moving

HUPAC solutions for intermodal logistics www.hupac.ch Luglio 2006

La liberalizzazione delle ferrovie dà buoni frutti

La società svizzera Hupac SA - leader europeo nel trasporto combinato attraverso la Svizzera - sfrutta con successo la liberalizzazione del settore ferroviario. In occasione dell'Assemblea Generale tenutasi a Lugano il 12 maggio 2006, il presidente del Consiglio di Amministrazione, Hans-Jörg Bertschi, ha evidenziato che la concorrenza nel comparto cargo ferroviario è il fattore che ha maggiormente contribuito alla crescita.

Lo scorso anno Hupac ha trasferito su rotaia 520.000 spedizioni stradali, pari a un aumento del 15,9% rispetto all'anno precedente. Questa forte crescita ha contribuito all'inversione di tendenza in atto: dal 2002 si osserva infatti un costante decremento dei transiti di mezzi pesanti sui valichi alpini (-14%), cui corrisponde un aumento del traffico combinato su rotaia (+50%). Ciò è dovuto agli strumenti di regolamentazione del traffico pesante, quali la TTCP e il limite delle 40 ton., misure che hanno favorito un migliore sfruttamento dei TIR e una riduzione dei viaggi a vuoto. Anche il versamento, da parte della Confederazione, dei contributi d'esercizio direttamente agli operatori anziché alle ferrovie, ha contribuito alla crescita del mercato e ha favorito la concorrenza tra gli operatori del traffico combinato.
Decisivo ai fini del successo di Hupac nello scorso esercizio è stato tuttavia il miglioramento delle condizioni generali nel mercato ferroviario liberalizzato. "Il transito alpino attraverso la Svizzera è l'unico mercato ferroviario funzionante in Europa", ha

spiegato Hans-Jörg Bertschi, presidente del Consiglio di Amministrazione. "Cinque aziende appartenenti a tre paesi diversi propongono servizi di trazione attraverso la Svizzera. Nessuna di queste imprese detiene una posizione dominante. Questa situazione costituisce per noi, come Hupac, la premessa ottimale per sviluppare servizi competitivi".
Bertschi ha auspicato l'impegno da parte del settore pubblico a contrastare i tentativi di ri-monopolizzazione in atto da parte delle ferrovie nazionali. "La Riforma Ferroviaria 2 deve prevedere l'istituzione di un'autorità normativa che acceleri l'apertura di mercato. Anche l'Unione Europea deve attivarsi affinché la liberalizzazione possa procedere senza ostacoli".
Secondo Hupac l'incentivo finanziario al traffico combinato attraverso i valichi alpini è indispensabile fino all'apertura del tunnel Neat del Gottardo.
"I treni merci hanno bisogno di tre locomotive per la tratta del Gottardo. I contributi confederali compensano gli elevati costi di produzione e rendono competitivo il trasporto su rotaia rispetto a quello su strada. Solo con l'entrata in funzione della ferrovia di pianura, prevista per il 2017, sarà possibile, secondo le nostre stime, un rientro dei costi lungo i transiti alpini, come avviene già oggi su altre tratte europee".

editoriale

Gestire il rischio

Cosa fare, se improvvisamente tutto si blocca? La chiusura dell'autostrada del Gottardo nel mese di giugno 2006 ha mostrato un mercato dei trasporti diviso in due: da un lato le imprese già fortemente orientate al trasporto su rotaia, e dall'altro i trasportatori che si servono unicamente del vettore stradale. Se le prime, durante il blocco dell'autostrada, hanno spostato il loro modal split interno a favore della rotaia, le altre non hanno avuto alternative alle code. Il trasporto non accompagnato di Hupac aveva a disposizione capacità sufficienti. Chi disponeva di veicoli idonei ha potuto passare senza problemi alla rotaia. L'offerta dell'Autostrada Viaggiante attraverso il Gottardo, invece, è stata più limitata a causa della ridotta disponibilità di materiale rotabile. I posti sui treni notturni andavano a ruba, mentre la domanda per i treni supplementari diurni non era che modesta. La morale della favola? Una tratta in montagna è e sarà sempre un rischio. Questo vale per tutti i vettori di trasporto. Chi non vuole restare bloccato in caso di problemi infrastrutturali si attiva per tempo e distribuisce il rischio tra strada e rotaia.

Le auguro una piacevole lettura di Moving.

