

Conferenza stampa sul bilancio

Infrastrutture, valore aggiunto per il trasferimento del traffico

Zurigo, 15.5.2013 Un corridoio efficiente e moderno per il traffico merci via Gottardo andrà a compensare una buona parte degli oggi necessari sussidi d'esercizio per il trasporto combinato. L'interazione con nuovi grandi terminali in Svizzera consentirà alla NEAT di trasferire su rotaia ulteriori volumi di traffico marittimo e continentale.

Il potenziamento della linea del Gottardo comporta vantaggi quantificabili per la Svizzera

Tratta di pianura, binari di sorpasso, sufficiente profilo di linea: una volta concretizzati questi tre requisiti infrastrutturali per il corridoio del Gottardo, operatori del trasporto combinato, imprese ferroviarie e gestori delle infrastrutture ne trarranno un profitto di 135 milioni di CHF all'anno, un risultato a cui perviene un progetto di master commissionato dall'associazione di categoria Cargo Forum Schweiz¹. I necessari interventi di potenziamento infrastrutturale comprendono la NEAT, il prolungamento dei binari di sorpasso e il corridoio di 4 metri. Il beneficio aggregato derivante da questi tre interventi corrisponde al 75% delle sovvenzioni che la Confederazione assegna ogni anno al trasporto combinato.

Anche la realizzazione del corridoio di 4 metri, su cui il Parlamento dovrà deliberare nei prossimi mesi, è un progetto economicamente vantaggioso. Particolarmente elevato è il valore aggiunto economico per la tratta via Luino. „La rinuncia ad adeguare questa linea ad alta densità di traffico porta a uno scenario che svalorza l'intero investimento del corridoio di 4 metri“, ha spiegato Hans-Jörg Bertschi, presidente del consiglio d'amministrazione di Hupac SA, in occasione della conferenza stampa sul bilancio tenutasi a Zurigo. Per poter sfruttare il potenziale valore aggiunto il prima possibile, è necessario prefinanziare i lavori di costruzione in Italia. Le trattative per l'attuazione del corridoio di 4 metri sulla linea via Luino e Chiasso devono quindi proseguire senza indugio. Bertschi: „Senza un adeguamento delle linee fino ai terminal in Italia, l'utilità economica del progetto si annulla sull'intero corridoio.“

Grandi terminal: ampia funzione di concentrazione, gestione neutrale

I progetti dei grandi terminali di Basilea-Nord e Zurigo-Limmattal aprono nuove prospettive per il trasporto combinato. Hupac ritiene che gli impianti di trasbordo debbano assumere una funzione di concentrazione la più ampia possibile sull'asse nord-sud, anche in considerazione dell'apertura del tunnel di base del Gottardo e del previsto ampliamento dei porti liguri. I terminal devono essere progettati in funzione del traffico sia marittimo che continentale, come già avviene normalmente nei grandi terminali europei dell'entroterra. Essendo prettamente continentale una buona parte del traffico combinato di import/export della Svizzera, ciò consentirà di sfruttare preziose sinergie. È quindi impellente attrezzare gli impianti per il trasbordo di casse mobili e semirimorchi. L'obiettivo dev'essere quello di concentrare grandi volumi in modo da garantire da un lato una gestione economica degli impianti e, dall'altro, rendere possibile la formazione di treni blocco al fine

¹ „Quantificazione del beneficio per il traffico merci su rotaia derivante da un potenziamento totale della linea del Gottardo“, progetto di master di Jan Arnet e Renée van der Velde Zbinden, Scuola Superiore di Lucerna, su mandato di Cargo Forum Schweiz, aprile 2013, www.cfs.ch

di un efficiente instradamento dei trasporti sull'intero territorio nazionale. I nuovi terminal devono inserirsi in un strategia globale. „Se la Svizzera realizza un corridoio di 4 metri per il trasporto di semirimorchi su rotaia, i grandi terminali devono anche essere in grado di trasbordarli“, afferma Bertschi. Una limitazione del trasporto su strada verso/dal terminal è problematica e produce degli effetti negativi sulla concorrenzialità del trasporto combinato.

Per quanto riguarda la responsabilità gestionale ed operativa dei futuri grandi terminal, dovrebbe essere privilegiato l'aspetto dell'economia privata. Il futuro gestore deve essere inserito già oggi nella progettazione, in quanto un concetto operativo ottimale ed economicamente sostenibile è ciò che decide dell'efficienza gestionale. Hupac favorisce una gestione dei terminal di tipo misto che coinvolga tutti i portatori d'interesse di rilievo.

Traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale: l'autosostenibilità innanzitutto

Con il progetto di legge "Traffico merci ferroviario sull'intero territorio nazionale" posto in consultazione ad aprile, la Confederazione ridefinisce le condizioni quadro inerenti al traffico interno e import/export. Hupac accoglie con favore il criterio di parità dei diritti per il traffico merci nella fase di pianificazione e sostiene il principio dell'autosostenibilità. Un'analisi critica va tuttavia riservata al previsto incentivo federale di start-up per nuovi prodotti ferroviari, essendovi il rischio di una distorsione della concorrenza e di una cannibalizzazione delle offerte già esistenti. A livello internazionale, questo tipo di incentivazione si è infatti dimostrato inefficace. Un giudizio negativo va riservato anche in merito al previsto sostegno finanziario, da parte dei Cantoni e della Confederazione, alle offerte regionali di trasporto merci su rotaia che non coprono i propri costi. Esso crea infatti nuove situazioni di sussidiarietà e rafforza lo stato di difficoltà dell'infrastruttura ferroviaria negli agglomerati. Unico sostegno giustificabile sarebbe quello a regioni periferiche fortemente penalizzate dalla loro situazione geografica.

