

La crisi colpisce anche il trasporto combinato: -21% per Hupac

Pubblicato: Giovedì 30 Luglio 2009

La crisi non risparmia i trasporti. Nel primo semestre dell'anno, il volume di traffico dell'operatore svizzero del trasporto combinato Hupac si è ridotto del **21,9%** rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. A maggio e giugno il trend negativo si è stabilizzato. Ne dà notizia la stessa società in un comunicato, aggiungendo gli ultimi dati aggiornati in suo possesso.

“Ormai dovremmo aver raggiunto il fondo”, dichiara Bernhard Kunz, direttore dell'operatore del trasporto combinato con sede a Chiasso, che opera in Alta Lombardia un'importante interporto tra Busto Arsizio e Gallarate, sulla linea internazionale del Sempione. Nel primo semestre 2009 l'azienda ha trasportato **292.426 spedizioni stradali su rotaia**, pari ad una riduzione del 21,9% rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Negli ultimi mesi il traffico si è stabilizzato a un livello più basso del 15% rispetto all'anno scorso. Positivi sono stati gli effetti dei programmi congiunturali elaborati con le ferrovie e ora introdotti anche dall'Ufficio federale svizzero dei trasporti. “Siamo sulla strada giusta”, assicura Kunz.

Della riduzione del volume di traffico hanno risentito in modo ugualmente pesante tutti i segmenti di traffico, ad eccezione del traffico transalpino attraverso l'Austria che grazie alla nuova relazione tra Taulov (Danimarca) e Verona ha registrato un incremento del 40,9%. Al contrario, è "fortemente negativo" (-44%) il trend di sviluppo dell'**Autostrada Viaggiante**, il sistema che carica su treni i Tir attutato dalla Svizzera, attenta a tutelare dal traffico pesante il suo pregevole territorio alpino. Ciò a causa delle opere di risanamento della galleria Monte Olimpino: si transita infatti con una sola coppia di treni al giorno.

Nonostante il crollo del traffico, Hupac mantiene in funzione la rete per il trasporto combinato in tutti i principali mercati. In alcuni segmenti sono stati addirittura introdotti nuovi collegamenti, come ad esempio tra Anversa e Spagna/Portogallo. Alla fine di luglio l'asse est-ovest è stato potenziato con tre partenze settimanali tra Schwarzheide (Dresda) e K?ty Wroc?awskie (Wroclaw). Di conseguenza la regione sud-occidentale della **Polonia**, un'area economica in forte espansione, beneficerà di collegamenti regolari con Duisburg, Rotterdam, Anversa, Zeebrugge e **Busto Arsizio** (scalo che pure, causa crisi, ha dovuto ricorrere alla [cassa integrazione a rotazione](#)) attraverso l'hub di Schwarzheide.

Il trasporto combinato sfrutta in modo ottimale i vantaggi del vettore strada e quelli del vettore ferroviario: le grandi distanze sono coperte con la ferrovia, mentre la sola distribuzione al dettaglio avviene su strada. Minor inquinamento, maggiore efficienza energetica ed elevata sicurezza sono i principali vantaggi strategici del trasporto combinato, destinati ad assumere un ruolo sempre più importante in futuro. “Nonostante la crisi ci assicuriamo già oggi le capacità per il domani”, sottolinea Bernhard Kunz. Ed infatti gli investimenti nelle infrastrutture terminalistiche procedono come da programma. Il HTA Hupac Terminal Antwerp sarà aperto al traffico all'inizio del 2010, mentre poco dopo sarà la volta del terminal Combinant, situato anch'esso ad Anversa, che vede la partecipazione di Hupac, BASF e IFB.

Andamento del traffico 1° semestre 2009 Numero di spedizioni stradali		gen.-giu. 2009	gen.-giu. 2008	Variazione in %
Shuttle Net	Transalpino via Svizzera	187.859	246.625	-23,8

	Transalpino via Austria	10.346	7.341	40,9
	Transalpino totale	198.205	253.966	-22,0
	Non transalpino	89.421	111.883	-20,1
	Shuttle Net totale	287.626	365.849	-21,4
Autostrada Viaggiante		4.800	8.702	-44,8
Traffico totale		292.426	374.551	-21,9

[Redazione VareseNews](#)

redazione@varesenews.it