Irmtraut Tonndorf
Responsabile Comunicazione

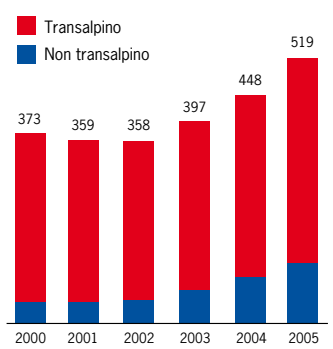
Hupac nel mercato

Leader nel trasporto combinato attraverso la Svizzera

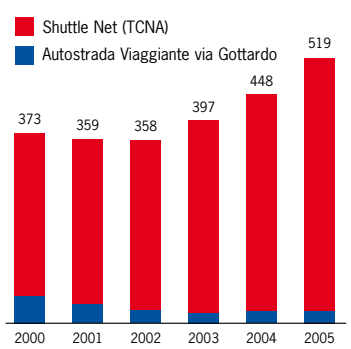
Nel corso del 2005 Hupac ha trasportato su rotaia 519.160 spedizioni stradali (+15,9%), movimentando in media 82 treni al giorno. Il settore principale Shuttle Net (trasporto combinato non accompagnato) ha fatto registrare una crescita del 17,2%, raggiungendo un volume di 495.659 spedizioni stradali. Di queste, 374.993 (+13,3%) hanno attraversato le Alpi, mentre 120.666 (+31,2%) hanno percorso tratte non transalpine, in particolare dai porti occidentali all'entroterra europeo. In flessione risulta solamente l'Autostrada Viaggiante attraverso il Gottardo, che ha fatto registrare un meno 6,6%, per un totale di 23.501 carichi.
Per il corrente anno 2006 si delinea un forte aumento del traffico transalpino, dovuto anche alle aumentate capacità di trasbordo nel terminal ampliato di Busto Arsizio-Gallarate.
Il core business di Hupac è rappresentato dal traffico transalpino combinato attraverso la Svizzera. Questo settore è influenzato in misura significativa dalla politica dei trasporti della Confederazione Elvetica, il cui obiettivo è il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia. In questo segmento, due tonnellate su tre viaggiano su rotaia. In Austria e in Francia le percentuali sono esattamente opposte: la ferrovia continua a perdere quote di mercato a favore del traffico su strada.
Negli anni scorsi, la forte crescita del traffico su strada si è arrestata; nel 2005 il numero di mezzi pesanti in transito sui valichi alpini svizzeri ha registrato una flessione del 4%, scendendo a 1.204.000 unità. Da anni, invece, il traffico combinato fa registrare una forte crescita in termini di volumi. La sua percentuale, nel traffico transalpino, supera ormai quella del traffico a carro completo e del traffico puramente stradale. Tuttavia l'obiettivo della politica dei trasporti, ovvero la riduzione delle spedizioni stradali a 650.000 unità, potrà essere raggiunto solo in tempi successivi rispetto a quelli precedentemente stabiliti, e richiederà il proseguimento del sostegno finanziario alla politica del trasferimento dei traffici.

Sviluppo del traffico di Hupac

Spedizioni stradali in 1000



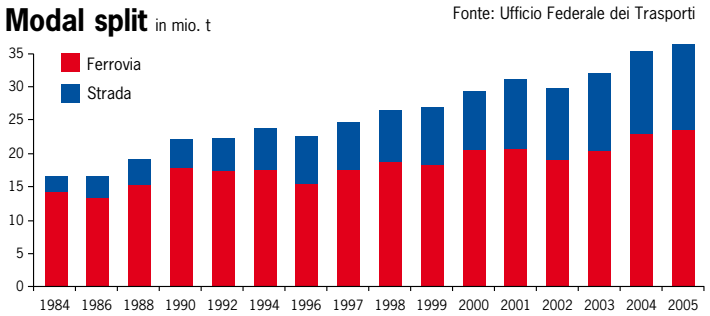
Lo sviluppo del traffico di Hupac con tassi di crescita a due cifre. Il core business è il traffico transalpino.



Lo sviluppo del traffico di Hupac secondo le aree commerciali. Il 95% è rappresentato dal traffico combinato non accompagnato, il 5% dall'Autostrada Viaggiante.

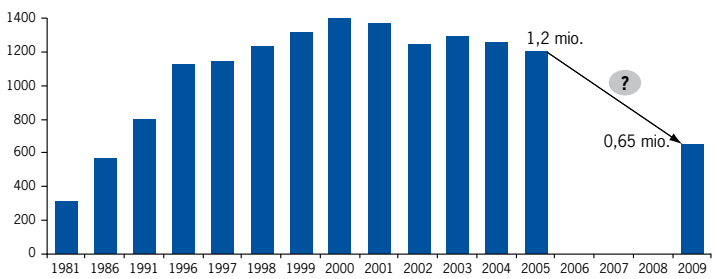
Modal split in mio. t

Fonte: Ufficio Federale dei Trasporti



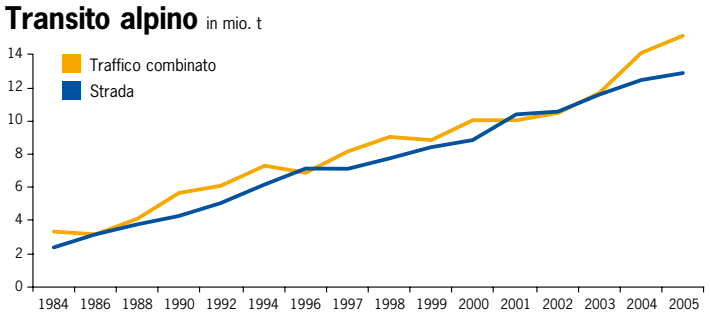
Modal split strada/rotaia nel transito alpino attraverso la Svizzera. Il 65% delle merci viaggia su rotaia, il 35% su strada.

Trasferimento del traffico merci Viaggi di camion in 1.000



L'obiettivo di trasferimento dei traffici della politica svizzera dei trasporti: ridurre i transiti alpini a 650.000 viaggi annui di camion entro il 2009.

Transito alpino in mio. t



Le modalità di traffico nel transito alpino attraverso la Svizzera. Il traffico combinato trasporta più tonnellate della strada.

Monitoraggio dei treni con e-train

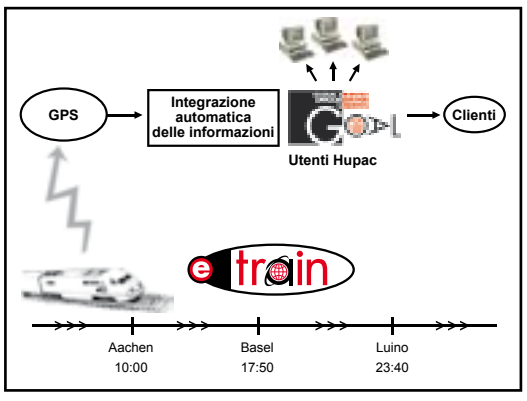
Hupac ha introdotto un nuovo sistema di monitoraggio satellitare dei treni che permette di seguire in tempo reale l'andamento dei convogli. Il sistema, denominato "e-train", aumenta la produttività del traffico Hupac e migliora il servizio alla clientela.

