

MalpensaNews

Hupac sfida la crisi coronavirus grazie alla digitalizzazione

Orlando Mastrillo · Wednesday, May 20th, 2020

Nel 2019 il Gruppo Hupac è riuscito a trasferire più di 1 milione di spedizioni di camion dalla strada alla rotaia e a raggiungere un risultato finanziario soddisfacente. Nella crisi coronavirus, Hupac mantiene la sua rete grazie alla digitalizzazione e ai processi “contactless”. Per attenuare le conseguenze del crollo del traffico nell’anno in corso, sono necessarie misure mirate a sostegno del trasporto combinato rispettoso dell’ambiente.

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

Il Gruppo Hupac conquista quote di mercato

Nell’esercizio passato il Gruppo Hupac ha trasferito, per la prima volta, oltre un milione di spedizioni di camion dalla strada alla rotaia. Nel complesso, il numero dei trasporti è aumentato del 10,5%, raggiungendo 1.024.089 spedizioni stradali. La crescita è dovuta in parte all’acquisizione di ERS Railways nel giugno 2018, che lo scorso anno è stata consolidata per la prima volta nel

Gruppo Hupac per l’intero anno

Nel core business del trasporto transalpino attraverso la Svizzera, Hupac ha nuovamente guadagnato quote di mercato grazie all’introduzione di nuovi prodotti. L’anno scorso è stato caratterizzato da un’evoluzione negativa dei volumi nel trasporto terrestre transalpino (-4,6%) a causa dell’indebolimento della congiuntura economica in Europa. Ciononostante Hupac è riuscita ad ampliare ulteriormente la sua forte posizione nel trasporto combinato con un volume di trasporto di 551.042 spedizioni stradali (+2,8%), contribuendo così a ridurre il numero dei trasporti stradali attraverso la Svizzera.

Con finanze sane nell’anno di crisi 2020

Il Gruppo Hupac guarda al 2019 con un bilancio soddisfacente. Mentre il fatturato del Gruppo è aumentato del 5,4% a CHF 611 milioni, il risultato d’esercizio non ha potuto tenere il passo con l’andamento del fatturato a causa dell’indebolimento dell’economia in Europa, del forte franco svizzero e della riduzione dei sussidi. Sebbene l’EBITDA sia aumentato del 4,6% a CHF 55,4 milioni di CHF, il risultato d’esercizio di CHF 5,1 milioni di CHF è stato inferiore del 35% rispetto all’anno precedente. Ciò è dovuto agli effetti valutari negativi del 2019 e ad un effetto straordinario dell’anno precedente.

Dal febbraio 2020, la crisi coronavirus ha posto l’azienda di fronte a sfide straordinarie. „L’azienda è finanziariamente sana e si è assicurata un’ulteriore liquidità finanziaria in vista di uno scenario di crisi più lungo“, afferma Hans-Jörg Bertschi, Presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac. „Ci aspettiamo una graduale ripresa dei volumi di trasporto in tutta Europa nella seconda

metà del 2020“.

Il trasporto combinato assicura l'approvvigionamento

A fine febbraio la crisi di COVID-19 ha colpito il Nord Italia – e quindi il più importante mercato di destinazione e di provenienza di Hupac – come primo Paese in Europa e con grande intensità. Hupac ha reagito immediatamente e ha preso tutte le misure necessarie per proteggere i propri dipendenti e i clienti:

Nei terminal, è stato efficacemente attuato il necessario distanziamento sociale e le misure igieniche e di sicurezza, riprogettando la gestione del terminal.

Tutti i dipendenti sono stati in grado di passare dall'ufficio all'home office in brevissimo tempo garantendo che i servizi offerti ai clienti continuassero a funzionare senza problemi. Ciò è stato reso possibile dalla già avanzata digitalizzazione dell'azienda, che fornisce sistemi per l'accesso decentralizzato a documenti e piattaforme, nonché potenti strumenti per le telecomunicazioni e le teleconferenze.

Hupac si è inoltre impegnata affinché il trasporto merci su rotaia e i terminal siano riconosciuti come rilevanti da un punto di vista sistemico e non vengano chiusi in caso di lockdown, al fine di garantire la sicurezza dell'approvvigionamento di beni di prima necessità. Ciò ha contribuito a far sì che l'offerta di Hupac fosse sempre aperta, anche durante la fase di chiusura dei confini nazionali.

