

*Evento annuale Hupac*

## **Come incentivare l'intermodalità nel transito alpino**

**Zurigo, 1.6.2018** Otto mesi dopo l'interruzione di Rastatt, Hupac si concentra nuovamente sulle condizioni operative del più importante corridoio europeo per il trasporto ferroviario delle merci. Sono stati fatti progressi con la pubblicazione di un manuale sulla gestione delle emergenze internazionali e nei prossimi mesi e anni saranno introdotte misure organizzative. Il completamento delle gallerie di base in Svizzera e del corridoio di 4 metri entro la fine del 2020 migliorerà le prestazioni e incentiverà il transito intermodale attraverso le Alpi. Una flat rate per i treni intermodali transalpini potrebbe coprire il gap delle sovvenzioni in Svizzera a partire dal 2024.

Come si riconquista la fiducia nell'intermodalità dopo Rastatt? Il **presidente di Hupac Hans-Jörg Bertschi**, in occasione dell'evento annuale tenutosi a Zurigo l'1.6.2018 in concomitanza con l'Assemblea Generale dell'azienda, ha affermato che "l'interruzione di Rastatt per sette settimane nell'autunno del 2017 non solo ha influito sui risultati operativi del Gruppo Hupac, ma ha anche causato una perdita di fiducia nell'affidabilità del trasporto merci su rotaia". Bertschi ha fatto appello al miglioramento della qualità investendo nell'intera catena del valore del trasporto intermodale, oltre che a soluzioni di back-up e piani di emergenza credibili a livello di corridoio. Inoltre, ha chiesto un coordinamento efficace dei lavori infrastrutturali.

Gli investimenti di Hupac in questo settore comprendono carri di riserva per il 10% dell'intera flotta, locomotive multisistema, strumenti per la gestione della capacità e un nuovo sistema di localizzazione dei treni con tecnologia GPS e geo-fencing. "Ci aspettiamo che il trend positivo dell'intermodalità continui e addirittura cresca con il nuovo set-up dei corridoi, tra cui le gallerie di base del Gottardo e del Ceneri, l'adeguamento delle infrastrutture a 4 metri di profilo e 740 metri di lunghezza del treno e l'aumento della capacità dei terminal", ha dichiarato Bertschi. "Hupac amplia i propri servizi sull'asse nord-sud e sulle rotte verso est e sud-est, fino alla Russia e all'Asia. Investiamo in nuovi terminal e stiamo entrando nella logistica marittima con l'acquisizione dell'operatore intermodale tedesco ERS".

Hupac accoglie con favore il sostegno politico al trasporto ferroviario di merci. Nel 2019 la Germania ridurrà i costi delle tracce ferroviarie fino al 50% per un periodo di cinque anni, consentendo alle imprese ferroviarie di investire e migliorare la competitività. Incentivi sono in atto in Italia e in fase di discussione in altri paesi. Per quanto riguarda la Svizzera, due terzi degli attuali sussidi statali al trasporto intermodale potranno essere compensati da aumenti di produttività grazie alle gallerie di base e al corridoio di 4 metri, ma si delinea un gap a partire dal 2024. Una soluzione praticabile sarebbe quella di ridurre gli attuali prezzi molto elevati delle tracce ferroviarie nel transito svizzero al livello dei paesi del corridoio – una misura di sostegno semplice e non discriminatoria che invierebbe un segnale immediato a favore del trasferimento modale.

### **Gli insegnamenti di Rastatt: primi risultati tangibili**

Bertschi ha anche riferito sullo stato del processo di "Rastatt learnings" avviato da DB Netz e dal Corridoio Reno-Alpi con il supporto della Commissione Europea. I primi risultati sono un manuale di gestione delle emergenze edito dai gestori europei dell'infrastruttura ferroviaria e una dichiarazione ministeriale firmata di recente, volta a migliorare il trasporto merci sui corridoi Reno-Alpi e Mare del Nord-Mediterraneo.

Secondo **Frank Sennhenn, CEO di DB Netz**, che non ha potuto partecipare di persona all'evento, l'elenco degli instradamenti alternativi, previsto dal manuale di gestione delle emergenze, sarà completato e coordinato con le imprese ferroviarie entro la fine del 2018. Il Corridoio Reno-Alpi sta sperimentando uno strumento di gestione del traffico transfrontaliero "Park or Run" che supporta lo scambio di informazioni e il processo decisionale tra i centri nazionali di controllo del traffico. Entro il 2020, i gestori del traffico saranno in grado di comunicare in inglese con i colleghi dei paesi limitrofi. La questione linguistica dei macchinisti e dei centri di controllo viene affrontata attivamente con uno sforzo congiunto di UE, UIC e gestori europei delle infrastrutture: le opzioni in discussione sono l'inglese come seconda lingua operativa e la comunicazione assistita da computer.

