

Assemblea generale di Hupac SA

La proroga dei sussidi fino al 2030 crea sicurezza per gli investimenti

Chiasso, 12.6.2020 Con la decisione del Parlamento di prorogare la promozione del trasporto combinato fino al 2030 e di aumentare notevolmente gli importi rispetto alla richiesta del governo, la Svizzera invia un chiaro segnale a favore del trasferimento modale. Il Pacchetto mobilità dell'UE, invece, indebolirà il trasporto combinato internazionale in Europa. Nell'attuale crisi coronavirus, Hupac accoglie con favore le misure previste dall'Ufficio federale dei trasporti per il mantenimento delle reti di trasporto intermodale. Nonostante il COVID-19, Hupac guarda al futuro: **Erich Staake** e **Beni Kunz** sono stati eletti nel Consiglio di Amministrazione, mentre **Michail Stahlhut** è stato nominato CEO del Gruppo Hupac.

Preparare il futuro

Il 12 giugno 2020 si è svolta per la prima volta l'Assemblea generale di Hupac SA senza la presenza degli azionisti a causa delle restrizioni di COVID-19. Attraverso un processo di voto per delega, gli azionisti hanno approvato un bilancio soddisfacente per il 2019 e hanno rafforzato il Consiglio di Amministrazione con l'elezione di due nuovi membri. **Erich Staake** (66), direttore generale di duisport AG, ha trasformato l'area di Duisburg in un'importante piattaforma per la logistica trimodale in Europa e in un hub per il trasporto sulla Via della Seta. La sua pluriennale esperienza nel trasporto intermodale – in particolare nel trasporto terrestre da e verso la Cina – darà a Hupac un nuovo slancio in questo mercato in crescita.

Anche **Beni Kunz** (62 anni) è stato eletto nuovo membro del Consiglio di Amministrazione di Hupac. Dopo 16 anni di successi nella gestione del Gruppo, affiderà la gestione operativa a mani più giovani. Nella sua nuova funzione executive board member, sosterrà Hupac nei progetti strategici e continuerà quindi a contribuire in modo significativo allo sviluppo dell'azienda anche nei prossimi anni.

Sempre il 12 giugno 2020 il Consiglio di Amministrazione ha nominato **Michail Stahlhut** (52) nuovo CEO del Gruppo Hupac. Dopo il suo periodo introduttivo di due anni come CEO della società affiliata Hupac Intermodal, che gestisce i trasporti continentali del Gruppo Hupac, conosce bene l'attività. "Con questo passaggio del testimone facciamo un passo importante per il futuro della nostra azienda di oltre 50 anni", dice il Presidente del Consiglio di Amministrazione Hans-Jörg Bertschi.

Sicurezza degli investimenti grazie alla proroga dei contributi per il traffico combinato transalpino fino al 2030

La proroga e l'aumento dei sussidi crea una base importante per il proseguimento del trasferimento modale nel transito alpino. I contributi di esercizio agli operatori del trasporto combinato attraverso la Svizzera dovevano originariamente essere sospesi alla fine del 2023. Tuttavia, poiché il completamento delle vie di accesso nord alle gallerie di base è in ritardo di almeno un decennio, il trasporto combinato su questa tratta non è ancora in grado di sviluppare la produttività necessaria per coprire i costi di un'offerta competitiva.

All'inizio di giugno il Parlamento svizzero ha deciso di prorogare le sovvenzioni fino al 2030 e di aumentarle di CHF 385 milioni. Si tratta di un importo nettamente superiore ai CHF 90 milioni richiesti dal governo per il periodo fino al 2026. Rispetto agli attuali livelli, tuttavia, significa che le sovvenzioni saranno dimezzate. Questo sviluppo richiederà ulteriori aumenti di produttività da parte di tutti i soggetti coinvolti nella catena della traffico combinato.

Il Parlamento ha così adottato una soluzione molto più favorevole al trasferimento rispetto a quanto originariamente previsto dal Consiglio federale. "Questo è un segnale importante per il mercato", spiega Hans-Jörg Bertschi. "La Svizzera continua ad impegnarsi per il trasferimento modale. Le aziende coinvolte hanno pertanto la certezza che investire nel trasporto combinato ecocompatibile è una scelta conveniente".

Il compromesso sul Pacchetto mobilità indebolisce il trasporto combinato

Una delle condizioni quadro centrali del trasporto combinato è l'equa regolamentazione del trasporto stradale pre e post terminal. Dal 1975 il trasporto combinato internazionale nell'UE è equiparato al trasporto internazionale di merci su strada, in quanto le norme nazionali sul cabotaggio stradale non sono applicabili in entrambi i casi. Il compromesso sul Pacchetto mobilità, che sarà adottato dal Parlamento europeo all'inizio di luglio, pone il trasporto combinato in una posizione di svantaggio rispetto al trasporto stradale internazionale.