Evoluzione del traffico

Nel 2012, Hupac ha trasportato 646.214 spedizioni stradali nel traffico combinato non accompagnato, pari a 1,3 milioni di TEU. I clienti di Hupac hanno così liberato le strade europee da 2.800 camion al giorno, contribuendo sensibilmente a un traffico merci sostenibile ed ecologico. Il volume di traffico generato corrisponde a una flessione del 10,7% rispetto all'anno precedente. Questa evoluzione negativa è in primo luogo riconducibile alla debole domanda di trasporti dovuta all'attuale crisi economica in Europa e soprattutto in Italia. Il traffico attraverso la Svizzera è stato inoltre penalizzato da tre blocchi totali della linea del Gottardo per una durata complessiva di 40 giorni. Altre limitazioni sono provenute dai lavori di costruzione in corso sull'asse Lötschberg/Sempione. Nel complesso, il segmento del traffico transalpino attraverso la Svizzera ha segnato un calo del 11,9%, imputabile per circa la metà alle interruzioni di linea.

Nel traffico transalpino attraverso l'Austria, Hupac ha potuto registrare una crescita dello 0,7%, resa possibile dall'efficiente corridoio di 4 metri che consente di trasportare i moderni semirimorchi con profilo P400. In questo segmento Hupac ha potuto rafforzare la propria posizione di mercato. Un'evoluzione negativa ha caratterizzato il traffico non transalpino di import/export, con un segno meno del 20,1%. Alla luce del contesto congiunturale negativo, Hupac si è vista costretta a ridimensionare la capacità di trasporto e a consolidare l'offerta tra i porti occidentali e la Svizzera. L'introduzione di misure di consolidamento e l'adeguamento dei sistemi operativi hanno interessato anche le direttrici Benelux/Germania ↔ Polonia/Russia, Benelux/Germania ↔ Austria/Ungheria/Romania e Benelux ↔ Spagna.

Risultato d'esercizio soddisfacente

A causa del calo dei volumi, il fatturato di Hupac è diminuito del 7,8% attestandosi a CHF 454,5 mio. Grazie ad una rigida gestione dei costi, è stato conseguito un utile d'esercizio di CHF 4,4 mio. (+65,6%). Per fine anno, il cash flow del Gruppo ammontava a CHF 48,1 mio. Ciò corrisponde a una crescita dell'1,2% rispetto all'esercizio precedente. Gli investimenti in beni patrimoniali sono ammontati a CHF 33,3 mio. e hanno riguardato principalmente l'acquisto di carri ferroviari, il completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate e la costruzione del centro di rilavorazione delle sale montate a Busto Arsizio.

Prospettive

Per il corrente anno d'esercizio 2013 Hupac prevede una persistenza della fase recessiva, soprattutto nel traffico con l'Italia. Hupac sta comunque proseguendo nello sviluppo delle proprie attività. Nel transito alpino di semirimorchi con altezza laterale di 4 metri, Hupac offre già oggi una fitta rete di circa 130 treni shuttle alla settimana via Lötschberg e Brennero. All'inizio dell'anno il traffico verso Polonia, Russia ed Estremo Oriente è stato riorganizzato e reso più efficiente secondo il principio della trazione a responsabilità integrata via Polonia e Lituania. In Romania l'area economica di Ploiesti presso Bucarest è stata collegata alla rete intermodale; infine, con il treno shuttle Busto-Barcellona Hupac offre un primo collegamento con il corridoio merci europeo numero 5.

Profilo del Gruppo Hupac

Hupac è l'azienda leader nel trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere ed è uno dei principali operatori in Europa. L'azienda si impegna affinché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia anziché su strada, contribuendo così al trasferimento del traffico e alla salvaguardia dell'ambiente.

Hupac gestisce un network di 100 treni al giorno con collegamenti tra le maggiori aree economiche europee. Nel 2012 il volume di traffico ammontava a circa 646.000 spedizioni stradali. Il Gruppo Hupac conta circa 410 collaboratori occupati in 13 società con sedi operative in Svizzera, Germania, Italia, Olanda, Belgio, Danimarca, Polonia e Russia.

La Hupac SA è stata fondata nel 1967. Il capitale sociale ammonta a CHF 20 milioni ed è ripartito fra oltre 100 azionisti. Il 72% del capitale appartiene ad aziende di logistica e trasporto, il 28% a società ferroviarie. In questo modo si garantisce vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie.

Contatto

Irmtraut Tonndorf, Responsabile comunicazione
Tel. +41 91 6952936, itonndorf@hupac.ch