

*Conferenza stampa di bilancio del Gruppo Hupac*

## **Garantire il trasferimento modale: Hupac mantiene la rotta in un contesto di mercato difficile**

**Zurigo, 6 maggio 2025 – Nel 2024, nonostante le importanti sfide che hanno colpito la rete ferroviaria europea, Hupac ha conseguito un risultato di Gruppo positivo e ha mantenuto volumi di trasporto pressoché stabili nel traffico transalpino attraverso la Svizzera. Grazie a misure concrete per l'aumento dell'efficienza, a una strategia chiara focalizzata sui corridoi e a un'elevata flessibilità operativa, l'azienda conferma il proprio ruolo di rilievo nel promuovere il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia in Svizzera.**

**Tuttavia, le persistenti criticità infrastrutturali lungo l'asse nord-sud mettono sempre più sotto pressione il traffico combinato. Senza interventi rapidi e decisi in ambito di politica dei trasporti, si rischia una battuta d'arresto per il trasferimento dalla strada alla ferrovia.**

### **Sintesi dell'anno**

Nel 2024 Hupac ha trasportato circa 949.000 spedizioni stradali, pari a 1.818.000 TEU, nel traffico combinato strada-rotaia e nel traffico marittimo di hinterland, registrando un calo del 2,6% rispetto all'anno precedente.

Nel traffico transalpino attraverso la Svizzera, i volumi si sono mantenuti sostanzialmente stabili (-0,2%) nonostante le limitazioni nella galleria di base del Gottardo. In calo invece i flussi via Francia e Austria, penalizzati dalla chiusura della linea di Modane e da interventi sulla rete del nord Italia. Anche il traffico non transalpino in Europa occidentale, nord-orientale e sud-orientale ha mostrato una leggera flessione (-1,2%). A pesare sul settore, anche nel 2024, sono stati il contesto economico debole, l'aumento dei costi di energia e trazione e le carenze strutturali come la scarsa manutenzione delle infrastrutture e il coordinamento inefficace dei cantieri. I risultati: ritardi, soppressioni di treni, limitazioni di capacità e perdita di fiducia del mercato.

Grazie a misure mirate quali l'ottimizzazione dell'utilizzo dei treni, la concentrazione sui corridoi ad alto traffico e l'impiego di treni lunghi e pesanti, Hupac ha potuto proseguire il turnaround avviato già nel 2023. La stabilizzazione dei volumi nel traffico transalpino attraverso la Svizzera e l'adeguamento delle capacità nel traffico marittimo dalla Germania hanno consentito di conseguire un risultato positivo per il Gruppo pari a CHF 9,4 milioni.

Nel 2024, la rete Hupac ha contribuito a risparmiare circa 1,3 milioni di tonnellate di CO<sub>2</sub>e, a ridurre il consumo energetico di 15,5 miliardi di megajoule e a togliere dalla strada 18 milioni di tonnellate di merci.

### **Modal shift in Svizzera: trend negativo nel trasferimento modale**

Uno degli obiettivi principali della strategia di Hupac è la crescita del traffico combinato nel transito alpino attraverso la Svizzera. Con 536.000 spedizioni stradali e 10,4 milioni di tonnellate nette, anche nel 2024 l'azienda ha contribuito in modo significativo all'attuazione della politica nazionale di trasferimento del traffico.

Tuttavia, questo sviluppo è messo seriamente a rischio dal forte aumento dei cantieri sulla rete ferroviaria tedesca. Chiusure totali, pianificazione carente e coordinamento insufficiente lungo il corridoio stanno compromettendo gravemente tutti i principali indicatori operativi. Attualmente, meno della metà dei treni transalpini di Hupac arriva a destinazione in orario. Circa il 20% dei collegamenti deve essere soppresso a causa di fattori esterni. Spesso sia gli assi principali che le deviazioni sono interessati contemporaneamente da chiusure, mentre le informazioni importanti al riguardo giungono agli operatori in ritardo o non giungono affatto. In aggiunta, le penali contrattuali per i treni soppressi riducono considerevolmente la redditività del traffico combinato.

Le conseguenze della difficile situazione attuale sono evidenti: dal 2022 il volume del traffico combinato transalpino è diminuito del 9%, mentre nello stesso periodo il traffico merci su strada è aumentato del 4%. Senza contromisure mirate, si rischia un regresso rispetto a uno degli obiettivi centrali della politica dei trasporti svizzera. La chiusura anticipata della Autostrada Viaggiante (Rola) alla fine del 2025 è direttamente collegata all'elevata vulnerabilità dell'infrastruttura ferroviaria.

### **Serve volontà politica – le capacità a sinistra del Reno consentono più trasferimento"**

La politica dei trasporti è chiamata ad agire con decisione per contrastare l'attuale ritorno del traffico merci dalla ferrovia alla strada. Al centro vi sono misure per rafforzare la capacità operativa del trasporto ferroviario delle merci.

