

Conferenza stampa di bilancio del Gruppo Hupac

Hupac investe nella crescita

Zurigo, 2.5.2018 Nonostante i gravi problemi infrastrutturali, nel 2017 l'operatore svizzero del trasporto combinato Hupac ha incrementato il proprio volume di traffico del 3,5% e ha conseguito un risultato d'esercizio soddisfacente. L'azienda intende stabilizzare la qualità ed espandere il mercato con investimenti mirati. Con l'entrata in funzione del corridoio di 4 metri via Gottardo e Ceneri, prevista entro il 2021, Hupac si aspetta un livello di efficienza e di affidabilità nettamente superiore.

Risultato positivo nonostante la situazione critica del traffico

Nello scorso anno d'esercizio 2017, il Gruppo Hupac ha potuto aumentare del 3,3% il proprio fatturato, collocatosi a CHF 485,6 milioni (EUR 436,9 milioni). Mentre nel primo semestre dell'anno in esame si è assistito a una generale evoluzione positiva delle condizioni politico-economiche a livello internazionale, nel secondo semestre gli effetti negativi imputabili a interruzioni di linea hanno sensibilmente indebolito i risultati, comportando in particolare delle perdite sull'asse primario nord-sud. Il rafforzamento dell'euro verso fine anno e alcuni ricavi straordinari hanno tuttavia consentito di registrare un soddisfacente utile annuo di CHF 11,1 milioni di CHF, con un incremento del 3,5% rispetto all'anno precedente.

A determinare il positivo risultato operativo ha contribuito la business unit Shuttle Net con traffici in Europa, Russia e Cina. Nel mercato principale del traffico transalpino attraverso la Svizzera, il segmento dei megatrailer con profilo di 4 metri ha confermato la sua funzione di motore di crescita con un +10%. Molto positiva anche la performance della business unit Company Shuttle, lanciata nel 2015 e destinata a clienti con grossi volumi di traffico, la cui attività di trasporto è aumentata di quasi il 50% e presenta oggi il 10% del fatturato complessivo. La business unit Maritime Logistics ha attivato i primi treni nell'autunno; altri consistenti sviluppi sono previsti in questo ramo di attività.

Complessivamente le imprese del Gruppo Hupac hanno trasportato su rotaia un volume di 763.000 spedizioni stradali, pari a 1.370.000 TEUs. Mentre nel primo semestre l'andamento del traffico ha visto un segno positivo (+8,3%), nel secondo semestre i vari cantieri e interruzioni di linea hanno ridotto lo sviluppo a -1,6%. In totale, Hupac ha registrato un incremento del traffico pari al 3,5%.

“L'andamento dello scorso anno d'esercizio ha nuovamente dimostrato quanto sia importante poter contare su un'efficiente gestione delle emergenze con soluzioni di riserva e processi trasparenti. Allo scopo di poter operare in situazioni di criticità, Hupac assicura la disponibilità di circa il 10% della propria flotta di carri nonché di locomotive e macchinisti per viaggi di backup. Senza questo supplemento di risorse e senza la flessibilità ed efficienza dei nostri collaboratori, in questo difficile anno d'esercizio la performance sarebbe stata molto peggiore”, ha spiegato Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione, nella conferenza stampa di bilancio tenutasi a Zurigo il 2 maggio 2018.

Contingency management: stabilizzare la qualità, garantire la supply chain

La persistente instabilità nella qualità dei servizi sui principali assi di traffico europei, generata da lavori in corso e da incidenti, impone un'azione decisa volta a preservare e a rafforzare la posizione del trasporto merci su rotaia nell'ambito della supply chain globale. Per quanto riguarda la politica dei trasporti, l'accento è

posto sull'attuazione di una gestione internazionale dei cantieri con routings di riserva e l'istituzione di una gestione delle crisi a livello dei corridoi. Nel caso di interruzioni di linea impreviste su importanti assi di traffico merci, è altresì essenziale assicurare una rapida ripresa dei trasporti con esercizio su binario singolo in modalità di traffico lento. Ampi margini di miglioramento esistono anche in relazione alla collaborazione internazionale tra centrali operative nazionali nel daily business. "Se nel sistema europeo di gestione infrastrutturale si saprà agire con mentalità internazionale, potremo sviluppare ulteriormente il traffico intermodale in linea col mercato e accelerare il processo di trasferimento del traffico", ha ribadito Bertschi.