Il sistema si basa su componenti hardware innovativi che si avvalgono della tecnologia GPS/GSM. Un sistema proattivo di gestione dei flussi di informazioni confronta i dati effettivi di andamento di ogni singolo treno con gli orari previsti. "In tempo reale disponiamo di informazioni di alta qualità, senza dispendiose ricerche delle medesime presso le diverse società ferroviarie", spiega Bernhard Kunz, direttore di Hupac. "E-train automatizza i processi manuali e libera le risorse a vantaggio di un miglior servizio alla clientela".

Hanno sviluppato e-train: Andreas Mager, Leonardo Fogu, Aldo Croci (Hupac Chiasso), Jörg Bebie (ICM Wädenswil) e Hans-Peter Wepfer (FELA Management Diessenhofen)

Su ogni treno Hupac viene installata una componente hardware, l'unità satellitare. Essa è formata da una scheda di ricezione del segnale satellitare GPS, da una scheda telefonica GSM per la comunicazione della posizione e da una batteria di ultima generazione per fornire energia alle due schede. Il tutto è racchiuso in un box che può essere montato facilmente su qualunque vagone per il traffico combinato.
L'unità satellitare è in comunicazione continua con un software di gestione dei segnali di posizionamento dei treni, i quali vengono rappresentati in modo grafico su mappe del territorio adattate alle caratteristiche della rete Hupac.
"Ma l'elemento di innovazione assoluta di e-train è il concetto di controllo dell'andamento del treno", spiega Aldo Croci, direttore IT di Hupac.
"I pochi sistemi di tracking satellitare presenti in Europa si basano sull'invio, da parte dell'unità satellitare, della propria posizione a frequenze di tempo prefissate. Si viene a creare un enorme volume di informazioni di scarso valore perché disgiunte dall'orario dei treni, che è il dato che interessa al cliente", spiega Croci.
"E-train invece si basa su un concetto di proattività e automaticità: il sistema segnala eventuali scostamenti di orario rispetto al piano di trasporto previsto per ciascun treno, consentendo al personale Hupac di verificare l'andamento puntuale del traffico e di gestire l'informazione alla clientela in caso di ritardo".
Alla partenza di ogni treno, infatti, il software centrale Goal trasmette all'unità satellitare il piano di trasporto con i punti di controllo, compresi gli orari teorici di arrivo e partenza.
Nel corso del viaggio, l'unità satellitare verifica l'andamento del treno e trasmette le informazioni circa il passaggio reale in ogni punto del piano di trasporto, compresi gli eventuali scostamenti di orario.
Queste informazioni vengono integrate automaticamente nel sistema Goal. I collaboratori Hupac ottengono in tempo reale la visione globale dell'andamento dei treni, risparmiando tempo e costi nella ricerca delle informazioni presso le società ferroviarie. Sono previsti sistemi di allarme in caso di andamento di treni con ritardi consistenti e di avviso automatico agli interessati.
Il progetto è stato realizzato da Hupac in collaborazione con Fela Management, azienda svizzera leader in Europa nella produzione di sistemi satellitari di posizionamento, e con ICM, società specializzata nella consulenza dei sistemi di tracking satellitare. Dopo aver superato tutti i test operativi, all'inizio del 2006 l'e-train è diventato lo strumento giornaliero per il controllo dei treni Hupac.

Tutto sotto controllo



Sistema satellitare di monitoraggio dei treni. La posizione del treno e gli eventuali scostamenti di orario vengono integrati automaticamente nel software Goal.

E-train visualizza la posizione dei treni nei punti di controllo. Verde vuol dire "puntuale", giallo significa "ritardo fino a 60 minuti", rosso significa "più di tre ore di ritardo".

Domande & risposte

A che punto è Hupac con l'implementazione del nuovo sistema?
A metà giugno il 35% dei treni già disponeva del sistema e-train; entro la fine del 2006 contiamo di raggiungere una copertura dell'80%, e prevediamo di concludere l'implementazione entro la metà del 2007.

Aldo Croci
Direttore Information Technology del Gruppo Hupac

Quali sono i vantaggi per i clienti?
Grazie a e-train Hupac è in grado di fornire risposte in qualsiasi momento. Il sistema ci rende indipendenti dai diversi sistemi utilizzati dai nostri partner ferroviari. Abbiamo costantemente sotto controllo tutti i nostri treni e possiamo reagire immediatamente in caso di problemi alla circolazione. Anche i terminal e le ferrovie traggono vantaggio dalla rapidità e precisione delle informazioni.

Come si integra e-train nell'esistente sistema di informazioni Cesar? Quali sono le differenze tra i due sistemi?
Cesar mette a disposizione dei clienti le informazioni di numerosi operatori del combinato, relative ai settori "Orari", "Prenotazioni" e "Tracking & Tracing". Per quanto riguarda il "Tracking & Tracing" Cesar si limita alle segnalazioni di stato "prenotato", "consegnato", "partito", "arrivato" e "prelevato". E-train colma la lacuna tra "partito" e "arrivato" con informazioni precise e dettagliate. Queste tuttavia sono disponibili soltanto a Hupac per i propri treni. L'adozione del sistema da parte di altri operatori sarebbe senz'altro di grande interesse.