Una leva decisiva è la partecipazione finanziaria della Svizzera all'ampliamento del corridoio a profilo P400 sulla riva sinistra del Reno, lungo l'asse Belgio–Metz–Basilea, nonché del tracciato alternativo Strasburgo–Lauterbourg–Wörth (mozione 22.3000). Con l'adeguamento del profilo delle gallerie ferroviarie attraverso i Vosgi, l'asse Belgio–Metz–Basilea diventerebbe un corridoio a profilo P400 e quindi un collegamento di accesso alla galleria di base del San Gottardo per il trasporto combinato. La realizzazione di questo intervento infrastrutturale, soggetto a vincoli temporali stringenti, richiede un finanziamento completo da parte della Svizzera, poiché non porterà benefici rilevanti per la Francia. Ciò è in linea con la prassi seguita finora per l'ampliamento del profilo dei tunnel lungo il corridoio dei 4 metri in Italia settentrionale.

Il secondo corridoio dei 4 metri così creato nel nord amplierebbe in modo significativo le capacità dell'intero sistema NFTA, realizzando così le condizioni affinché nuovi trasporti stradali transalpini possano essere trasferiti alla ferrovia. Poiché oggi circa il 50% dei traffici transalpini attraverso la Svizzera è rappresentato dai collegamenti con il Benelux, l'alleggerimento del corridoio dei 4 metri sulla riva destra del Reno dovrebbe portare a un netto miglioramento dell'affidabilità e della qualità dell'intero sistema di trasporto combinato transalpino.

Per quanto riguarda la linea di alleggerimento Strasburgo–Wörth, l'impiego di locomotive ibride (elettriche/diesel) rappresenterebbe una soluzione più efficiente in termini di costi rispetto all'elettrificazione – che non è una priorità per la Francia. Ciò permetterebbe, di deviare sulla riva sinistra del Reno in caso di cantieri di grande entità con chiusure totali dell'asse della valle del Reno.

Queste misure sono fondamentali per alleviare in modo duraturo le strozzature lungo l'asse della riva destra del Reno, sovraccarico e soggetto a frequenti perturbazioni, e per rendere nuovamente possibile il trasferimento di nuovi volumi di traffico dalla strada alla rotaia. Altrettanto importante è la rapida realizzazione di ulteriori binari di riserva a nord e a sud delle Alpi (mozione 24.3339), al fine di stabilizzare l'esercizio in presenza dei frequenti disservizi infrastrutturali lungo il corridoio.

A partire dal 2025, la Svizzera e il Belgio hanno assunto congiuntamente la responsabilità del corridoio di trasporto merci Mare del Nord-Reno-Mediterraneo, offrendo un'opportunità per garantire efficacemente le capacità di trasporto merci grazie a una gestione più coordinata del corridoio e a una pianificazione integrata dei cantieri.

Oltre alle misure infrastrutturali, sono necessari strumenti finanziari mirati per garantire la competitività del trasporto combinato rispetto al trasporto su strada. Il potenziamento della ferrovia della Valle del Reno, necessario per garantire un collegamento efficiente con la NFTA, continua a subire ritardi. Solo a partire dal 2045 si potrà contare su una linea ferroviaria che consentirà la circolazione di treni lunghi fino a 750 metri (attualmente la lunghezza massima consentita è di 680 metri). «Al momento, il settore riesce a sfruttare solo parzialmente i vantaggi offerti dalla ferrovia di pianura», osserva Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione del Gruppo Hupac. «L'obiettivo di un aumento del 10% della produttività resta quindi fuori portata. È per questo necessario avviare una seria discussione sulla proroga dei contributi operativi al trasporto combinato oltre il 2030. Garantire in tempi utili la certezza degli investimenti è essenziale per tutte le imprese coinvolte nella prosecuzione del trasferimento modale».

Anche in Germania si registrano progressi: l'Agenzia federale delle reti sta valutando misure volte a limitare i cantieri simultanei, al fine di ripristinare condizioni quadro pianificabili per il trasporto ferroviario di merci. La chiusura di interi corridoi per mesi senza opzioni di deviazione equivalenti non è accettabile per l'economia europea.

«Il trasporto combinato è un pilastro imprescindibile per una logistica sostenibile in Europa», sottolinea Hans-Jörg Bertschi. «Perché questo sistema possa funzionare, servono infrastrutture performanti e una pianificazione affidabile. Il progressivo deterioramento della qualità operativa mette seriamente a rischio gli obiettivi del trasferimento modale. È il momento di unire le forze: politica, gestori dell'infrastruttura e mondo economico devono collaborare per costruire una rete ferroviaria europea stabile ed efficiente».