Anche Hupac trae le dovute conclusioni dalle gravi difficoltà dell'anno scorso dovute, in particolare, dal blocco totale della linea del Reno di sette settimane a causa di un incidente di cantiere nei pressi di Rastatt e dall'interruzione della linea di Luino tra Bellinzona e Gallarate della durata di sei mesi per i lavori di costruzione del corridoio di 4 metri. Nello scorso anno, Hupac ha perso circa 55.000 spedizioni stradali a cause di interruzioni di linea e forti ritardi. Hupac intende quindi fermare questa tendenza negativa e rendere stabile la qualità attraverso ulteriori investimenti. Le misure previste comprendono riserve aggiuntive finalizzate a smaltire treni fermi in tratta e partenze posticipate nei giorni successivi, locomotive multisistema per i viaggi transfrontalieri, gestione delle capacità in tempo reale e la creazione di direttrici alternative per diversificare il rischio.

Di fondamentale importanza per la supply chain è un moderno sistema di informazione proattiva nel caso di ritardi. Insieme a partner ferroviari e imprese di trasporti, Hupac sta perseguendo l'attuazione di vari progetti di digitalizzazione destinati a generare flussi informativi trasparenti e di alto livello qualitativo dall'origine fino alla destinazione finale dei trasporti. "Come concreto passo immediato doteremo di GPS i nostri treni in modo da offrire ai nostri clienti, attraverso una specifica interfaccia, un'informazione puntuale circa la posizione delle loro unità di carico. La tecnologia esiste: la utilizzeremo e metteremo a disposizione del mercato i risultati a partire dalla fine del 2018", ha annunciato Beni Kunz, direttore di Hupac.

Investimenti in materiale rotabile, terminal e digitalizzazione

Hupac investe sistematicamente nell'ulteriore sviluppo della propria attività. Nel 2017 gli investimenti in beni materiali sono più che raddoppiati, per un totale di CHF 56,5 milioni. La flotta di vagoni è stata incrementata di circa 450 moduli a 5.941 unità. L'acquisto ha visto privilegiare i carri tasca tipo T3000 per far fronte alla crescente domanda nel settore dei megatrailer. Per i mercati in crescita dell'Europa orientale sono stati ordinati e consegnati in Russia carri portacontainer da 40 piedi. Nell'anno corrente sono state attivate ordinazioni per 400 moduli di carro. Inoltre, sono state acquistate otto locomotive multisistema che nel corso dell'anno verranno consegnate ai partner ferroviari.

Fattore essenziale per lo sviluppo del traffico intermodale sono i terminal di trasbordo. Soprattutto nell'attuale situazione di carenza qualitativa del traffico ferroviario, una sufficiente capacità dei terminal con processi flessibili ed efficienti è assolutamente essenziale per mantenere il traffico e garantire ai clienti un servizio in linea con le esigenze del mercato. 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 assicurare le capacità necessarie per un'ulteriore crescita, Hupac e i suoi partner stanno portando avanti i progetti terminalistici di Milano Smistamento, Piacenza e Brescia in Italia, del Gateway Basilea Nord in Svizzera e di Brwinów/Varsavia in Polonia, la cui ultimazione avverrà nel periodo 2020-2022. Data la situazione deficitaria nelle aree economiche di Rotterdam, Colonia/Duisburg e Mannheim, Hupac investirà nel terminal RTC di Geleen (NL) e ha inoltre avviato una collaborazione orientata al futuro con HGK in merito al terminal Köln Nord.

Consistenti risorse stanno confluendo anche nella trasformazione digitale del Gruppo. Per i terminal di Hupac è prevista l'installazione di gate in tecnologia OCR per la rilevazione dei dati dei treni e delle unità di carico, mentre il tool di gestione della capacità SPEAK servirà a migliorare la pianificabilità delle catene logistiche. Per quanto riguarda il materiale rotabile, la tecnologia sensorica ne aumenterà il livello di sicurezza e renderà possibile la manutenzione predittiva. I clienti potranno invece contare su piattaforme integrate booking-to-billing e su un migliore flusso delle informazioni.