News

La ferrovia dà una mano

Dopo la chiusura dell'autostrada del Gottardo a giugno di quest'anno, Hupac ha predisposto un immediato aumento della capacità del traffico combinato, in accordo con le ferrovie e i partner Cemat (Italia) e Kombiverkehr (Germania). Sono stati messi a disposizione fino a 40 treni supplementari via Gottardo, Lötschberg/Sempione, Brennero e Modane, aumentando la capacità giornaliera del traffico combinato di 1.000 camion sull'asse nord-sud.
Le imprese di trasporti e logistica hanno utilizzato in ampia misura l'offerta messa a disposizione.
Sia nel traffico non accompagnato che nell'Autostrada Viaggiante sono transitati numerosi treni supplementari. Complessivamente, nel periodo di chiusura, il volume di traffico è aumentato del 25% circa rispetto all'anno precedente.

Nuovo team di direzione

Passaggio di consegne alla filiale italiana del Gruppo Hupac: da giugno 2006 è in sella un nuovo team di direzione presso Hupac SpA. L'azienda è ora capitanata da Sergio Crespi, 40 anni, che ricopre la funzione di direttore. Lascia l'incarico Francesco Crivelli, 57 anni che, dopo dieci anni alla guida della filiale, entra a far parte del consiglio d'amministrazione e assume la funzione di amministratore delegato.
Sergio Crespi, laureato in scienze politiche, in Hupac da undici anni con funzione di responsabile delle risorse umane, sarà affiancato da Maurizio Tronchi e Davide Muzio, entrambi con la carica di dirigenti.

Maurizio Tronchi, 54 anni, è responsabile d'esercizio di impresa ferroviaria e seguirà l'attività ferroviaria sugli scali intermodali. Davide Muzio, 36 anni, laureato in ingegneria gestionale, è responsabile della produzione e della logistica sui terminal.

Busto Arsizio ⇆ Fiorenzuola/Cassino

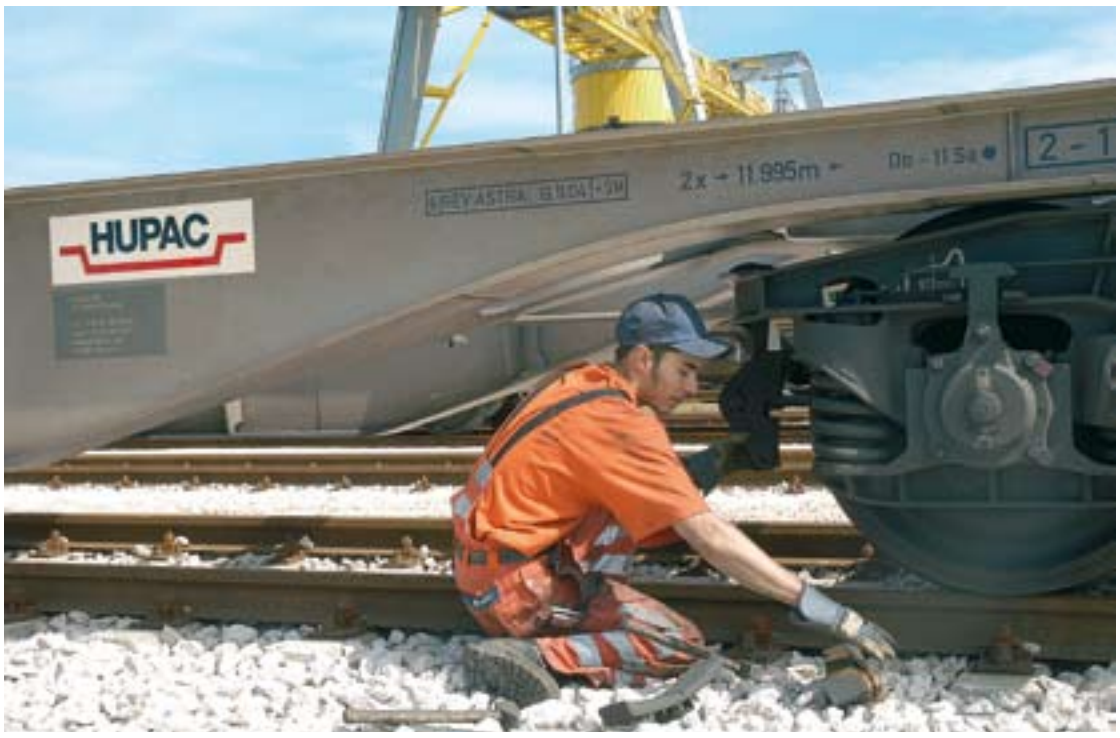
Hupac espande la rete Shuttle Net verso l'Emilia-Romagna e il Lazio. A giugno 2006 è partito un nuovo collegamento ferroviario tra il terminal di Busto Arsizio e lo scalo di Fiorenzuola vicino a Parma.
"Abbiamo voluto soddisfare la forte domanda di servizi intermodali proveniente dall'area a sud-est di Milano", spiega Alberto Grisone, Business Manager Project Development. "Il nuovo treno connette l'Emilia Romagna e la Toscana settentrionale alla rete internazionale di Hupac".
Con partenze giornaliere in serata da Busto, il treno raccoglie le unità di carico in arrivo dal Belgio, dalla Germania, dalla Svizzera e dalla Scandinavia secondo la tecnica gateway e le trasporta a Fiorenzuola. La messa a disposizione nel terminal emiliano è la mattina successiva.

