

*Conferenza stampa sul bilancio: Hupac investe nel potenziamento del trasporto combinato*

## Apertura del tunnel di base del Gottardo – opportunità per il trasferimento del traffico

**Zurigo, 28.4.2015** Nel 2014 Hupac ha trasportato su rotaia 660.109 spedizioni stradali. L'attività nel trasporto transalpino ha subito un ristagno, mentre sull'asse est-ovest sono stati registrati incrementi interessanti. Hupac intende consolidare ulteriormente la propria posizione leader sul mercato con investimenti nel nuovo settore commerciale "Company Shuttle" e nel materiale rotabile di proprietà. Le sfide future sono il cambio CHF/Euro, il miglioramento della qualità nel sistema ferroviario e l'aumento della produttività dell'infrastruttura ferroviaria. L'apertura del tunnel di base del Gottardo deve essere utilizzata come occasione per dare nuovo impulso al trasferimento del traffico.

### Risultato d'esercizio positivo in un mercato difficile

Nell'anno di esercizio 2014 Hupac è riuscita a potenziare leggermente la propria posizione sul mercato con un incremento dei volumi dello 0,5%. Il volume di traffico nel trasporto transalpino ha ristagnato con uno sviluppo negativo minimo di -0,1%, a differenza del trasporto non-transalpino che ha registrato un incremento del volume del 3,4%.

L'utile di esercizio di Hupac SA è aumentato del 15,0%, arrivando a CHF 7,5 milioni. A questo risultato hanno contribuito anche le società associate, il cui risultato è ulteriormente migliorato rispetto all'anno precedente. Il fatturato ha registrato un leggero calo (-0,7%), così come il cash flow (-18,5%). Gli investimenti materiali ammontano a CHF 16,7 milioni, con un livello del 72,2% superiore a quello dell'anno precedente.

L'anno in corso mette Hupac di fronte a nuove sfide. La perdita di valore dell'euro rispetto al franco svizzero e i prezzi in calo del petrolio rafforzano il transito stradale attraverso la Svizzera. "Gli effetti indotti dal cambio CHF/Euro e dal calo del prezzo del diesel hanno determinato un netto rincaro dei costi del trasporto ferroviario rispetto al trasporto stradale", ha dichiarato Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SA, in occasione della conferenza stampa di bilancio di Hupac SA tenutasi a Zurigo. Poiché il trasporto su strada è in grado di reagire rapidamente a questo miglioramento competitivo, vi è il rischio di un allontanamento dal trasporto combinato e quindi di un ri-trasferimento sulla strada.

### Strategia per il miglioramento della qualità nel traffico di merci su rotaia

Nel 2014 il livello di qualità operativa, intesa come puntualità dei treni, è peggiorato nettamente. Nella media annua il 70% dei treni è circolato rispettando l'orario; ciò corrisponde a una perdita di 10 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Tra i motivi figurano problemi di risorse nelle imprese ferroviarie, problemi infrastrutturali quali lavori di costruzione, difetti tecnici e singoli problemi di capacità, nonché danni causati dal maltempo e scioperi.

Nell'anno in corso, la qualità ha subito un ulteriore calo, raggiungendo ora a una media del 66%. "Se il sistema ferroviario non inverte la tendenza, ci sganciamo dal mercato e perdiamo sempre più competitività rispetto alla strada", avverte il direttore di Hupac, Bernhard Kunz. Oltre alla soddisfazione dei clienti, ne risente soprattutto la redditività. Ogni treno merci che sosta nel binario di ricovero in attesa di proseguire il viaggio perde il potenziale di produttività delle risorse impiegate quali personale, locomotive, carri ferroviari, camion

e impianti di trasbordo. I relativi costi gravano sul sistema complessivo e riducono la competitività del traffico di merci su rotaia. Hupac si adopera per una strategia europea di miglioramento della qualità nel traffico merci ferroviario. "Conoscere l'entità, evidenziare i motivi in modo trasparente, avviare contromisure, controllare il sistema complessivo tramite indicatori e benchmark: così riusciamo insieme a controllare la situazione", sostiene Kunz.

