

Conferenza stampa di bilancio del Gruppo Hupac

Promuovere il trasferimento modale, sostenere ulteriormente il trasporto combinato

Zurigo, 7.5.2019 Secondo una simulazione di Hupac, operatore svizzero del trasporto combinato, gli aumenti di produttività di AlpTransit con i tunnel di base del Gottardo e del Ceneri si presentano più bassi rispetto alle aspettative. Per non compromettere il processo di trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, i contributi d'esercizio dovrebbero essere prolungati, a un livello inferiore, fino al completamento del corridoio Reno-Alpi.

Nel 2018 il Gruppo Hupac ha aumentato il volume di traffico del 21,4% e ha conseguito un risultato d'esercizio soddisfacente. Con l'acquisizione di ERS Railways, Hupac è entrata con successo nel mercato del trasporto marittimo inland.

Risultato positivo

Nell'anno d'esercizio 2018 il Gruppo Hupac ha incrementato il proprio fatturato del 19,4% rispetto all'anno precedente, raggiungendo un livello di CHF 579,7 milioni (EUR 502,1 milioni). I principali fattori per questa crescita straordinaria sono stati lo sviluppo positivo del core business del trasporto combinato attraverso la Svizzera, l'acquisizione dell'operatore marittimo ERS Railways e l'assenza dell'effetto negativo di Rastatt dell'anno precedente. Nonostante il difficile contesto di mercato per quanto riguarda la qualità dell'infrastruttura ferroviaria e le prestazioni di singole grandi imprese ferroviarie, Hupac è riuscita a ottenere un soddisfacente risultato d'esercizio pari a CHF 7,9 milioni (EUR 6,8 milioni). Si tratta di un calo del 29,1% rispetto all'anno precedente, ma in linea con le aspettative, in quanto il risultato è caratterizzato da effetti straordinari una tantum, in particolare l'ammortamento di goodwill sulle acquisizioni.

Nuovo segmento di business: trasporto marittimo inland

Per la prima volta la business unit Maritime Logistics ha potuto dare un contributo significativo al risultato d'esercizio del Gruppo Hupac. In giugno Hupac ha rilevato l'operatore del trasporto combinato ERS Railways BV con sede a Rotterdam e Amburgo, compresa una partecipazione del 47% nell'impresa ferroviaria boxXpress di Amburgo. Con questa acquisizione, il Gruppo Hupac rafforza la propria posizione nel trasporto marittimo inland, un segmento che negli ultimi anni ha registrato una crescita significativa e che ha un buon potenziale anche in futuro, poiché la globalizzazione continua a richiedere reti di trasporto performanti tra i porti e l'hinterland.

La ERS Railways viene gradualmente sviluppata come brand del Gruppo Hupac per il trasporto marittimo. Mentre oggi ERS Railways si concentra sui collegamenti domestici in Germania, in futuro l'offerta di servizi sarà estesa anche ai porti occidentali. Nell'esercizio 2018, ERS Railways ha contribuito con 190.000 TEU o 92.000 spedizioni stradali al volume complessivo del Gruppo Hupac, ottenendo un risultato soddisfacente.

Crescita nel traffico transalpino: successo per il trasferimento del traffico

Anche il traffico transalpino attraverso la Svizzera ha registrato uno sviluppo positivo. Rispetto all'anno precedente, Hupac Intermodal è riuscita a trasferire ulteriori 67.000 spedizioni stradali su rotaia, pari a un aumento del 14,4%. Quasi la metà è dovuta al recupero delle perdite di volume causate dalla chiusura di sette settimane della linea del Reno nell'agosto/settembre 2017. Al netto dell'effetto Rastatt, il traffico

transalpino attraverso la Svizzera è aumentato di circa l'8%. La crescita è da ricondursi ancora una volta al segmento dei semirimorchi. Questo traffico è aumentato complessivamente del 45%. Sull'asse Lötschberg/Sempione, che consente il trasporto di semirimorchi con un profilo di 4 metri, il volume è addirittura raddoppiato. L'apertura del corridoio di 4 metri attraverso la galleria di base del San Gottardo con collegamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate, prevista per la fine del 2020, consentirà a Hupac di trasferire ulteriori volumi di traffico a beneficio dell'ambiente.

AlpTransit: aumento della produttività solo in parte realizzabile

A due anni dalla messa in esercizio della galleria di base del San Gottardo, si evidenzia che l'auspicato aumento di produttività per il trasporto combinato transalpino è realizzabile solo in parte. Incidono positivamente l'abolizione della doppia trazione sui percorsi di montagna con conseguente riduzione dei costi ferroviari e l'allungamento dei treni che a partire dal 2021 consente di trasportare un maggior numero di unità di carico per treno. Tuttavia, rispetto agli attuali contributi d'esercizio, in scadenza nel 2024, esiste un notevole divario che rende il trasporto intermodale più costoso rispetto al trasporto su strada, mettendo quindi in pericolo il trasferimento del traffico.