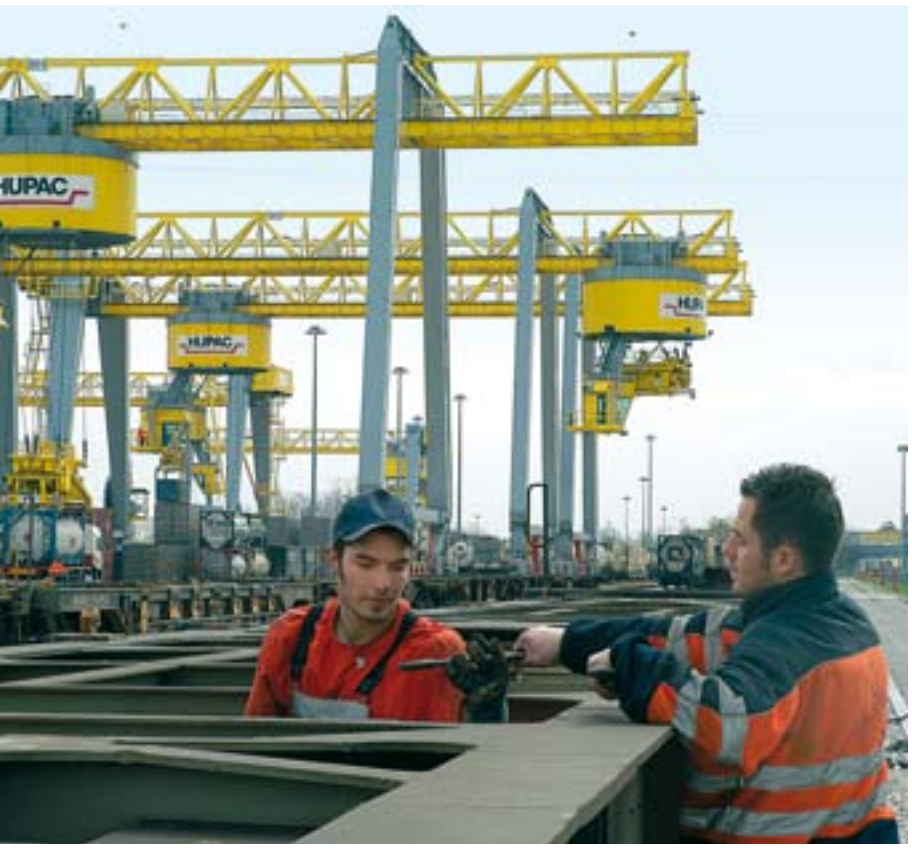
A Fiorenzuola esiste inoltre la possibilità di proseguire il viaggio per il terminal di Cassino, situato nel baricentro tra Lazio, Campania e Molise.
"Il collegamento gateway per lo scalo laziale potenzia i nostri servizi diretti verso l'Italia centro-meridionale", sottolinea Grisone. "La clientela sta mostrando un notevole interesse per questo nuovo treno, che affiancherà i collegamenti già esistenti tra Busto e Pomezia".

Suole silenziose

Hupac adegua sistematicamente i propri vagoni alle direttive sulla lotta al rumore. Il 65% dei carri destinati al trasporto non accompagnato e il 100% dei carri Rola sono dotati di freni in materiale sintetico a bassa rumorosità. In questo modo Hupac è in linea con la legge federale svizzera sul risanamento acustico, che prevede l'adeguamento di tutti i carri entro il 2009. Da anni Hupac opera nel rispetto dei limiti previsti dalle norme internazionali TSI Noise, che dalla metà del 2006 si applicheranno obbligatoriamente a tutti i nuovi mezzi.

Alla fine del 2005 Hupac possedeva 2.300 carri ferroviari silenziati, pari a circa il 70% dell'attuale flotta di proprietà Hupac, costituita da 3.300 carri. I carri a bassa rumorosità sono dotati di freni silenziosi. "Dal 1999 acquistiamo esclusivamente carri dotati di suole freni in materiale sintetico", dichiara Michael John, responsabile materiale rotabile. "Contrariamente ai vecchi freni metallici in ghisa, con la suola in composito la superficie di scorrimento delle ruote non è soggetta a deformazione, ma resta liscia, riducendo fino a 10 decibel la rumorosità del treno in corsa".
Hupac si sta attivando per dotare di questa soluzione tutti i carri attualmente in uso. Tutto ciò è reso possibile dai contributi del Dipartimento Federale dei Trasporti. Il programma di riduzione del rumore intrapreso dal governo svizzero prevede entro il 2015 una significativa riduzione dell'inquinamento acustico da parte della ferrovia. Il programma è finanziato dagli introiti dell'imposta sui carburanti. "La soluzione più efficace è impedire la formazione del rumore all'origine", spiega John. "In linea di massima gli interventi sui mezzi sono 8-10 volte più efficaci rispetto agli interventi alle infrastrutture come per esempio le barriere fonoassorbenti". Hupac si pone come precursore nello sviluppo e nell'implementazione del freno silenzioso. Da anni Hupac effettua prove tecniche dei propri carri. I collaudi vengono effettuati su serie di carri ad elevato chilometraggio nelle composizioni shuttle, sottoposti a notevoli sollecitazioni lungo le impegnative tratte transalpine. Ciò crea le premesse corrette per riconoscere precocemente i punti di debolezza e consentire la rapida ottimizzazione tecnica ed economica delle nuove suole dei freni. "Le conoscenze acquisite sono a disposizione anche degli altri proprietari di carri e delle aziende costruttrici", sottolinea John. A metà del 2006 entrerà in vigore in tutta Europa la norma TSI Noise dell'UIC (Union Internationale du Chemin de Fer). La "Specifica tecnica per l'interoperabilità" definisce valori massimi di rumorosità per i carri merci nuovi e da revisionare, non conseguibili con le tradizionali suole in ghisa. "Grazie all'introduzione della norma TSI Noise, in Europa i treni diventeranno più silenziosi. Hupac ha intrapreso il passaggio dalle suole in ghisa a quelle in composito con notevole anticipo".
In futuro Hupac si prefigge di migliorare l'economicità delle suole in materiale sintetico attraverso interventi di ottimizzazione tecnica e operativa. L'obiettivo è quello di creare una situazione di costo per le suole in composito analoga a quella delle suole in ghisa.
Oltre ai freni in materiale sintetico, Hupac prevede altre misure per la riduzione della rumorosità. Tutti i nuovi vagoni sono dotati di sistemi frenanti con boccole in materiale sintetico anzichè in acciaio, che riducono la rumorosità in fase di frenata. Per quanto riguarda i telai dei carrelli, viene adottata con successo la tecnica DRRS. In questo caso la sostituzione delle molle elicoidali con molle in gomma ha il vantaggio di ridurre il rumore.
"Ma lo sviluppo progredisce costantemente", commenta Michael John. "Attualmente stiamo lavorando a un prototipo di freno a disco combinato, che dovrebbe garantire una maggiore durata e una minore manutenzione".





