

Hupac ritrova il binario della crescita

Pubblicato: Mercoledì 9 Febbraio 2011

Crisi alle spalle, almeno per il trasporto combinato gomma-ferro. Nel 2010 il volume di trasporti dell'operatore di trasporto combinato **Hupac**, che dispone di un grosso scalo a Busto Arsizio sulla linea del Sempione, è aumentato del **13,7%** rispetto al 2009, raggiungendo quasi il livello dell'anno record 2008 e superando di gran lunga le aspettative. Complessivamente sono state trasportate su rotaia 690.251 spedizioni stradali. Anche il traffico transalpino attraverso la Svizzera è tornato sul percorso di ripresa con una crescita del 9,5%.

"Nel corso dell'anno lo scambio di merci è cresciuto costantemente", afferma il direttore di Hupac Bernhard Kunz. "Grazie all'adeguamento della nostra rete all'evoluzione del mercato siamo riusciti a partecipare alla crescita del traffico e a consolidare la posizione della rotaia come vettore importante".

Sviluppo del traffico nel settore Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato)

Come è già accaduto l'anno precedente, Hupac ha registrato il tasso di crescita più alto nel traffico transalpino attraverso l'**Austria**. I volumi sono raddoppiati grazie al potenziamento dei segmenti Benelux-Italia e Scandinavia-Italia. Un fattore di successo sostanziale è in tal senso il profilo dell'asse del Brennero che consente di trasportare i moderni semirimorchi con altezze laterali di 4 metri. Anche il traffico non transalpino, nel quale rientrano le direttrici Benelux-Austria/Ungheria/Romania, Benelux-Polonia/Russia e Belgio-Francia/Spagna, ha raggiunto il volume precedente la crisi riportando una crescita del 12,4%. **Nel traffico transalpino attraverso la Svizzera la crescita è stata ostacolata da carenze infrastrutturali e da problemi di qualità.** Questo segmento, che rappresenta il mercato chiave di Hupac con una percentuale di circa il 60% sul traffico totale, ha registrato una crescita del 9,5%, ma è ancora inferiore del 7,6% rispetto al livello dell'anno 2008.

Sviluppo del traffico nel settore Autostrada Viaggiante (Rola)

Anche il settore dell'**Autostrada Viaggiante attraverso il San Gottardo** ha registrato una ripresa. Nel 2010 questo servizio complementare, che comprende un collegamento giornaliero tra Basilea e Lugano, ha riportato una crescita dell'11,9%; tuttavia non è riuscito a bilanciare il crollo dell'anno precedente. Al 1° gennaio 2011 Hupac ha demandato la gestione dell'Autostrada Viaggiante all'operatore del trasporto combinato RAlpin. In tal modo l'intero servizio Rola della Svizzera è gestito da un'unica azienda, come richiesto dall'Ufficio Federale dei Trasporti nella gara d'appalto per la gestione dell'Autostrada Viaggiante fino al 2018. Hupac continuerà anche in futuro a svolgere i servizi di vendita e disposizione dell'Autostrada Viaggiante per conto di RAlpin.

Nuovi collegamenti

Hupac adegua costantemente la propria rete agli sviluppi del mercato. Nel segmento dei 4 metri vanno citati l'introduzione o il potenziamento dei collegamenti Colonia Niehl Hafen – Novara, Anversa – Verona e Rotterdam – Verona. L'introduzione dei treni shuttle Singen – Brescia e **Singen – Busto Arsizio** ha consentito di acquisire diversi nuovi trasporti tra il Baden-Württemberg e l'Italia. Per il traffico in Spagna vanno menzionati i collegamenti **Barcellona – Busto Arsizio** e Barcellona – Basilea/Aarau. Dal mese di dicembre questi treni transitano fino a Barcellona sulla nuova linea a scartamento normale, consentendo così di eliminare il trasbordo al confine franco-spagnolo. Sull'asse Germania – Austria/Ungheria/Romania, l'offerta è stata potenziata ed estesa fino a Bradu de Sus

(Pitesti). Anche i porti occidentali continuano a rappresentare un notevole potenziale di volume. A maggio Hupac ha introdotto un nuovo collegamento Anversa – Ludwigshafen con possibilità di proseguire fino a Busto Arsizio e verso la Germania dell'Est e la Polonia. A metà gennaio 2011, infine, il collegamento Rotterdam – Basilea/Niederglatt è stato integrato nella rete Shuttle Net di Hupac con nove corse settimanali.

