

Conferenza stampa sul bilancio

Infrastrutture invece di sovvenzioni per il trasferimento del traffico

Zurigo, 23.4.2012 Adegamenti mirati delle infrastrutture possono rendere più efficiente il traffico combinato e determinare un risparmio di contributi federali. Per i collegamenti sud di Alptransit, Hupac propone un modello in due fasi con un immediato ed equilibrato potenziamento della linea via Luino.

Condizioni sub ottimali per il traffico combinato nonostante Alptransit

„Quando nel 2017 entrerà in esercizio la galleria di base del San Gottardo, e nel 2019 quella del Monte Ceneri, i treni intermodali dovranno continuare a transitare sul corridoio nord-sud attraverso la Svizzera a condizioni economicamente sfavorevoli“, ha messo in guardia Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio d'Amministrazione di Hupac SA, in occasione della conferenza stampa sul bilancio tenutasi a Zurigo. Decisivo è la produttività: il trasporto combinato è vincente e redditizio quando lunghi treni sono in grado di percorrere lunghe tratte con poca pendenza in un tempo di transito ragionevole e di trasportare le voluminose unità di carico di uso corrente. Parametri concreti sono già stati fissati nel 1991, nello „Accordo europeo sulle principali linee internazionali di trasporto combinato“, dove si contemplano una lunghezza dei treni di 750 metri, il profilo di 4 metri e una pendenza massima del 12‰. Le linee meridionali di accesso alla galleria base del San Gottardo, invece, presentano dei parametri molto più limitati: in media 575 metri di lunghezza, profilo di 3,80 metri e una pendenza fino al 21‰ sulla linea via Chiasso, il che continuerà a richiedere l'impiego di due locomotive con una conseguente lievitazione dei costi. „La politica non deve accontentarsi di queste condizioni se è seriamente intenzionata a perseguire l'obiettivo del trasferimento del traffico“, afferma Bertschi.

Aumentare la produttività per abbattere le sovvenzioni

A trarre vantaggio da una maggiore produttività e competitività del trasporto merci su rotaia sono il comparto ferroviario e la logistica, ma anche il trasferimento del traffico e non da ultimo le casse dello Stato. Condizioni di produzione concorrenziali sono, infatti, il modo più sicuro per abbattere le sovvenzioni al trasporto combinato transalpino. In tutti i Paesi europei che hanno efficienti corridoi per il traffico merci, il trasporto intermodale viaggia senza sovvenzioni. „Un ampliamento infrastrutturale in funzione di treni lunghi 750 metri con un profilo di 4 metri aumenta la produttività del trasporto combinato del 30%“, calcola Bertschi. „La politica dovrebbe avere ogni interesse a investire gli scarsi fondi pubblici in infrastrutture durature piuttosto che in misure di sostegno di breve periodo.“

Opportunità per una mobilità sostenibile delle merci

„La ferrovia di pianura via Gottardo rappresenta un'enorme opportunità per il traffico combinato. Non dobbiamo giocarcela trascurando il potenziamento delle linee di accesso“, dichiara Bernhard Kunz, direttore di Hupac. Dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo è prevista una consistente riduzione dei sussidi d'esercizio. Se entro quella data non si riuscirà a compensare la produttività del traffico combinato con treni più lunghi, più pesanti e più alti, ci si dovrà aspettare un ritrasferimento del traffico pesante su strada. „Ciò pregiudicherà la mobilità sulle nostre strade, già oggi sovraccariche: un problema che riguarda noi tutti.“

Moderato potenziamento dell'attuale linea via Luino

Alptransit è stato realizzato allo scopo di creare un efficiente corridoio per il trasferimento del traffico merci.

La volontà popolare allora espressa dovrebbe essere rispettata anche oggi. È indispensabile un adeguamento delle linee di accesso in modo da poter sfruttare appieno il potenziale della ferrovia di pianura lungo l'intero corridoio. In una prima fase, sul versante alpino meridionale si dovrebbe dare priorità assoluta alla tratta via Luino, trattandosi di un asse che copre circa l'80% del traffico combinato via Gottardo e che serve gli attuali terminal nell'area di Busto Arsizio/Novara. È parallelamente necessario metter mano al corridoio via Chiasso, il che richiede la realizzazione di una nuova linea per il traffico merci tra Seregno e Bergamo, ma anche di terminal di trasbordo poiché il nodo di Milano, metropoli con oltre un milione di abitanti, per il momento non offre capacità adeguate. Per l'attuazione di questo progetto si deve mettere in preventivo qualche decennio, un intervallo che va urgentemente superato attraverso la valorizzazione dell'attuale linea di traffico merci via Luino. Questa linea relativamente sconosciuta è un elemento portante del corridoio Rotterdam-Genova. Un moderato investimento consentirebbe di adeguarla agli standard internazionali. Inoltre rende possibile una pendenza del 12‰. Anche l'Italia beneficerebbe dell'allacciamento con efficienti infrastrutture ferroviarie per l'esportazione di merci. Nel lungo periodo, il traffico combinato dovrebbe essere distribuito in modo equilibrato tra le tre linee via Luino, Chiasso e Domodossola. „Dal punto di vista economico, sociale e ambientale, è senz'altro la soluzione più sostenibile“, afferma Kunz.