Background

Bonus rumore a tutela dell'ambiente

Quello della rumorosità è il principale problema ambientale della ferrovia. In una consultazione popolare svoltasi in Svizzera nel 1997, a grande maggioranza si è votato a favore di una ferrovia silenziosa. Il governo ha quindi intrapreso un vasto programma di risanamento acustico: entro il 2015 la rumorosità dovrà essere significativamente ridotta.
Come incentivo per l'impiego di materiale rotabile a bassa rumorosità il governo concede un bonus sui prezzi delle tracce. I mezzi che non hanno più le suole dei freni in ghisa riceveranno dalla rete ferroviaria svizzera un rimborso destinato a compensare i costi aggiuntivi di acquisto e manutenzione derivanti dalle suole frenanti in materiale sintetico.
Anche i carri merci già circolanti saranno sottoposti a interventi di riduzione della rumorosità. Le emissioni acustiche dovranno essere corrette direttamente alla fonte, cioè sui carri, grazie all'impiego di freni in materiale sintetico.
Il programma di riduzione della rumorosità è limitato ai carri di proprietà di imprese svizzere o di carri utilizzati da società ferroviarie svizzere. Un'ulteriore condizione è il chilometraggio dei carri che dovrà essere pari ad almeno 2.000 km/anno.

Carri Hupac a bassa rumorosità

	Totale	Di cui con suole sintetiche	%
Vagoni TCNA di proprietà	2.902	1.890	65
Vagoni Rola di proprietà	405	405	100
Totale vagoni di proprietà	3.307	2.295	69
Vagoni affittati	712	0	0
Totale	4.019		

Quasi il 70% dei carri Hupac è equipaggiato con suole in composito a bassa emissione acustica. Circa 1000 vagoni saranno risanati nei prossimi anni.

Domande & risposte

A che punto è Hupac con il risanamento acustico dei carri?
Sono circa 2300 i carri di Hupac provvisti di dispositivi di riduzione del rumore; nel prossimo anno ne modificheremo altri 1000. Attualmente stiamo effettuando una classificazione delle diverse tipologie di carri ed entro la fine del 2006 svilupperemo diversi prototipi, che saranno testati e collaudati per la produzione in serie. Nel 2007 inizieremo con la sostituzione dei freni nell'ambito della normale manutenzione. Il risanamento completo durerà più a lungo del previsto in quanto dovremo procedere nel rispetto dei piani di revisione. Un risanamento al di fuori dei previsti interventi di manutenzione ha costi più alti e provoca problemi di gestione a causa della mancata disponibilità dei carri.

Michael John
Responsabile Materiale Rotabile

Che cosa implica il TSI Noise?
Per i carri di nuova costruzione, in futuro si applicheranno le medesime condizioni per tutti riguardo al rispetto dei valori limite di rumorosità. Le "specifiche tecniche per l'interoperabilità" definiscono degli standard vincolanti per creare condizioni omogenee a livello di traffico ferroviario internazionale. TSI Noise crea queste premesse in ambito ecologico, quale la riduzione dei livelli di rumorosità.

Il bonus rumore messo a disposizione dal governo confederale copre i costi aggiuntivi generati dall'impiego di suole in materiale sintetico a bassa rumorosità?
I treni Hupac circolano per lo più su tratte internazionali piuttosto lunghe. Solo una piccola parte della tratta passa per la rete svizzera, dando il diritto di accedere ai contributi governativi. Inoltre bisogna considerare l'usura dei freni sulle tratte transalpine: ad ogni viaggio, i pesanti treni merci devono superare dislivelli di 1000 metri, con una conseguente riduzione della vita dei freni stessi. Il bonus pertanto non è sufficiente a coprire i costi aggiuntivi.

Bernhard Kunz
Direttore del Gruppo Hupac

Quali sono le alternative?
Da un lato è necessario individuare soluzioni per ridurre i costi delle suole in materiale sintetico e qui chiamo in causa i produttori europei. Ci aspettiamo che l'introduzione della norma TSI Noise porti qualche movimento sul mercato. Inoltre l'Unione Europea dovrebbe considerare di introdurre una differenziazione dei prezzi delle tracce, privilegiando il materiale rotabile a bassa rumorosità. Già oggi i nostri treni attraversano l'Europa su suole silenziose. Questo va a vantaggio di tutti.

