia. A giugno 2017 Hupac inaugurerà un servizio regolare di treno shuttle tra Ludwigshafen e i terminal di Brest/Malaszewicze dove si stanno gestendo forti volumi di traffico transcontinentale. „Come primo passo della nostra strategia in Cina, intendiamo aprire la nostra rete europea ai trasporti da/verso la Cina”, spiega Bernhard Kunz, CEO del Gruppo Hupac. Da Brest/Malaszewicze, le spedizioni del traffico Far East potranno avvalersi della capillare rete intermodale e del servizio door-to-door di Hupac.

Investimenti nel futuro

Hupac sta portando avanti in modo sistematico la propria strategia di investimenti avviata nel 2015. Nel 2016 sono state emesse ordinazioni per 260 nuovi carri, nel 2017 per altri 450. Inoltre, a fine maggio 2017 Hupac ha sottoscritto un contratto per l'acquisto di otto locomotive multisistema („D-A-CH-I-NL”), le cui prime consegne sono in programma per maggio 2018. Le locomotive circoleranno sotto la direzione dei partner ferroviari e verranno impiegate esclusivamente per i trasporti di Hupac. „Una misura volta ad aumentare l'efficienza e ad assicurare la qualità”, aggiunge Kunz.

Consistenti risorse stanno confluendo anche nella trasformazione digitale del Gruppo, il cui ambito spazia dall'ottimizzazione dei processi alla creazione di piattaforme, dall'automazione della comunicazione fino all'introduzione di modelli di business innovativi. Per i terminal di Hupac è prevista l'installazione di gate in tecnologia OCR per la rilevazione dei dati dei treni e delle unità di carico, mentre il tool di gestione della capacità SPEAK servirà a migliorare la pianificabilità delle catene logistiche. Per quanto riguarda il materiale rotabile, la tecnologia sensorica ne aumenterà il livello di sicurezza e renderà possibile la manutenzione predittiva. I clienti potranno invece contare su piattaforme integrate booking-to-billing e su un migliore flusso delle informazioni.

Prospettive per il 2017

Nei primi mesi dell'anno corrente Hupac ha potuto registrare un'evoluzione positiva del traffico merci, con un incremento del 9,3% del traffico transalpino e del 7,8% del traffico totale, rispetto al medesimo periodo dell'anno precedente. Entro fine anno si attende tuttavia un rallentamento della crescita dovuto ai sei mesi di chiusura della linea di Luino per i lavori di adeguamento al corridoio di 4 metri, da completarsi nel 2020. I trasporti verranno dirottati su Domodossola e Chiasso, ma sono comunque da prevedersi irregolarità e una minore capacità.

Nel giugno 2017 Hupac festeggerà il suo 50° anniversario insieme ai suoi collaboratori, clienti e partner. La joint venture che quattro trasportatori e le FFS avevano fondato in Ticino nel 1967 con un capitale iniziale di 500.000 franchi è oggi diventata il più

importante gestore di rete nel traffico intermodale europeo. „Guardiamo con orgoglio al nostro passato”, sottolinea Bernhard Kunz. „Vicinanza al cliente, investimenti in risorse proprie e apertura alle innovazioni sono da sempre le linee guida di Hupac. Gli anni a venire porteranno altre importanti sfide, ma insieme ai nostri collaboratori, clienti e partner vogliamo affermare il trasporto intermodale come protagonista del traffico merci a lungo raggio in Europa”.



3

Comunicato stampa Hupac - 01 giugno 2017

- 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