L'interoperabilità come motore di crescita

Hupac si attende notevoli incrementi di produttività anche da uno spazio ferroviario unico a livello europeo, così come perseguito dall'UE. Attualmente esistono in Europa oltre venti sistemi nazionali di segnalazione e controllo della velocità dei treni, che tuttavia non sono compatibili tra loro. Simili inefficienze tecniche costituiscono uno dei maggiori impedimenti per il mercato del trasporto merci su rotaia. La prevista soluzione mirante all'introduzione di un sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (ERMTS) sta però venendo differita da numerosi Paesi. In qualità di membro attivo dell'European Rail Platform sottostante a Siim Kallas, Vicepresidente e Commissario ai Trasporti UE, Hupac propone un piano di attuazione basato sui corridoi. Il corridoio Rotterdam-Genova che, con la ferrovia di pianura via Gottardo e la già programmata adozione del sistema da parte della Svizzera, potrebbe diventare il primo corridoio europeo completamente interoperabile.

Sviluppo del traffico 2011

Nel 2011 Hupac ha trasportato un totale di 723.894 spedizioni stradali sulla propria rete europea, superando così il volume record dell'anno 2008. Mentre nel primo semestre 2011 è stato ancora possibile registrare tassi di crescita a due cifre, nel secondo semestre la flessione congiunturale ne ha determinato il ridimensionamento. Nel complesso, Hupac ha realizzato un incremento del 6,6%. Un effetto positivo ha avuto la continuazione, sia pure in forma leggermente modificata, del ribasso congiunturale concesso dall'Ufficio federale dei trasporti. Il supplemento di risorse finanziarie ha mitigato la pressione dei prezzi esercitata dal trasporto su strada prevenendo il rischio di un ritrasferimento dei trasporti su strada. La scarsa disponibilità di materiale rotabile ha influito negativamente sullo sviluppo del traffico. L'intensificazione degli interventi di manutenzione e l'azione di richiamo di un elevato numero di vagoni hanno comportato un'acuta mancanza di carri, imponendo un conseguente ridimensionamento della capacità su alcune linee di collegamento.

Risultato soddisfacente

Nonostante l'incremento in volume, nel 2011 l'andamento dei cambi ha determinato una contrazione del 2,3% dei ricavi provenienti da forniture e servizi del Gruppo Hupac, attestatisi a CHF 493,1 mio. Al cambio costante, il fatturato è salito del 7,3%. Nell'anno in esame l'utile d'esercizio del Gruppo è diminuito del 17,3% scendendo a CHF 2,6 mio. La difficile situazione sul fronte valutario e l'influsso negativo di un'azione di richiamo di materiale rotabile hanno condotto a questo risultato modesto. Nel 2011 gli investimenti sono

ammontati a CHF 59,3 mio. Di questi, gli investimenti in beni patrimoniali sono ammontati a CHF 40 mio. e hanno riguardato principalmente l'acquisto di carri ferroviari, il completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate e l'ampliamento della sede centrale di Chiasso.

Prospettive per il 2012

La debolezza congiunturale instauratasi nell'autunno 2011 si sta protraendo nel corrente anno e nel primo trimestre ha determinato nel volume di trasporti una flessione del 7,2% rispetto al fortissimo periodo dell'anno precedente. Ciò nonostante, Hupac ha saputo migliorare la propria offerta concentrandosi sulla ristrutturazione dell'offerta Scandinavia ⇄ Italia, in collaborazione con Intercontainer Scandinavia, e sull'allacciamento della rete intermodale in Francia in collaborazione con il partner SNCF. Dall'aprile 2012, Hupac gestisce un company train tra Edirne (Turchia) e Vienna. Sempre in aprile è partito un nuovo treno shuttle tra Rothenburg nell'area di Lucerna e Busto Arsizio-Gallarate.

L'instabilità economica sta frenando gli scambi commerciali e penalizzando la domanda di servizi di trasporto. „Per il 2012 prevediamo una modesta crescita con una forte tendenza alla volatilità. Stiamo sfruttando questa pausa per migliorare i nostri processi e prepararci, assieme ai nostri partner, alle nuove condizioni produttive che seguiranno all'apertura della galleria base del San Gottardo“, dichiara Bernhard Kunz, direttore di Hupac.

Contatto: Irmtraut Tonndorf, Responsabile della comunicazione
Tel. +41 91 6952936, itonndorf@hupac.ch