Il contributo svizzero al futuro europeo delle ferrovie

“In futuro i treni merci dovrebbero transitare liberamente attraverso l’Europa, esattamente come avviene con i mezzi pesanti, senza cambiare locomotive né macchinisti ed evitando le interruzioni di sistema in coincidenza dei confini nazionali”.

Il mercato dei trasporti in Europa è in fermento. La globalizzazione e l’allargamento dell’Europa verso est hanno portato a un aumento dei flussi di trasporto nella nuova area economica venutasi a creare. Ciò coinvolge i paesi di transito, come

la Germania o la Svizzera. Il flusso delle merci attraverso le Alpi svizzere negli ultimi dieci anni è aumentato del 50% circa: le percentuali di crescita annua si sono attestate attorno al 4%, il doppio di quanto previsto. L’elevata mobilità delle merci mette sotto pressione l’infrastruttura dei trasporti. Sulle lunghe distanze, la rotaia, in particolare con il traffico combinato, rappresenta l’opzione più ragionevole per gestire la futura crescita dei trasporti, sia dal punto di vista economico, sia per gli aspetti ambientali. Le giustificate speranze si basano sull’apertura del mercato della rotaia. In futuro i treni merci dovrebbero transitare liberamente attraverso l’Europa, esattamente come avviene con i mezzi pesanti, senza cambiare locomotive né macchinisti ed evitando le interruzioni di sistema in coincidenza dei confini nazionali.

Il ruolo pionieristico della Svizzera nell’apertura dei mercati su rotaia

La concorrenza tra i diversi operatori ferroviari, che condividono le medesime infrastrutture, migliora la produttività e porta a offerte innovative, che rendono la rotaia decisamente più interessante rispetto alla strada. Dal 2005 il corridoio merci nord-sud Paesi Bassi-Germania-Svizzera-Italia è la prima arteria in Europa ad avere sviluppato un vero e proprio mercato su rotaia. Oggi su quest’asse operano cinque imprese ferroviarie, in regime di trazione integrata e in concorrenza tra loro, tuttavia senza che un operatore ferroviario predomini sull’altro.
Gli altri mercati europei su rotaia oggi si presentano compartimentati (ad esempio verso o attraverso la Francia) o sono ancora in una situazione “embrionale”, in cui gli ex monopoli di stato detengono una quota di mercato dell’80-90%, mentre gli altri operatori si spartiscono il resto. L’operatore dominante solitamente controlla anche l’infrastruttura e l’erogazione di energia e quindi il 40% dei costi dei concorrenti più piccoli.
La concorrenza nel corridoio nord-sud attraverso la Svizzera mostra risultati positivi, già dopo un breve periodo di tempo. In nessun altro paese europeo il traffico merci su rotaia è cresciuto così rapidamente. Inoltre, per la prima volta da 50 anni a questa parte, il traffico combinato ha fatto registrare una crescita a due cifre rispetto al traffico su strada. A questo risultato hanno contribuito l’affidabilità della trazione integrata e la riduzione dei costi. Speriamo che questo successo si rifletta positivamente sull’apertura del mercato in tutta Europa e che solleciti i politici ad agire di conseguenza.

FFS Cargo - numero due in Europa

Se oggi nel corridoio Paesi Bassi-Italia domina la concorrenza, lo si deve soprattutto alle imprese svizzere e in particolare alla FFS Cargo. Grazie all’internazionalizzazione della sua offerta, resa possibile dalla costituzione di realtà operative in Germania e in Italia, è stata la prima ferrovia statale ad avere implementato la trazione integrata nel traffico transalpino. Per FFS Cargo, un tempo “ferrovia di transito”, si trattava di una questione di sopravvivenza: con la trazione integrata ben presto quella formula non sarà più necessaria.
Ma anche Hupac, il principale operatore indipendente d’Europa, ha dato un contributo molto significativo all’apertura del mercato. Con la prima assegnazione di un pacchetto di 15.000 treni l’anno lungo questo asse, oltre ai requisiti di qualità e alla preferenza verso la trazione integrata, essa ha di fatto promosso la liberalizzazione del mercato.
Le due realtà svizzere FFS Cargo e Hupac grazie al loro posizionamento hanno svolto un ruolo pionieristico. Oggi FFS Cargo è una delle principali ferrovie merci in Europa. Per il successo su questo mercato in fase di apertura, oltre alle dimensioni, è fondamentale la dinamicità. Abbinando i due criteri, oggi FFS Cargo è sicuramente il numero due del mercato su rotaia in Europa, dopo la società tedesca Railion, un altro importante partner di Hupac. Per volume d’affari FFS Cargo è al quarto posto; al secondo e al terzo posto vi sono le ferrovie merci francesi e polacche, che tuttavia non hanno alcuna esperienza su mercati aperti.
Grazie alla sua strategia offensiva, FFS Cargo ha conquistato una posizione avanzata ed è apprezzata dai clienti che vogliono un’alternativa. Questa è la premessa indispensabile per il successo. Sul mercato aperto spira un forte vento, al quale le imprese di stato sono poco abituate. I margini ridotti consentono solo una minima tolleranza all’errore e una crescita proficua costituisce la premessa per la sopravvivenza. Per un successo duraturo, potrà risultare utile un maggiore appoggio a FFS Cargo in quanto realtà svizzera.