Il Pacchetto mobilità consentirà agli Stati membri di applicare in futuro le norme sul cabotaggio al trasporto nazionale pre e post terminal su strada. "Questo indebolirà notevolmente il trasporto combinato in Europa e potrebbe mettere a repentaglio il Green Deal. L'esenzione del pre e post trasporto dalle norme sul cabotaggio deve rimanere vincolante, in modo da evitare che il trasporto combinato sia svantaggiato rispetto al trasporto su strada. Ci auguriamo che la Commissione UE apporti ulteriori cambiamenti a favore della protezione del clima e dell'ambiente", commenta Hans-Jörg Bertschi.

La crisi coronavirus condiziona lo sviluppo del traffico nel 2020 – soprattutto con l'Italia

A seguito della crisi coronavirus, Hupac prevede per l'anno in corso un forte calo dei volumi. Dopo un primo trimestre positivo, la domanda di trasporto è diminuita nel mese di aprile a causa del lockdown a livello europeo e della particolare situazione in Italia, dove anche l'industria è rimasta ferma per tre settimane. Nonostante gli attuali segni di ripresa, le perdite di traffico di Hupac saranno significative entro la fine dell'anno.

Hupac è posizionata per affrontare la crisi coronavirus. Le misure di sicurezza introdotte nei terminali e il passaggio all'home office hanno permesso all'azienda di continuare la sua attività senza interruzioni durante la crisi. Inoltre, la solida posizione finanziaria e le misure supplementari adottate per aumentare la liquidità del Gruppo Hupac sono presupposti decisivi per un'offerta logistica di successo e resistente alla crisi.

Continuare il successo della trasferimento modale, superare la crisi coronavirus

Nonostante queste precauzioni, il crollo del traffico dovuto alla pandemia, soprattutto in Italia, ha un notevole impatto sulla rete di Hupac e degli altri operatori. A causa della minore domanda, l'utilizzo della capacità dei treni è in calo, ed è necessario annullare delle partenze. Le perdite subite dagli operatori del trasporto combinato attraverso la Svizzera incideranno in modo significativo sulla futura capacità di agire a favore del trasferimento del traffico.

Gli operatori intermodali non sono in grado di far fronte da soli ai deficit che ne derivano, afferma Hans-Jörg Bertschi: "Senza contromisure adeguate, rischiamo che il trasferimento modale venga rallentato di anni". Hupac accoglie quindi con favore l'iniziativa del Parlamento svizzero di compensare una parte delle perdite indotte dal COVID-19 nei trasporti pubblici, in modo che l'offerta venga mantenuta per il periodo post-crisi. "La politica di trasferimento modale della Svizzera con la NFTA e il corridoio di 4 metri è un progetto generazionale", afferma Bertschi. "Le misure previste aiuteranno le imprese di trasporto combinato a mantenere i loro servizi durante la crisi e quindi a continuare a realizzare il trasferimento modale nel transito alpino".

Trasporto combinato: rafforzare l'impronta positiva

Anche l'Italia, la Germania e l'Austria hanno adottato misure a sostegno del trasporto merci su rotaia rispettoso dell'ambiente. "In alcuni casi non è altro che una goccia nel mare", avverte Michail Stahlhut, CEO di Hupac. "Senza una compensazione parziale, gli operatori del trasporto combinato sono costretti a ridurre la loro offerta, innescando una pericolosa spirale discendente nel trasferimento modale".

In una prospettiva a lungo termine, tuttavia, il trasporto combinato ha ottime possibilità di contribuire al successo dell'European Green Deal. Nella sola rete del Gruppo Hupac – che totalizza un volume di trasporto di 1 milione di spedizioni stradali – nel 2019 sono state risparmiate circa 1,5 milioni di tonnellate di CO₂ rispetto al puro trasporto su strada.

Il presupposto centrale per il successo del trasporto combinato è l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria per lunghezze treni fino a 750 metri e profilo P400. L'importanza di una capacità ferroviaria ampiamente dimensionata è stata dimostrata durante la crisi coronavirus: "Con il calo del traffico passeggeri dovuto alla crisi, i nostri treni sono finalmente riusciti a circolare con buoni valori di puntualità", dice Stahlhut.

Profilo di Hupac

Hupac è il principale gestore di rete nel trasporto intermodale in Europa. La rete del Gruppo Hupac comprende 150 treni al giorno con collegamenti tra le principali aree economiche europee, e fino in Russia ed Estremo Oriente. Hupac è stata fondata a Chiasso/Svizzera nel 1967 e comprende 22 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina. L'azienda conta 540 collaboratori equivalenti a tempo pieno, 7.300 piattaforme ferroviarie e gestisce efficienti terminal in località strategiche in Europa.

La relazione sulla gestione 2019 del Gruppo Hupac è disponibile online: <https://www.hupac.com/Relazione-sulla-gestione>

Contatto media

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