

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Hupac punta sugli investimenti e traguarda nuove relazioni ferroviarie da sud per mettersi alle spalle il 2022

Nicola Capuzzo · Friday, May 26th, 2023

**Lugano (Svizzera)** – A pochi chilometri dal confine un utile di 7,6 milioni di franchi su 668,5 di fatturato è abbastanza perché l'amministratore delegato e il consigliere passino buona parte della relazione sull'andamento del business nel 2022 a scusarsi con i soci riuniti per l'annuale assemblea.

Del resto, ancorché la componente italiana e l'attività nel nostro paese siano di primaria rilevanza, il gruppo Hupac, fra i leader dell'intermodalità europea, ha un'anima calvinisticamente svizzera, senza dimenticare che la missione dello shift modale è da queste parti un target di rango costituzionale. Ecco, quindi, che, quando i ricavi scendono dell'2,1%, l'utile dell'1,8% e, soprattutto, i volumi dell'1,8% (1,104 milioni di spedizioni stradali, l'unità di riferimento che corrisponde a un semirimorchio o due casse mobili o una cisterna pesante o due container da 20 piedi spostati su ferro), Michail Stahlhut e Nicolas Perrin vogliono dettagliare minuziosamente ai soci (fra cui società di trazione, caricatori e Mto di mezza Europa) il perché.

Anche perché in oltre 60 anni di storia Hupac ha vissuto alti e bassi di vario genere, ma certo il 2022 ha avuto un bel carico di sfide. Alla coda della pandemia, col suo sonoro schiaffo alle abitudini logistiche inveterate almeno da un paio di lustri, ha fatto subito seguito la guerra alle porte dell'Europa, che nello specifico ha ovviamente modificato in corsa il senso del nuovo terminal inaugurato da Hupac a Varsavia, l'unico dell'area a poter gestire treni da 740 metri. Nel mentre la crescente enfasi sulla transizione ecologica e sul reshoring delle imprese europee trasferitesi all'acme della globalizzazione dei primi anni duemila, nonché una rete ferroviaria che in Europa, Germania in primis, ha mostrato molti limiti, a partire dalla congerie di cantieri, parole di Perrin, "mal progettati e non coordinati".

Non un caso, quindi, che gli ospiti d'onore dell'assemblea Hupac siano stati David Yang, il numero uno in Europa del maggior gruppo portuale mondiale, la singaporiana Psa, e Michael Theurer, segretario di stato del Ministero dei trasporti tedesco, col primo a sottolineare come gli attori della catena logistica debbano farsi attori dei, e non subire, fenomeni di cui sopra, a partire dalla reindustrializzazione del continente in vista. Efficaci l'esempio portato da Yang delle gigafactory di batterie per l'automotive che sorgeranno di qui a poco in tutta Europa e l'immagine di un gruppo portuale che, come gli anfibi, per evolvere e diventare più grande risale dal mare verso terra.

Tornando ai numeri, è stato Perrin a evidenziare la criticità dell'incremento del 20% registrato nel costo dell'elettricità e l'impatto sui conti della necessità di riproteggersi con un aumento del 5% del noleggio a terzi di carri per far fronte ad imprevisti legati alla rete, capaci, in alcune settimane, di causare fino al 20% di cancellazione di convogli.

A complemento di ciò la ripresa forte, dopo il rallentamento dovuto al coronavirus, degli investimenti, che nel bilancio di Hupac hanno raggiunto nel 2022 quota 84,3 milioni di franchi. Sulla flotta (a fine 2022 erano oltre 9mila i carri fra proprietà e noleggio), sui mezzi di piazzale e sui terminal veri e propri. Italia protagonista per queste due ultime categorie: a Busto nel 2023 saranno sostituite 4 delle gru a portale e 3 a Piacenza (a Novara bisognerà aspettare fra 2026 e 2028), mentre è alto il morale sulla realizzazione del nuovo terminal di Milano Smistamento.

“La Confederazione ha confermato il mese scorso l'impegno a coinvestire 66 milioni di franchi” ha detto Perrin a riguardo del progetto portato avanti sotto il cappello di Teralp, in joint venture col gruppo Fs: “Abbiamo ottenuto la licenza edilizia e contiamo di inaugurare entro il 2025 (come per il secondo terminal a Piacenza) il terminal piazzato a est di Milano, diventerà uno snodo chiave per lo sviluppo dei traffici di Hupac”.

Che non a caso, pur senza dettagliare, inserisce fra gli obiettivi di medio periodo l'apertura di nuovi link (dopo quelli da Genova per Basilea e Stoccarda) dai porti mediterranei e il collegamento del sud Italia: l'appuntamento è al 2024.

### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, May 26th, 2023 at 3:47 pm and is filed under [Economia](#), [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.