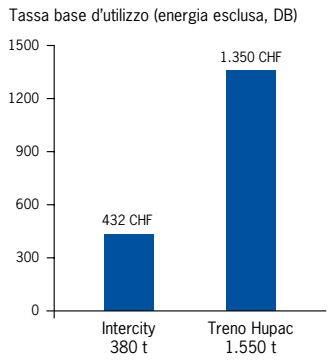
Hupac chiede un’ulteriore apertura del mercato

Nel 2005 Hupac ha registrato una crescita del 15,9%, superando per la prima volta la soglia delle 500.000 spedizioni. Grazie all’ampliamento del terminal Busto Arsizio-Gallarate, nei pressi di Milano, realizzato lo scorso anno, anche per i prossimi anni si prevedono crescite a due cifre. Decisive saranno tuttavia le condizioni politiche generali. Occorre proseguire lungo la via dell’apertura del mercato nel traffico ferroviario. Un regolatore indipendente dalle ferrovie e dagli enti confederali deve aiutare l’affermarsi della concorrenza. Inoltre, i prezzi delle tracce nel traffico merci devono scendere. La Svizzera è l’unico paese in cui il traffico merci deve pagare prezzi molto più alti di un treno espresso, pur avendo una minore priorità sulla rete.
Sino all’apertura del Neat Gottardo, in Svizzera continueranno a essere necessarie delle sovvenzioni finanziarie per il traffico combinato. Dovranno essere impostate in modo degressivo, in modo tale da diminuire progressivamente a fronte di un aumento dei volumi. L’obiettivo è di riuscire a fare a meno del supporto finanziario pubblico dopo l’entrata in esercizio della tratta in pianura nel 2017 e con un sistema revisionato dei prezzi delle tracce, considerando anche che verranno meno i costi elevati dovuti al transito in montagna.

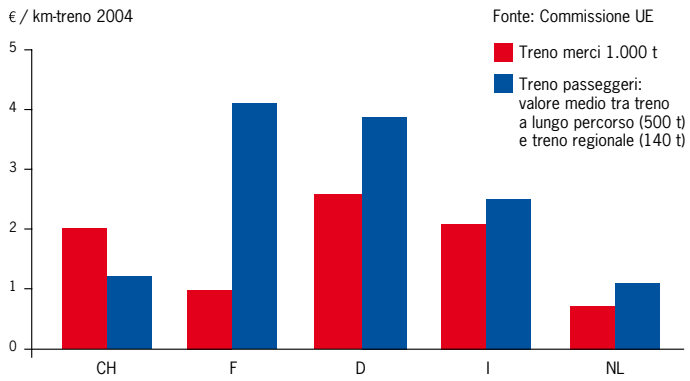
Richieste politiche

Il successo del traffico combinato dipende anche dalle condizioni quadro. Ecco riassunte le principali richieste di Hupac in materia di politica dei trasporti.

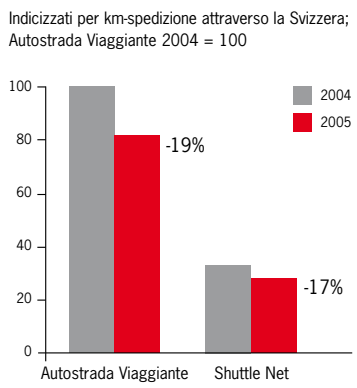
- **Potenziare le infrastrutture**
  Con la NEAT nascerà nel cuore dell’Europa una tra le più moderne infrastrutture ferroviarie. Gli elevati investimenti soddisferanno le attese solo se l’intero sistema farà un salto di qualità. Il potenziamento delle linee di accesso in Svizzera, Germania e Italia è irrinunciabile, così come l’approntamento di sufficienti capacità terminalistiche.
- **Accelerare l’apertura del mercato ferroviario**
  Con la Riforma Ferroviaria 2 bisogna creare un regolatore attivo che acceleri la liberalizzazione del mercato, paragonabile al Comcom nel settore delle telecomunicazioni svizzere.
- **Riforma dei prezzi delle tracce**
  Il sistema dei prezzi delle tracce deve essere rivisto – non è corretto che un treno Hupac subisca un’imposizione tre volte superiore a quella di un treno Intercity.
- **Incentivazione del trasporto combinato 2011-2017**
  La nuova legge sul trasferimento dei traffici deve assicurare i contributi finanziari al trasferimento dei traffici di transito dal 2011 all’apertura del tunnel NEAT. L’ammontare globale dei contributi deve restare invariato. Va mantenuto il principio della contribuzione degressiva, che costringe tutti i livelli della catena di trasporto ad aumentare la produttività.



Prezzi delle tracce sulla relazione Basilea-Chiasso. Un treno Hupac paga tre volte tanto rispetto ad un treno passeggeri e non gode della priorità sulla rete.



Caro-traccia. In Svizzera i prezzi delle tracce sono più alti per il traffico merci rispetto a quelli per il traffico passeggeri.



Finanziamenti 2004/2005 per Shuttle Net e Autostrada Viaggiante. L’Autostrada Viaggiante richiede finanziamenti tripli rispetto al traffico non accompagnato. Dal 2001 al 2005 gli incentivi al traffico combinato sono calati del 30%.

dialogo **Inviare il coupon al fax +41 91 6952801**

Per favore inviatemi i prossimi numeri di Moving.

Nome _____

Azienda _____

Indirizzo _____

CAP/Località _____

Tel. _____ Fax _____

E-mail _____

Desidero ricevere Moving in ☐ italiano ☐ tedesco ☐ inglese

moving
solutions for intermodal logistics

impressum

Hupac SA
Viale R. Manzoni 6
CH-6830 Chiasso
Tel. +41 91 6952800
Fax +41 91 6952801
E-mail: info@hupac.ch

Redazione: Irmtraut Tonndorf
Foto: Tolini, Arndt
Impaginazione: Sestosenso srl

HUPAC