HUPAC Novembre 2011 www.hupac.ch

moving
solutions for intermodal logistics

"Chiediamo azioni chiare da parte della politica: Pro rotaia, pro liberalizzazione, pro trasporto combinato"

A chiederlo sono soprattutto spedizionieri e imprese di logistica di media dimensione, gestite dai titolari, che si impegnano per il trasporto combinato, con passione e la ferma risolutezza di percorrere anche strade nuove. Uno di questi pionieri è lo spedizioniere HOYER GmbH Internationale Fachspedition con sede ad Amburgo. L'azienda fondata nel 1946 è azionista e cliente di Hupac da 40 anni. Un'intervista a Thomas Hoyer, presidente del Comitato, e Jürgen Matzken, Intermodal Supply Manager.

di Eckhard-Herbert Arndt

Thomas Hoyer
Presidente del Comitato Consultivo

Jürgen Matzken
Intermodal Supply Manager

Una parte considerevole dei vostri trasporti si svolge su rotaia. Quali sono i vantaggi?
Matzken: Il trasporto combinato è parte integrante del nostro concetto logistico. I suoi punti cardine sono prestazione, servizio, flessibilità, concorrenzialità. Altri fattori decisivi per la scelta del combinato sono le caratteristiche del prodotto e le condizioni generali particolari quali disposizioni in materia di tutela ambientale o lo stato delle vie di trasporto.

L'industria chimica è il committente maggiore. Quali sono le principali direttrici?
Matzken: Per l'attività attuale sono importanti i corridoi nord-ovest, nord-sud e ovest-sud. L'asse ovest-est ha un grande potenziale per il futuro.

Quale influenza ha l'industria sulla scelta del vettore?
Matzken: L'industria espone chiaramente le proprie richieste: in primo piano concorrenzialità, efficienza e sicurezza, seguite da affidabilità e pianificabilità. Da diverso tempo sta acquisendo importanza la richiesta di trasporti rispettosi dell'ambiente e delle risorse.

Il vostro gruppo è cliente di Hupac da oltre 40 anni. Come si è sviluppato il rapporto?
Hoyer: Sono molto impressionato dallo sviluppo di questo operatore del trasporto combinato negli ultimi quattro decenni. Per la nostra azienda di media dimensione, il gruppo Hupac, anch'esso di media grandezza, è da molti anni non solo un fornitore di servizi, bensì anche un partner stimato in una collaborazione attiva.

In realtà i rapporti sono ancora più stretti. HOYER è attivo nel Consiglio di amministrazione di Hupac da decenni. Quali sono i punti principali in quest'ambito?
Hoyer: A me preme soprattutto lo scambio di vedute strategiche che va nettamente oltre la risoluzione di problemi operativi quotidiani. In qualità di membro del Consiglio di amministrazione, per me come uno dei suoi protagonisti ovviamente c'è Hupac e non un'azienda che porta il nome HOYER.

Avete investito fortemente nell'intermodalità. Nel 2002 disponevate di 10.000 cisterne, oggi sono 26.000.
Hoyer: Le opportunità del trasporto combinato continuano a essere notevoli. Tuttavia è necessario affrontare le odierne sfide del mercato. Vi può essere uno sviluppo positivo solo se il trasporto combinato è in grado di fornire una prestazione accettabile a prezzi orientati al mercato.

Quali sfide future deve vincere il settore?
Hoyer: La sfida maggiore consiste nella crescente costituzione di monopoli. Ecco un esempio: alcuni operatori del trasporto combinato si propongono come spedizionieri, gestiscono i terminal, si occupano della trazione e della rete ferroviaria. Ritengo sia un'evoluzione assolutamente preoccupante. HOYER si è battuta da sempre per la liberalizzazione e la privatizzazione del mercato, ad esempio con la fondazione di Rail4Chem. Quello a cui assistiamo oggi è un'evoluzione contraria. Siamo felici di avere come partner l'operatore privato Hupac.

I grandi operatori intermodali lamentano sempre più spesso colli di bottiglia nei terminal.
Matzken: I terminal stanno esaurendo le loro capacità in tutta Europa. Lamentano a ragione la presenza di troppe unità di trasporto parcheggiate che ostacolano i processi nelle strutture. D'altra parte questa è anche la conseguenza di una gestione inadeguata delle capacità. A ciò si aggiungono altri fattori quali i treni in ritardo. Molti terminal hanno inoltre perso l'occasione di adeguare per tempo le proprie infrastrutture alle esigenze dei clienti. I piani operativi di molti terminal, ad esempio, continuano come in passato a partire dal presupposto che le spedizioni vengano prelevate immediatamente dopo l'arrivo dei treni, ma la realtà è diversa.

Vi sono punti problematici anche sulle linee ferroviarie. In Europa si fa abbastanza per potenziamento e manutenzione?
Hoyer: Assolutamente no. Gli investimenti nei periodi di crisi richiedono coraggio, lungimiranza e decisioni strategiche. In tal senso le ferrovie statali che possiedono la rete ferroviaria stanno mostrando delle carenze.

E questo come si concilia con l'invito della politica a incrementare il trasporto merci su rotaia?
Hoyer: Questa domanda andrebbe posta ai politici e come risposta ci attendiamo azioni chiare: a favore della rotaia, della liberalizzazione e del trasporto combinato.