### **Sfruttare il tunnel di base del Gottardo come opportunità per il trasferimento del traffico**

La nuova trasversale alpina con il tunnel di base del Gottardo (2017), il tunnel di base del Ceneri (2020) e il corridoio di 4 metri (2020) è concepita per l'impiego di treni più lunghi, pesanti e alti e offre un potenziale di risparmio elevato per quanto riguarda i costi di produzione, ad esempio accorciando i tempi di percorrenza ed eliminando la trazione multipla. "Portare avanti il trasferimento del traffico in modo economicamente autonomo, ovvero senza sovvenzioni, rappresenta una grande sfida collettiva", sottolinea Bertschi. Hupac lavora intensamente con i propri partner a misure per aumentare la produttività dei carri, delle locomotive, dei terminal e del personale, con l'obiettivo di compensare l'abolizione dei contributi d'esercizio a partire dal 2024. "Per i nostri progetti di investimento la NFTA è già oggi una realtà", afferma Bertschi.

La nuova ferrovia di pianura attraverso il Gottardo offre vantaggi di produttività per il trasporto combinato. A partire dal 2020 i treni merci fino a 750 metri di lunghezza e 2000 tonnellate di peso potranno transitare tra l'Europa del nord e l'Italia, con un utile produttivo del 30% rispetto ad oggi. Le prime simulazioni delle strutture dei costi, che contemplano la riforma dei prezzi delle tracce prevista per il 2017, lasciano tuttavia intravedere che l'obiettivo dell'autofinanziabilità a partire dal 2024 non è raggiungibile dalla prospettiva odierna. L'apertura del tunnel di base del Gottardo va pertanto accompagnato da ulteriori misure che rafforzino la competitività del trasporto su rotaia.

Il nuovo sistema di prezzi delle tracce prevede l'introduzione di un fattore di usura e rappresenta pertanto un passo in avanti per quanto riguarda il principio di causalità. Per i treni merci fino a 1600 tonnellate via Gottardo, il prezzo scende lievemente, mentre i treni da 2000 tonnellate diventano nettamente più cari a causa dell'impiego di una seconda locomotiva. "Ciò che manca sono incentivi per aumentare la produttività delle tracce – che sono un bene scarso – con treni pesanti e lunghi", sostiene Bertschi. La riforma dei prezzi delle tracce non deve indurre le ferrovie e gli operatori a rifuggire dall'aumentato rischio di utilizzo e continuare ad applicare gli attuali parametri del treno. "Così il previsto aumento di efficienza della galleria di base e del corridoio dei 4 metri è perduto."

In conformità con i sistemi dei paesi vicini, Hupac pertanto raccomanda l'introduzione di un fattore di produttività con tariffe costanti a partire da 1300 tonnellate lorde: ogni tonnellata in più è un vantaggio per il sistema ferroviario, il mercato e il trasferimento modale.

Inoltre, Hupac propone di addebitare al trasporto merci solo i costi effettivamente necessari per la gestione del settore merci. La rete ferroviaria svizzera è complessa e onerosa sul piano dei costi soprattutto a causa dei requisiti del trasporto passeggeri; pertanto nel prezzo delle tracce il fattore qualità va maggiormente enfatizzato. Infine il bonus insonorizzazione va integrato nel prezzo delle tracce come componente fissa.

## **Nuovo settore "Company shuttle"**

Nel mercato emergente del trasporto combinato un numero sempre maggiore di clienti raggiunge la massa critica per acquistare treni completi su singole relazioni e garantire la sicurezza di pianificazione alle aziende ferroviarie. La business unit "Company Shuttle", creata a fine 2014 sotto la guida di Renzo Capanni (35), sviluppa soluzioni su misura per clienti con volumi di trasporto elevati. "Ogni Company Shuttle viaggia esclusivamente per un cliente e offre capacità assicurate di posti. Le aziende di trasporto si assumono il rischio di sfruttamento e con il 'proprio' treno ottengono una unique selling proposition nel mercato", spiega Kunz.