I seguenti fattori riducono la competitività del trasporto intermodale sul corridoio Reno-Alpi nei prossimi anni:

- ➔ Le linee di accesso in Germania sono limitate a una lunghezza treno di 690 metri invece di 740 metri. Il completamento dell'upgrade del corridoio Reno-Alpi non è previsto prima del 2030.
- ➔ Alcuni percorsi presentano pendenze che richiedono una costosa doppia trazione: via Domodossola la pendenza è del 26%, via Chiasso del 15-17%, laddove il limite superiore per le linee di pianura è del 10-12,5 %. L'upgrade della linea Lugano-Chiasso è ipotizzabile attorno al 2050.
- ➔ In Italia occorre esaminare la possibilità di far circolare treni di peso superiore a 1600 tonnellate, in quanto le sottostazioni elettriche attualmente non consentono di aumentare il peso dei treni.
- ➔ Gli orari non sincronizzati tra la Svizzera e i paesi limitrofi vanificano il guadagno di tempo e quindi di produttività della galleria di base del San Gottardo.
- ➔ A causa del traffico costantemente perturbato e dei grandi cantieri previsti sul corridoio Reno-Alpi (valle del Reno, area Emmerich-Oberhausen), si prevedono condizioni operative non ottimali, con deviazioni costose e tempi di percorrenza più lunghi, fino al 2030 e oltre.

Trasferimento del traffico: ulteriori contributi d'esercizio necessari a partire dal 2024

Hupac si sta preparando già da anni all'abolizione dei contributi d'esercizio per il trasporto intermodale prevista in Svizzera entro fine 2023. Minori costi di produzione e maggiore carico utile per treno è il motto per compensare la perdita delle sovvenzioni senza penalizzare la competitività rispetto alla strada.

Hupac prevede che entro il 2024 la metà degli attuali contributi d'esercizio – circa CHF 110 milioni per l'intero trasporto intermodale transalpino – potrà essere compensata soprattutto grazie ai parametri ferroviari migliorati. La riduzione dei prezzi delle tracce prevista dall'Ufficio Federale dei Trasporti svizzero a partire dal 2021 ridurrà l'onere per il traffico merci, ma non sarà sufficiente a compensare la perdita di contributi d'esercizio per il trasporto intermodale transalpino a partire dal 2024. "I prezzi delle tracce in Svizzera sono lontani dal benchmark europeo, che attualmente è in ulteriore calo a causa della riduzione dei prezzi delle tracce in Germania e nei Paesi Bassi", spiega Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SA, in occasione della conferenza stampa sui risultati annuali del Gruppo Hupac. "Per continuare il processo di trasferimento del traffico, i contributi d'esercizio della Svizzera dovrebbero essere mantenuti a un livello inferiore fino al 2030 circa per colmare gli attuali deficit", suggerisce Bertschi.

Solo dopo l'upgrade completo del corridoio Reno-Alpi e il ripristino di un traffico scorrevole su un'infrastruttura senza interruzioni, il trasporto combinato potrà sfruttare appieno i vantaggi di AlpTransit in termini di produttività e operare in modo auto-sostenibile.

Investimenti in materiale rotabile, terminal di trasbordo e digitalizzazione

Hupac investe sistematicamente nell'ulteriore sviluppo della propria attività. Nel 2018 gli investimenti in beni materiali sono aumentati notevolmente, raggiungendo CHF 71,3 milioni. La flotta di carri è stata incrementata del 16%, raggiungendo 6.891 moduli. La politica degli acquisti si è concentrata sui carri di 48 piedi e sui carri tascabili T3000.

Fattore essenziale per lo sviluppo del traffico intermodale sono i terminal di trasbordo. Hupac gestisce l'operatività di una dozzina di terminal in Svizzera, Italia, Germania, Belgio e Olanda tramite proprie società di gestione oppure tramite partecipazioni attive. Al fine di garantire le capacità per l'ulteriore crescita, Hupac insieme ai suoi partner sta portando avanti i progetti dei terminal di Milano Smistamento, Piacenza e Brescia in Italia, Gateway Basel Nord in Svizzera e Brwinów/Warsaw in Polonia con completamento entro il 2023. Lo scorso anno Hupac ha acquisito una partecipazione nel terminal RTC Geleen (NL), mentre nell'anno in corso la partecipazione nel terminal CIM di Novara è stata aumentata dal 3,5% al 47,5%. Nell'estate del 2019, la filiale italiana Hupac SpA avvierà la gestione del terminal di Pordenone nel nord-est d'Italia.