Superare la crisi coronavirus e mantenere il successo del trasferimento del traffico

Il forte calo del traffico in relazione alla crisi coronavirus sta mettendo a dura prova il sistema del trasporto combinato. Dopo un primo trimestre positivo con una crescita dei trasporti del 3,6%, Hupac ha registrato in aprile un forte calo dei volumi di trasporto, soprattutto nel trasporto transalpino verso l'Italia. La ragione principale di questo crollo – che ha raggiunto picchi di meno 50% – è stata la massiccia chiusura della produzione industriale su disposizione delle autorità. Grazie al graduale allentamento delle normative, il volume dei trasporti nella rete di Hupac è attualmente di nuovo in aumento e si attesta oggi ad un livello di meno 25% rispetto ai volumi di trasporto pianificati.

Il crollo del traffico a livello europeo e il contemporaneo intensificarsi della concorrenza stradale dovuto al calo dei prezzi del gasolio durante la crisi coronavirus richiedono misure efficaci a sostegno del trasporto combinato per evitare il ritorno del traffico merci dalla ferrovia alla strada. La Svizzera intende sostenere maggiormente il trasporto combinato transalpino con le sovvenzioni già disponibili. L'Italia concede sconti sui costi delle tracce a favore delle imprese ferroviarie. „Auspichiamo ulteriori misure per ridurre l'onere dei costi fissi degli operatori del trasporto combinato anche da parte della Germania, il più importante mercato e paese di transito dell'Europa“, afferma Michail Stahlhut, direttore di Hupac Intermodal. „Un sostegno aggiuntivo temporaneo dei prezzi delle tracce e sussidi per il materiale rotabile che non può essere utilizzato durante la crisi consentirebbe di alleviare la situazione e di contrastare una netta riduzione dei servizi di trasporto merci su rotaia. Senza un adeguato supporto, gli operatori del trasporto combinato sarebbero costretti a ridurre la loro offerta, il che innescerebbe una pericolosa spirale discendente nel trasferimento modale“.

Nuovi collegamenti 2020? Nell'anno in corso Hupac è riuscita a sviluppare ulteriormente il proprio portafoglio prodotti nonostante la crisi coronavirus. A gennaio sono stati integrati nella rete i

collegamenti giornalieri Rotterdam – Melzo e Novara-Pescara per i rimorchi P400. In aprile è partito il primo treno shuttle tra Perpignan e Colonia per i rimorchi P400, un’innovazione pionieristica per il mercato Spagna/Francia meridionale. Sempre in aprile è entrato in funzione il servizio feeder giornaliero Geleen-Moerdijk con ulteriori collegamenti verso il Regno Unito e l’Italia, mentre per il traffico interno in Svizzera è stato implementato un concetto operativo perfezionato tra Stabio e Aarau.

Nel settore dei trasporti marittimi dell’entroterra, in aprile ERS Railways ha integrato i collegamenti Bremerhaven – Regensburg e Bremerhaven- Frankfurt nella propria offerta di servizi intermodali. All’inizio di maggio la nuova business unit Landbridge China ha lanciato un servizio shuttle tra Xian nella Cina occidentale e Varsavia in Polonia con integrazione nella rete europea Shuttle Net di Hupac.

Sviluppo dell’offerta 2019

Con un volume di trasporto di 752.700 spedizioni stradali, la business unit Shuttle Net continua ad essere la spina dorsale del Gruppo Hupac. Nonostante il rallentamento dell’economia iniziato nella seconda metà del 2019, la rete è stata sviluppata in modo proattivo. Nel segmento transalpino sono da segnalare i trasporti dal terminal altamente performante di Köln Nord verso l’Italia e il rafforzamento dell’offerta per i semirimorchi da 4 metri tra Novara e Hannover o Zeebrugge. A settembre sono partiti i primi treni shuttle tra Pordenone, nel nord-est Italia, e Duisburg. Nel traffico non-transalpino è stato acquisito per la prima volta la licenza per i semirimorchi P386 per il collegamento Antwerp – Barcelona. In tal modo, Hupac apre il segmento del trasporto di rimorchi per il mercato spagnolo. Sull’asse est-ovest è stata aumentata la frequenza dei treni Antwerp ? Schkopau/Schwarzheide e Duisburg – Polonia. Infine, l’Europa sudorientale è stata collegata alla rete Shuttle Net di Hupac attraverso i terminal hub di Vienna e Budapest, con destinazioni in Romania, Bulgaria, Serbia e Turchia.

