

Nel 2014 Hupac ha trasportato su rotaia oltre 660.000 spedizioni stradali.

Hupac presenta i vantaggi di Alptransit alla logistica europea

Chiasso, 30.01.2015 Oltre cento autotrasportatori hanno visitato il cantiere del tunnel di base del Gottardo su invito dell'operatore svizzero del trasporto combinato Hupac. Il tunnel, lungo 57 km, consente di attraversare in piano le Alpi, e migliora le condizioni di produzione per il trasporto su rotaia. L'effetto di trasferimento dipenderà dalla competitività del sistema ferroviario rispetto a quello stradale. Il calo del prezzo del diesel, gli elevati prezzi delle tracce ferroviarie e la rivalutazione del franco svizzero mettono a rischio lo sviluppo del traffico combinato attraverso la Svizzera.

Tabella di marcia rispettata Il 30 gennaio i rappresentanti di un centinaio di imprese di trasporto e di logistica di tutta Europa hanno visitato il cantiere del tunnel di base del Gottardo e si sono informati sui progressi del progetto Alptransit. «I lavori di costruzione procedono secondo programma» ha confermato Renzo Simoni, CEO del costruttore AlpTransit SA. La costruzione del "tunnel ferroviario più lungo del mondo" è già stata completata, mentre l'installazione delle componenti tecniche ferroviarie ha superato il 90%. «Dopo l'inaugurazione del 2 giugno 2016 inizierà la fase di prova, durante la quale i primi treni merci e passeggeri potranno attraversare il tunnel», ha affermato Simoni. «La messa in esercizio regolare seguirà quindi a dicembre 2016, con l'introduzione del nuovo orario dei treni».

Progetto lungimirante Il tunnel di base del Gottardo è il cuore della nuova trasversale ferroviaria alpina. Questo gigantesco progetto infrastrutturale è partito negli anni Novanta con l'obiettivo dichiarato di creare migliori condizioni quadro per il traffico merci su rotaia. Ulteriori elementi sono il tunnel di base del Ceneri, la cui apertura è prevista per la fine del 2019, e l'ampliamento delle tratte di accesso in Svizzera e in Italia con il progetto "Corridoio 4 metri", che verrà completato nel 2020. Interventi atti ad aumentare le capacità in Germania e in Francia completano il progetto globale. «A breve la logistica europea potrà approfittare della nuova infrastruttura», ha commentato Bernhard Kunz, direttore di Hupac. Tra i vantaggi più importanti rientrano i più ridotti tempi di percorrenza, il minore rischio di inconvenienti dovuti alle condizioni atmosferiche, e la possibilità di far transitare treni più lunghi e pesanti.

Nuove condizioni quadro sull'asse Rotterdam-Genova Il settore, però, deve adattarsi a nuove condizioni quadro: due anni dopo l'apertura del tunnel di base del Gottardo, i contributi d'esercizio concessi dalla Svizzera per il trasporto combinato transalpino verranno ridotti, e nel 2024 del tutto eliminati. «La migliore possibilità di gestire questa sfida sta nell'aumento massiccio della produttività del trasporto combinato», ha sottolineato Kunz. In futuro si dovranno trasportare più tonnellate per treno, il che sarà tecnicamente realizzabile sulla ferrovia di pianura. Il fatto che il trasporto combinato possa sussistere sul mercato senza sovvenzioni è dimostrato dalle numerose offerte di successo sull'asse est-ovest. Un fattore chiave sono i prezzi delle tracce. «Abbiamo bisogno di un sistema di prezzi delle tracce armonizzato sull'asse nord-sud attraverso la Svizzera, con chiari incentivi a favore dei treni pesanti», ha aggiunto Kunz. Se invece il miglioramento della produttività verrà assorbito dal prezzo delle tracce, non sarà possibile compensare la riduzione dei contributi d'esercizio, e la ferrovia perderà in competitività rispetto alla strada.

Sviluppo del traffico Nello scorso anno di esercizio Hupac ha trasportato su rotaia un totale di 660.109 spedizioni stradali, pari ad un incremento dello 0,5% rispetto all'anno precedente. La debolezza congiunturale, in particolare in Italia, il più importante mercato di destinazione dei trasporti di Hupac, ha continuato a influire sulla domanda di mercato. Nel core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac ha potuto mantenere i propri volumi. Il trasporto attraverso l'Austria ha registrato un calo

(-8,0%), mentre nel trasporto non transalpino è stato possibile ottenere un aumento del 5,7% grazie a nuovi collegamenti.

Prospettive per il 2015 Per l'anno in corso, Hupac si attende che la domanda resti stabile. Fattori d'insicurezza sono l'attuale calo del prezzo del diesel, che favorisce il trasporto merci su strada, e la nuova parità euro/franco, che va a scapito della competitività dell'offerta di traffico attraverso la Svizzera. «Ci stiamo concentrando sull'ottimizzazione della nostra rete Shuttle Net», ha dichiarato Bernhard Kunz. Nell'anno in corso verrà ulteriormente ampliato il segmento di mercato dei semirimorchi con altezza laterale di 4 metri. Grazie al redesign del traffico Italia ⇌ Scandinavia, Hupac potrà integrare nella sua rete nuovi collegamenti P400 Novara ⇌ Malmö e Colonia ⇌ Malmö.

All'inizio dell'anno, la nuova Business Unit "Company Shuttle" ha avviato la sua attività sotto la guida di Renzo Capanni, offrendo soluzioni su misura ai clienti con grandi volumi di spedizione, secondo il principio modulare. Con questo nuovo modello di business, Hupac vuole servire il segmento di mercato dei Company trains. «I clienti disposti ad assumersi il rischio di sfruttamento dei treni trovano in Hupac un partner esperto per lo sviluppo ottimale dei loro affari», ha promesso Kunz.

Lo sviluppo del traffico	2014	2013	in %
<i>Numero di spedizioni stradali</i>			
Transalpino via CH	379.944	380.502	-0,1
Transalpino via A	48.091	52.288	-8,0
Transalpino via F	3.804	3.368	13,0
Totale transalpino	431.839	436.158	-1,0
Nazionale CH	3.167	3.228	-1,9
Import/export CH	65.826	66.808	-1,5
Altro traffico non transalpino in Europa	159.277	150.683	5,7
Totale non transalpino	228.270	220.719	3,4
Totale	660.109	656.877	0,5

Profilo di Hupac Hupac è l'azienda leader nel trasporto combinato attraverso la Svizzera ed è uno dei principali operatori in Europa. L'azienda si impegna perché sempre più merce possa essere trasportata su rotaia anziché su strada, contribuendo così a trasferire il traffico e a salvaguardare l'ambiente. Hupac gestisce un network di 100 treni al giorno con collegamenti tra le grandi aree economiche europee e tra i porti e le regioni interne. Nel 2014 le spedizioni stradali trasportate sono state circa 660.000. Il Gruppo Hupac è composto da tredici società con sede in Svizzera, Germania, Italia, Paesi Bassi, Belgio e Russia ed impiega circa 400 collaboratori. Hupac SA è stata fondata a Chiasso nel 1967. Il capitale azionario ammonta a CHF 20 milioni ed è ripartito fra 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 stampa: Irmtraut Tonndorf, responsabile Comunicazione, tel. +41 91 6952936 itonndorf@hupac.ch