## **Resilienza e stabilità operativa**

Per garantire la continuità e l'efficienza operativa, Hupac investe sistematicamente nella resilienza. Un esempio concreto è la chiusura totale della linea ferroviaria della Valle del Reno nell'agosto 2024, durante la quale è stato rapidamente attivato un servizio navetta diesel attraverso l'Alsazia. Il progetto, realizzato in collaborazione con SBB Cargo International e Captrain, ha permesso di deviare con successo fino a 20 treni al giorno in entrambe le direzioni.

Anche gli adeguamenti strutturali rientrano nella strategia di resilienza di Hupac: dall'inizio del 2025, alcuni collegamenti tra Belgio e Italia sono stati spostati sull'asse francese, in alternativa al corridoio tedesco, per ridurre l'esposizione ai rischi infrastrutturali. Sono inoltre in fase di sviluppo ulteriori rotte alternative. Composizioni di riserva, macchinisti aggiuntivi e capacità extra nei fine settimana contribuiscono ad aumentare la flessibilità in caso di perturbazioni operative.

Parallelamente, Hupac punta sulla digitalizzazione della catena del valore attraverso la standardizzazione e l'automazione. L'attenzione è focalizzata sull'automazione dei processi terminalistici e sullo sviluppo della tecnologia dei carri con carichi utili più elevati, freni a rumore ridotto e sensori di bordo per la manutenzione predittiva.

## **Prospettive: Hupac punta sulle relazioni chiave per garantire maggiore affidabilità.**

Anche nel 2025, il contesto di mercato per Hupac si preannuncia complesso. Le incertezze geopolitiche e gli svantaggi strutturali che penalizzano diversi settori industriali europei – come l'elevato costo dell'energia e i ritardi nell'adozione di tecnologie chiave – rendono difficile formulare previsioni sulla domanda.

Hupac affronta queste sfide, insieme alle difficoltà del traffico merci ferroviario internazionale, con un riorientamento strategico. Nei prossimi due anni, l'azienda concentrerà il traffico combinato sull'asse nord-sud puntando sulle relazioni chiave ad alto volume. L'obiettivo è quello di gestire tre o quattro treni al giorno per direzione su ciascuna di queste tratte, garantendo così un'offerta più stabile, affidabile e coerente con le esigenze del mercato.

«Una maggiore frequenza per ciascuna relazione ci consente di reagire con più rapidità alle perturbazioni e di offrire ai nostri clienti una pianificazione più affidabile e stabile», spiega Michail Stahlhut, CEO di Hupac. «In caso di soppressione di un treno, un'alternativa è disponibile in tempi brevi. Al contempo, questo modello incrementa l'efficienza complessiva dell'esercizio ferroviario, grazie a una maggiore flessibilità nell'impiego di mezzi e personale». Anche terminal e carri ferroviari beneficiano dell'aumento di produttività.

Con questa strategia, Hupac rafforza in modo mirato la competitività del trasporto combinato, lanciando un segnale chiaro contro il ritorno alla strada.

Nel lungo periodo, il trasporto intermodale resta un mercato ad alto potenziale. La carenza di autisti nel trasporto stradale, i vantaggi in termini di produttività garantiti dalla ferrovia e l'orientamento politico a favore del trasferimento modale sostengono la domanda. Parallelamente, anche il trasporto su strada sta guadagnando attrattiva grazie alla decarbonizzazione. La ferrovia mantiene tuttavia un vantaggio strategico – a condizione che riesca a restare competitiva sotto il profilo economico.

Per l'anno in corso, Hupac prevede volumi di trasporto stabili sia nella rete continentale sia nei collegamenti marittimi di hinterland. Le priorità strategiche saranno la gestione ottimale della capacità, il mantenimento della qualità operativa e lo sviluppo di soluzioni sempre più orientate al mercato.

«Siamo convinti che un trasporto combinato efficiente rappresenti un reale valore aggiunto per una logistica sostenibile in Europa», afferma Michail Stahlhut.

## **Profilo del Gruppo Hupac**

Hupac è l'operatore leader sui principali corridoi del trasporto intermodale europeo. Con circa un milione di spedizioni stradali trasportate all'anno e 130 treni giornalieri, Hupac collega le principali aree economiche europee e destinazioni fino al Far East. In qualità di pioniere di soluzioni logistiche digitali, l'azienda contribuisce in modo significativo al trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, favorendo così la protezione dell'ambiente e del clima.

Fondata nel 1967 a Chiasso/Svizzera, Hupac è oggi un gruppo internazionale formato da 24 società presenti in Svizzera, Italia, Germania, Paesi Bassi, Belgio, Spagna, Polonia, Russia e Cina. Con circa 730 collaboratori, un parco carri moderno composto da 8.300 moduli e terminal gestiti digitalmente nei principali nodi europei, Hupac garantisce soluzioni di trasporto affidabili e orientate al futuro nel trasporto combinato.

### **Contatto**

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing

Tel. +41 58 8558020 | Mob. +41 79 2934645 | [itonndorf@hupac.com](mailto:itonndorf@hupac.com)