Sostegno politico al trasferimento del traffico nel corridoio transalpino

Hupac si sta preparando già da anni all'abolizione dei contributi d'esercizio per il trasporto intermodale prevista in Svizzera entro fine 2023. La parola d'ordine è ridurre i costi di produzione e aumentare il carico utile per treno in modo da compensare la soppressione dei sostegni finanziari senza perdere in concorrenzialità nei confronti del trasporto su gomma. Tuttavia, sul corridoio di traffico merci Rotterdam-Genova i parametri necessari quali tonnellaggio di treno di 2000 t con una locomotiva, treni con lunghezza di 740 metri e profilo di 4 metri, non saranno disponibili "in toto" di qui al 2024. L'attuazione di questi parametri lungo tutto il corridoio è un compito centrale della politica dei trasporti, così come l'introduzione di una pianificazione internazionale delle tracce e la gestione operativa del traffico a livello di corridoio.

Secondo i calcoli attuali, l'aumento della produttività della galleria di base del Gottardo e del Ceneri e del corridoio di 4 metri può ridurre di circa due terzi gli aiuti di Stato al trasporto combinato. Tenuto conto delle attuali condizioni generali, un terzo di tale sussidio dovrebbe continuare a essere concesso anche dopo il 2024. Un'alternativa praticabile sarebbe quella di ridurre i prezzi molto elevati di accesso alle linee ferroviarie per il transito attraverso la Svizzera a livello dei paesi del corridoio – una soluzione semplice e non discriminatoria che comporterebbe una ridotta spesa amministrativa e che trasmetterebbe un segnale immediato a favore del trasferimento del traffico.

Da prendere in considerazione è anche l'equivalenza di incentivo tra Traffico Combinato Non Accompagnato e Autostrada Viaggiante dal 2024 in poi: per impedire opportunistici trasferimenti del traffico dal TCNA all'Autostrada Viaggiante è infatti necessario che vi sia parità di condizioni.

Un'altra importante misura a sostegno del trasferimento del traffico e a compensazione degli elevati costi d'esercizio è il mantenimento dopo il 2020 del bonus per l'insonorizzazione per carri merci a bassa rumorosità: carri silenziosi e rispettosi dell'ambiente non possono essere penalizzati nel confronto con carri merci rumorosi la cui gestione è meno onerosa.

Prospettive per il 2018

Nei primi quattro mesi dell'anno Hupac ha segnato un aumento del traffico pari a 5,2%. Particolarmente vivace è stata l'evoluzione del traffico combinato transalpino che ha riportato un saldo positivo del 10,7%. La frequenza di molti treni è stata aumentata e sono stati introdotti diversi nuovi collegamenti, per esempio Zeebrugge Cobelfret ⇄ Novara, Hannover ⇄ Novara, Singen ⇄ Cremona, Rotterdam/Duisburg ⇄ Istanbul, oltre a nuovi collegamenti a treni completi nel settore Company Shuttle. Per la prima volta sono state effettuate delle spedizioni anche verso Iran, Azerbaigian e Turkmenistan. Nell'anno corrente verrà data priorità al potenziamento del traffico marittimo dell'hinterland.

Anche nel 2018 ci si dovrà attendere dei disagi a causa di cantieri destinati all'ampliamento delle tratte di accesso alla galleria di base del Gottardo, disagi che però verranno a ridursi per tempo fino all'apertura del

corridoio di 4 metri. Kunz: "Con l'entrata in funzione del corridoio di 4 metri attraverso le gallerie di base 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 di Hupac

Hupac è il principale gestore di rete nel traffico intermodale europeo, con un volume di trasporti su rotaia pari a 763.000 spedizioni stradali (1.370.000 TEUs) e con un fatturato di CHF 486 milioni (EUR 437 milioni). L'offerta di Hupac comprende 110 treni giornalieri con collegamenti tra le maggiori aree economiche europee e fino in Russia ed Estremo Oriente. La Hupac SA è stata fondata a Chiasso/Svizzera nel 1967. Il Gruppo Hupac è formato da 18 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina. Hupac occupa 470 collaboratori, dispone di oltre 5.900 moduli carro e gestisce terminal efficienti in siti europei di importanza strategica.

Contatto media

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