La nuova business unit Company Shuttle ha continuato a svilupparsi in modo molto dinamico nel 2019 raggiungendo un volume di trasporto di 94.600 spedizioni stradali. In linea con la forte domanda, l’offerta è stata adeguata con ulteriori shuttle per il traffico transalpino. I treni viaggiano per conto di singole aziende di trasporto. I clienti si assumono il rischio di utilizzo dei company shuttle e affidano l’organizzazione e la gestione dei trasporti a Hupac in qualità di operatore.

Per la business unit Maritime Logistics, la filiale ERS Railways, che nell’anno precedente operava solo dai porti della Germania settentrionale, ha sviluppato e ampliato nuovi collegamenti tra Rotterdam e la Germania meridionale (Monaco di Baviera, Norimberga, Kornwestheim, Würth). Nel 2019, ERS Railways ha potuto gestire un volume di trasporto di 323.600 TEU o 179.200 spedizioni stradali nel traffico marittimo inland, pari a una crescita di circa l’11% sulla base dell’intero anno 2018.

Investimenti in terminal, materiale rotabile e IT garantiscono il futuro

Anche nel 2019 il Gruppo Hupac ha investito molto nel futuro. La cifra d’investimento di CHF 75 milioni rispecchia la nostra strategia di crescita a lungo termine. Di questi, CHF 32 milioni sono stati investiti in materiale rotabile. Alla fine del 2019 il Gruppo Hupac disponeva di una flotta di 7.297 moduli di carri. Ciò corrisponde a un aumento del 5,9% rispetto all’anno precedente. Inoltre, Hupac utilizza 21 locomotive di linea e di manovra di sua proprietà.

Un punto focale nel 2019 è stato l’investimento in terminal di trasbordo in Italia, nei Paesi Bassi, in Germania e in Polonia, pari a CHF 38 milioni. I terminal sono oggi gli investimenti strategici chiave del Gruppo Hupac. In molte regioni d’Europa sono il collo di bottiglia per l’ulteriore trasferimento dei trasporti su lunghe distanze dalla strada alla rotaia.

Oltre alle nuove strutture di Milano Smistamento, Piacenza e Brescia che sono da sviluppare in collaborazione con Mercitalia Logistics, Hupac ha potuto rilevare nell'ottobre 2019 la maggioranza della società terminalistica CIM SpA Interporto di Novara. Sempre nell'anno scorso, Hupac ha acquisito la maggioranza della società terminalistica Geleen RTC, nei pressi di Maastricht. Inoltre, nell'estate del 2019, Hupac ha potuto concludere lettere d'intenti per la partecipazione alla costruzione di nuovi terminal sulla parte europea della Via della Seta nell'ex porto del carbone di Duisburg e a Minsk (Bielorussia).

Grandi progressi nella trasformazione digitale

Sono stati inoltre effettuati notevoli investimenti nelle tecnologie dell'informazione. Oltre ad aver equipaggiato circa 1000 vagoni con unità GPS per una migliore localizzazione dei treni in tutta Europa, 250 vagoni sono stati dotati di chip RFID. Le informazioni qui ottenute – in combinazione con i dati degli impianti di controllo dei treni in Svizzera – facilitano la manutenzione predittiva dei carri.

L'uso esteso dei portali OCR nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate consente un migliore utilizzo dell'impianto. Il tempo di movimentazione per treno si riduce in media di 20 minuti. Questo genera un aumento della capacità del terminal del 10%.

L'anno scorso è partita anche la digitalizzazione dei processi di prenotazione. L'automazione di questi processi e la conseguente ottimizzazione della capacità di carico porterà a piani di trasporto obbligatori e a informazioni affidabili sullo stato del trasporto. L'“Hupac Train Radar” consente di rendere visibili queste informazioni su una piattaforma. I clienti possono accompagnare virtualmente la loro unità trasportata; se necessario, ricevono informazioni proattive sulle deviazioni dall'orario e una nuova stima dell'orario di arrivo.

Con la trasformazione digitale dei suoi processi aziendali, Hupac rafforza la competitività del trasporto combinato. L'attenzione si focalizza sulla tecnologia dei carri, sulla produttività dei terminal, su una migliore pianificazione dell'interfaccia tra il carro, il terminal e il cliente e, non da ultimo, su una migliore visibilità della supply chain.

This entry was posted on Wednesday, May 20th, 2020 at 6:23 pm and is filed under [Economia](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.