Condizioni generali critiche

Sebbene la crisi economica sembri ormai superata, in numerosi settori le condizioni generali permangono critiche. La forte rivalutazione del franco svizzero si ripercuote negativamente sui ricavi e costringe Hupac ad adottare ulteriori misure sul versante dei costi. "Nella manutenzione dei nostri 5000 carri vediamo un notevole potenziale di miglioramento", afferma **Hans-Jörg Bertschi**, presidente del consiglio di amministrazione Hupac. **L'officina di proprietà a Busto Arsizio riveste in tal senso un ruolo centrale.** Tra le sfide rientra anche la graduale diminuzione dei contributi alla gestione prescritta dalla Legge sul trasferimento del trasporto delle merci 2011-2018. "Insieme ai nostri partner ferroviari siamo alla ricerca di nuove modalità per ottenere i necessari aumenti di produttività mediante un'integrazione dei processi ancora più stretta", spiega Bertschi. Le partecipazioni alle imprese ferroviarie FFS Cargo International e Crossrail, realizzate nel 2010, offrono un buon presupposto in tal senso. "Abbiamo un interesse strategico per la presenza di un mercato ferroviario funzionante sull'asse del Gottardo e in tutta Europa. Puntiamo a una collaborazione stretta e costruttiva con tutti i nostri partner ferroviari e riteniamo che i sistemi aperti offrano i migliori presupposti per la crescita del trasporto combinato".

Focus sull'infrastruttura

Di fondamentale importanza è l'infrastruttura ferroviaria che deve supportare le esigenze del trasporto merci in modo coerente. "Per contrastare la concorrenza della strada dobbiamo penetrare all'interno delle aree economiche con **treni ancora più lunghi, pesanti e alti, circolando in modo puntuale e affidabile e senza ostacoli ai confini**", dichiara Kunz. È fondamentale la rapida attuazione degli **ampliamenti della "Piattaforma Luino"** che consentono di condurre convogli lunghi 650 metri. Hupac accoglie con favore il fatto che ora vi sia consenso in merito alla necessità di un corridoio da 4 metri entro l'apertura dei tunnel di base del San Gottardo e del Ceneri. "Il finanziamento di questi ampliamenti infrastrutturali con mezzi riservati ai contributi d'esercizio sarebbe tuttavia un autentico autogol", mette in guardia Kunz. "Questi mezzi servono ad ammortizzare gli elevati costi di produzione sull'odierna tratta montana attraverso la Svizzera e a preservare la competitività del trasporto combinato".

Sviluppo del traffico nel 2010 Numero di spedizioni stradali		2010	2009	Variazione 2009/2010
Shuttle Net (TCNA)	Transalpino via CH	422.399	385.864	9,5%
	Transalpino via A	42.792	21.082	103%
	Totale transalpino	465.191	406.946	14,3%
	Non transalpino	213.875	190.340	12,4%
	Totale Shuttle Net	679.066	597.286	13,7%
		11.185	9.998	11,9%
Traffico totale		690.251	607.284	13,7%

Profilo di Hupac SA

Hupac è l'azienda leader nel trasporto combinato attraverso le Alpi svizzere 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. Nel 2010 le spedizioni stradali trasportate sono state 690.000. Con circa 400 collaboratori, l'azienda gestisce un network di 110 treni al giorno con collegamenti tra le grandi aree economiche europee e tra i porti e le regioni interne. Il Gruppo è composto da dieci società con sede in Svizzera, Germania, Italia, Paesi Bassi e Belgio. La sede principale si trova a Chiasso in Svizzera. Hupac SA è stata fondata 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.

Redazione VareseNews

redazione@varesenews.it