Al contrario, nel settore Shuttle Net, Hupac si assume tutti i rischi e offre al cliente una fitta rete di trasporti con frequenze di treni elevate e monitoraggio del traffico a servizio completo. Rete e Company train sono dunque due prodotti diversi che soddisfano esigenze diverse. Non sono in concorrenza tra loro, bensì si integrano in modo ideale: "Company Shuttle" è la pipeline per i grandi volumi di singoli clienti, a misura di esigenze specifiche del mercato, "Shuttle Net" offre la massima flessibilità con numerose partenze. Insieme queste due forme di offerta rappresentano una prospettiva di sviluppo completa per la logistica.

## **Transito alpino per megatrailer ed est Europa al centro dello sviluppo del traffico**

L'offerta per megatrailer nel trasporto transalpino continua a essere un punto fondamentale dello sviluppo del traffico. Nella rete Hupac transitano circa 100 treni shuttle alla settimana sui corridoi dei 4 metri attraverso la Svizzera e il Brennero. Via Lötschberg il segmento dei semirimorchi ha registrato un aumento del 60%, ovvero sui collegamenti tra Novara e Ludwigshafen, Colonia, Lubeca e Rotterdam. All'inizio del 2015 è stato modificato il piano operativo della Scandinavia. Ora Hupac offre anche al mercato svedese collegamenti regolari per megatrailer tra Malmö e Novara via Colonia.

Hupac ha registrato una crescita interessante anche nel traffico sull'asse est-ovest. Nel traffico in Romania è stata aumentata la frequenza dello shuttle Budapest ↔ Curtici/Ploiesti da una a due corse settimanali. Attraverso lo snodo di Budapest sono stati collegati i mercati della Serbia e della Croazia con collegamenti verso Novi Sad, Zagabria e Fiume; da aprile 2015 anche la Macedonia è servita con un collegamento verso Skopje.

## **Nuovi investimenti in materiale rotabile**

Hupac continua a investire in materiale rotabile di proprietà. Per il segmento dei megatrailer vi sono ordini in corso per 100 carri tasca doppi con consegne entro la fine del 2015. Lo scorso anno sono stati consegnati 100 carri pianale a scartamento allargato per il traffico in Russia, altri 100 carri sono in ordine. Nell'anno in corso la flotta di carri pianale da 90 piedi sarà incrementata con un ordine di 100 unità.

Hupac dispone di una flotta di carri quasi completamente insonorizzata. Alla fine del 2014 il 96% dei carri era dotato di freni in materiale sintetico a bassa rumorosità. La conversione della flotta di carri sarà conclusa entro la fine del 2015. Nell'anno in corso è stata ordinata una prima serie di carri tasca con freni a disco. I costi di esercizio dei carri merci a bassa rumorosità sono tuttavia maggiori del 40% circa rispetto ai carri merci tradizionali. Oggi i costi supplementari vengono coperti dalla Confederazione con un bonus insonorizzazione, una misura che dovrà essere mantenuta anche in futuro per non accollare al solo traffico merci ferroviario dei costi estranei al mercato. "Ci aspettiamo che la politica europea si occupi della problematica della rumorosità e non tema neppure di affrontare i costi connessi", sottolinea Kunz.

## **Profilo del Gruppo Hupac**

Hupac è l'azienda leader nel trasporto combinato attraverso la Svizzera 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.

L'offerta di Hupac comprende 100 treni al giorno tra le maggiori aree economiche europee fino in Russia ed Estremo Oriente. Nel 2014 il volume di traffico ammontava a circa 660.000 spedizioni stradali.

Il Gruppo Hupac è formato da 13 società con sedi operative in Svizzera, Germania, Italia, Olanda, Belgio, Danimarca, Polonia e Russia, ed occupa circa 400 collaboratori.

La Hupac SA è stata fondata a Chiasso 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 trasporti e logistica, il 28% a società ferroviarie. In questo modo si garantisce vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie.

## **Contatto**

Irmtraut Tonndorf, Responsabile Comunicazione

Tel. +41 058 8558020, [itonndorf@hupac.com](mailto:itonndorf@hupac.com)