Un fattore cruciale per un esercizio ferroviario regolare e affidabile è un coordinamento efficace delle opere infrastrutturali. Un nuovo regolamento europeo armonizza i processi e sarà attuato gradualmente fino al 2020. Per quanto riguarda il "performance regime" obbligatorio per legge, DB Netz sta preparando un sistema di pagamento di penali per i minuti di ritardo, asimmetrico a favore delle imprese ferroviarie, che incentiva la riduzione di interruzioni.

### **Gestione dell'infrastruttura da un'unica fonte per una maggiore efficienza e puntualità**

Il relatore **Joris d'Inca, Sector leader logistics di Oliver Wyman**, si è soffermato sui vantaggi della galleria di base del Gottardo. Il trasporto merci su rotaia può valorizzare i suoi punti di forza su lunghe tratte come l'asse nord-sud dai porti del Mare del Nord ai centri economici del nord Italia. Tuttavia, l'accelerazione dei cicli di innovazione e il conseguente aumento della produttività sulla strada eserciteranno una forte pressione sul trasporto intermodale. Per essere competitivi in futuro, l'efficienza, la puntualità e la riduzione dei tempi di trasporto sono fondamentali. Per il momento, l'apertura della galleria di base del Gottardo nel dicembre 2016 non ha ancora consentito un risparmio sostanziale di tempo e di costi per questi trasporti internazionali.

"Per ridurre i tempi di consegna e migliorare la puntualità lungo i percorsi, è necessario gestire l'infrastruttura lungo l'asse nord-sud da un'unica fonte e sviluppare un prodotto commercializzabile. A tal fine, tutti i gestori di infrastrutture e di terminal coinvolti devono unire gli sforzi e attuare una gestione integrata dell'infrastruttura di corridoio". D'Inca ha aggiunto: "La competitività del trasporto merci su rotaia può essere raggiunta solo se i gestori dell'infrastruttura si concentrano maggiormente sulle esigenze specifiche del mercato, ad esempio riducendo le interruzioni e aumentando la velocità media anziché ottimizzare in modo isolato e a proprio favore l'utilizzo della capacità e l'attività di costruzione".

### **Alptransit con Ceneri 2020 - punto di partenza per la nuova intermodalità**

Entro la fine del 2020 entreranno in funzione la galleria di base del Ceneri, lunga 15 km, e il corridoio di 4 metri tra Italia e Germania, che costituiranno il punto di arrivo del progetto Alptransit in Svizzera. Insieme al potenziamento delle infrastrutture in Germania e in Italia, i parametri di produzione per l'intermodalità miglioreranno in modo significativo. Come ha spiegato **Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo**, sul Corridoio Reno-Alpi si profila una nuova era per l'intermodalità, con un'introduzione graduale a partire dal 2021:

- > Il peso del treno fino a 1800 t consente di aumentare la capacità del 13%.
- > I treni più lunghi di 740 metri incrementano la capacità del 23%.
- > Il corridoio di 4 metri via Gottardo amplia il mercato del 50%.
- > Il progetto di digitalizzazione ETCS consente una maggiore frequenza dei treni, con un aumento della

capacità del 20%.

> L'aumento della velocità media dei treni da 50 a 75 km/h aumenta la capacità di un ulteriore 50%.

Per consentire gli indispensabili aumenti di produttività, è necessario intensificare il coordinamento tra i gestori dell'infrastruttura. La sfida consiste nel gestire i flussi di traffico internazionale con un'unica prospettiva. RFI, FFS Infrastruttura e DB Netz hanno iniziato a lavorare in questo senso preparando un primo set di 24 tracce giornaliere per l'orario 2019, con una riduzione del 25% dei tempi di percorrenza tra Colonia e Milano. "Un primo passo promettente", ha commentato Perrin.

Da questo punto di vista, l'incidente di Rastatt è stato un campanello d'allarme per l'intero settore. "La necessità di una migliore cooperazione internazionale e di processi integrati è chiaramente percepita dai gestori dell'infrastruttura e dai ministeri dei trasporti".

### **Qualità e visibilità della supply chain - requisiti principali dei clienti finali**

I relatori Roland Bosch, CEO di DB Cargo, Helmut Eder, membro del consiglio di amministrazione di LKW WALTER, René Horsch, Global Business Development Manager, Category Land, Transport & Logistics Services di Ikea e Nicolas Perrin, CEO di FFS Cargo, hanno illustrato le loro strategie per l'intermodalità. Molte industrie e imprese europee hanno la forte volontà di decarbonizzare i loro flussi di merci e l'intermodalità è un elemento importante della loro agenda di decarbonizzazione. Tuttavia, un elevato livello di puntualità e affidabilità è un prerequisito. L'intera catena di valore del trasporto intermodale richiede una comunicazione proattiva e la previsione degli arrivi per migliorare l'agilità di risposta in caso di perturbazioni. La digitalizzazione svolge un ruolo cruciale in questo campo.