Consistenti risorse stanno confluendo anche nella trasformazione digitale del Gruppo. "Entro la fine del 2019 metteremo a disposizione di tutti i clienti il nuovo 'Hupac Train Radar' per il tracciamento delle spedizioni", annuncia Beni Kunz, CEO del Gruppo Hupac. Sulla base dei dati provenienti dai GPS installati sui treni e da altre fonti, saranno sviluppate previsioni di arrivo affidabili e rese disponibili ai clienti in modo dinamico. Altri risultati del programma di digitalizzazione di Hupac sono i portali OCR nei terminal, una gestione efficiente della capacità di carico dei treni e una piattaforma integrata booking-to-billing.

Nuovi mercati, nuovi prodotti

Nel core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac Intermodal ha aumentato la frequenza di numerosi treni e ha introdotto diversi nuovi collegamenti. In totale, la rete della business unit Shuttle Net è stata rafforzata con 20 roundtrip settimanali. Altre 5 rotazioni settimanali sono state introdotte tra Karlsruhe e Busto Arsizio nei primi mesi dell'anno in corso. Tra gli sviluppi più interessanti vi sono l'omologazione dei semirimorchi P386 sulla relazione Anversa ⇄ Barcellona e l'avvio di servizi intermodali in partenza dal terminal Köln Nord. Altre misure includono il rafforzamento dell'offerta per i semirimorchi di 4 metri sulle relazioni Novara ⇄ Hannover e Novara ⇄ Zeebrugge. Sull'asse est-ovest è stata aumentata la frequenza dei treni Anversa ⇄ Schkopau/Schwarzheide e Duisburg ⇄ Polonia. In Europa sudorientale, numerose destinazioni in Romania, Bulgaria, Serbia e Turchia sono state collegate alla rete Shuttle Net attraverso gli hub di Vienna e Budapest.

Anche la business unit Company Shuttle ha contribuito in modo significativo alla crescita del traffico. Ogni settimana questa unità gestisce 41 roundtrip (anno precedente: 32) per conto di singole aziende di trasporto che si assumono il rischio di sfruttamento dei cosiddetti "company shuttle" e affidano a Hupac Intermodal, in qualità di operatore, l'organizzazione e la gestione dei treni.

Per la business unit Maritime Logistics, la filiale ERS Railways sta progettando nuovi collegamenti tra Rotterdam e Monaco di Baviera e Norimberga, nonché il consolidamento dei servizi sulla tratta Rotterdam ⇄ Kornwestheim. Entro la metà del 2019 saranno introdotte 7 nuove rotazioni settimanali.

Prospettive per il 2019: obiettivo 1 milione di spedizioni stradali

Nei primi quattro mesi dell'anno il Gruppo Hupac ha registrato una crescita straordinaria del traffico del 28%. Questo sviluppo positivo è da ricondurre principalmente ai volumi di ERS Railways, entrata a far parte del Gruppo Hupac nel giugno 2018. Lo sviluppo del traffico di Hupac Intermodal è rimasto leggermente al di sotto delle aspettative con una crescita del 3%.

Nel complesso, Hupac prevede una stabilizzazione della domanda di traffico nel 2019 a causa del rallentamento dell'economia. "Nonostante l'emergente stagnazione economica, riteniamo di poter conseguire una crescita del traffico in una percentuale elevata a una cifra, raggiungendo un milione di spedizioni stradali", afferma Beni Kunz.

Anche nel 2019 ci si dovrà attendere dei disagi a causa di cantieri destinati all'ampliamento delle tratte di accesso alla galleria di base del San Gottardo. Kunz: "Con l'entrata in funzione del corridoio di 4 metri attraverso le gallerie del Gottardo e del Ceneri nel 2021, ci aspettiamo un consistente aumento di efficienza e produttività a vantaggio dell'ulteriore trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia".

Profilo del Gruppo Hupac

Hupac è il principale gestore di rete nel traffico intermodale europeo. L'offerta di Hupac comprende 130 treni giornalieri con collegamenti tra le maggiori aree economiche europee fino in Russia ed Estremo Oriente. La Hupac SA è stata fondata a Chiasso/Svizzera nel 1967. Il Gruppo Hupac è formato da 19 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina. L'azienda occupa 526 collaboratori, dispone di 6.900 moduli di carri e gestisce terminal efficienti in posizioni strategiche.

Contatto media

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing
Tel. +41 58 8558020 itonndorf@hupac.com