### **"Rendere la ferrovia facile, equa e trasparente come la strada!"**

"Se vogliamo che l'intermodalità sia al passo con la strada, dobbiamo renderla semplice ed efficiente e permetterle di competere", ha dichiarato **Helmut Eder, membro del consiglio di amministrazione di LKW WALTER**. "Il trasporto su strada è quasi completamente deregolamentato, mentre quello su rotaia è ancora soggetto a limitazioni, normative nazionali e parametri di produzione differenti da paese a paese. La revisione della direttiva (UE) 92/106 sul trasporto combinato propone di introdurre oneri ulteriori". Attualmente la tratta stradale da e per i terminal intermodali è limitata al terminal idoneo più vicino per essere considerata trasporto combinato. La proposta della Commissione Europea prevede invece di limitare la tratta stradale a 150 km tra il luogo di origine o di destinazione e il terminal intermodale, oppure al 20% della distanza totale porta a porta. Una estensione è possibile a determinate condizioni, ma richiede l'autorizzazione dei singoli stati membri. "I terminal potrebbero non essere adatti, impossibilitati a offrire le destinazioni richieste, il profilo P400 o una frequenza sufficiente", ha detto Eder, "queste limitazioni sono completamente sconosciute alla strada".

Esiste un approccio restrittivo anche nella condivisione dei dati. L'industria logistica punta alla piena trasparenza del tracking & tracing e alle informazioni preventive sugli arrivi per i trasportatori, spostandosi verso la comunicazione diretta tra il veicolo di trasporto e il sito di produzione. "LKW WALTER ha la sua soluzione individuale per il trasporto stradale e ferroviario", ha dichiarato Eder, "nel settore ferroviario, invece, molti attori sono ancora riluttanti a condividere i loro dati, mettendo a rischio la competitività del trasporto intermodale".

## Superare il patchwork ferroviario europeo

Secondo **Roland Bosch, CEO di DB Cargo**, le procedure di gestione degli incidenti in Europa sono migliorate dopo l'interruzione di Rastatt. Tuttavia "La prova del budino è nel mangiare", ha commentato. Attualmente DB Cargo sta implementando un nuovo concetto interno di business contingency come misura per migliorare l'affidabilità del servizio.

L'incidente di Rastatt ha dimostrato ancora una volta che il "patchwork ferroviario europeo" deve diventare un sistema ferroviario unico, con un accesso facile e armonizzato, una forte logica di corridoio e una gestione agile nelle situazioni di emergenza. "Noi come imprese ferroviarie dobbiamo concentrarci su quattro misure cruciali per migliorare il sistema a favore dei nostri clienti: diventare più semplici, pensare oltre, essere preparati e lavorare insieme", ha detto Bosch. A tal fine, i gestori dell'infrastruttura ferroviaria, le imprese ferroviarie, gli operatori, i clienti, i terminal, gli enti di regolazione e i legislatori devono cooperare e coinvolgersi reciprocamente nel processo di risoluzione dei problemi.

## Investimenti per il futuro

Hupac investe sistematicamente nell'ulteriore sviluppo della propria attività. Nel 2017 gli investimenti in beni materiali sono più che raddoppiati, per un totale di CHF 56,5 milioni. La flotta vagoni è stata incrementata di circa 450 moduli carro a 5.941 unità. Sono state acquistate otto locomotive multisistema che verranno fornite ai partner ferroviari nel corso dell'anno. Per quanto riguarda i progetti terminalistici e le nuove partecipazioni in terminal, Hupac si concentra su Milano, Piacenza, Brescia e Pordenone in Italia, Basilea in Svizzera, Brwinów/Varsavia in Polonia, Geleen nei Paesi Bassi e Colonia in Germania.

Notevoli risorse vengono destinate alla trasformazione digitale dell'azienda. I terminal Hupac saranno dotati di portali OCR per la registrazione dei dati dei treni e delle unità di carico. Il tool di gestione della capacità SPEAK migliorerà la prevedibilità delle catene logistiche. La tecnologia a sensori aumenterà gli standard di sicurezza del materiale rotabile e faciliterà la manutenzione predittiva.

Un fattore chiave per la competitività è il miglioramento del flusso di informazioni, con una comunicazione tempestiva e proattiva in caso di ritardi. Hupac porta avanti diversi progetti di digitalizzazione con partner ferroviari e aziende di trasporto per sviluppare flussi di informazioni trasparenti e di alta qualità dall'origine alla destinazione. "Come passo concreto immediato, doteremo i nostri treni di GPS per informare i nostri clienti sulla esatta posizione delle loro unità di carico attraverso un'interfaccia", ha annunciato **Beni Kunz, CEO di Hupac**. Con strumenti di big data sarà possibile ricavare un orario di arrivo stimato. "La tecnologia esiste, la utilizzeremo e metteremo a disposizione del mercato i risultati entro la fine del 2018".

## Contatto media

Irmtraut Tonndorf Director Communications & Marketing  
Tel. +41 58 8558020 [itonndorf@hupac.com](mailto:itonndorf@hupac.com)