In Europa siamo ancora lontani anni luce da un sistema di prezzi unitario per le tracce ferroviarie.
Hoyer: Le chiavi sono trasparenza e liberalizzazione. Fino a quando i monopolisti controllano il mercato, non ci può essere concorrenza. Solo la concorrenza produce, in ultima analisi, comparabilità, armonizzazione e buone prestazioni.

Cosa chiedete alla Commissione UE in fatto di liberalizzazione ferroviaria?
Hoyer: È sorprendente che le autorità preposte alla vigilanza sul mercato non si attivino quando le imprese ferroviarie statali comprano i loro concorrenti privati e li integrano nella propria struttura aziendale. Dove sono gli enti preposti alla vigilanza sui cartelli economici quando le società ferroviarie statali, grazie alle acquisizioni, raggiungono una posizione di mercato dominante? Le Commissioni UE dovrebbero assumersi seriamente la propria responsabilità e attivarsi.

Nell'epoca del cambiamento climatico globale l'industria ama parlare di "maggiore sostenibilità". I vostri clienti sono disposti a pagare di più per trasporti ecocompatibili?
Matzken: In genere il trasporto combinato è più attraente e ha un bilancio ecologico migliore rispetto al trasporto su strada per le lunghe distanze. Questo rappresenta per HOYER uno dei motivi fondamentali per puntare sul trasporto combinato.
Hoyer: Ma ci sono anche esempi contrari. La domanda è piuttosto a chi vanno in definitiva i costi. In un bilancio dei costi globali sarà chiaro ben presto che, nel trasporto su strada, i costi dei fattori inquinanti per l'ambiente vengono scaricati sulla comunità. In tal senso occorre cambiare le condizioni economiche generali a favore del trasporto ecocompatibile.

editorial

Just do it!

Nel Libro bianco 2010 la Commissione Europea si è prefissata degli obiettivi ambiziosi: entro il 2030 il 30% dei trasporti su lunga tratta dovrà essere effettuato su rotaia, entro il 2050 tale cifra dovrà raggiungere il 50%. Il sistema ferroviario tuttavia partecipa alla corsa con notevoli handicap. Nelle ferrovie statali spesso prevalgono gli interessi nazionali e geopolitici. Di conseguenza, mentre l'Unione Europea si adopera per creare un mercato ferroviario europeo, alcune ferrovie ritardano il processo di liberalizzazione, armonizzazione e interoperabilità, addirittura alzando ulteriormente le barriere. In questo gioco il vincitore è la strada, a perdere siamo tutti noi.

È chiaro che il complesso sistema della ferrovia non raggiungerà mai la flessibilità della strada. I punti di forza della ferrovia sono altri: trasporto di grandi volumi su lunghe tratte con sicurezza elevata. Gli obiettivi della politica dei trasporti, tuttavia, non sono un'utopia se sfruttiamo il potenziale di miglioramento esistente recuperando il vantaggio della strada.

Hupac è un sostenitore risoluto della liberalizzazione ferroviaria. Solo questa molla spinge il sistema a essere più competitivo. L'Europa potrebbe rinunciare al recast se la Commissione Europea e gli Stati Membri avessero messo in atto la liberalizzazione con la convinzione necessaria. Con un programma in 10 punti che presentiamo in questo numero di Moving e l'invito al mondo politico e ferroviario "Just do it!" possiamo, insieme, migliorare le condizioni generali e garantire il futuro del trasporto merci su rotaia.

Bernhard Kunz
Direttore del Gruppo Hupac

moving

Il circolo vizioso della liberalizzazione ferroviaria

L'Europa ha bisogno di un mercato aperto e funzionante per il trasporto merci su rotaia, se intende raggiungere i propri obiettivi di politica dei trasporti. Con un programma in 10 punti e l'invito "Just do it!", Hupac dà l'impulso per il futuro della ferrovia.

di Bernhard Kunz, Direttore del Gruppo Hupac

Opportunità non sfruttate

Il processo di liberalizzazione è stato avviato oltre un decennio fa con grandi speranze. L'obiettivo dichiarato era il rafforzamento del settore ferroviario grazie alla concorrenza come incentivazione all'efficienza e all'orientamento al mercato. Il piano sembrava funzionare: numerose nuove imprese ferroviarie entrarono nel mercato del trasporto merci e, sugli assi caratterizzati da una concorrenza efficace, il mercato conobbe una notevole espansione.

Hupac ha sostenuto l'apertura del mercato sin dall'inizio, ad esempio con il concetto della trazione integrata a livello europeo e l'inserimento di diverse società ferroviarie private tra i propri partner. I progressi erano evidenti: riduzione delle interfacce, miglioramento della produttività, costi trasparenti e comparabili. Tutto ciò dimostrava che il sistema ferroviario può essere gestito in modo redditizio.

Grande è quindi la delusione se oggi contiamo le imprese ferroviarie private rimaste. Le giovani imprese hanno sofferto enormemente per la crisi del 2008 che ha portato a un forte consolidamento del mercato. Le imprese ferroviarie hanno dovuto farsi finanziare dal mercato dei capitali privati, hanno avuto problemi di liquidità durante la crisi e non sono state ulteriormente sostenute dalle banche. Problemi che le ferrovie cargo statali non conoscono: esse sopravvivono nonostante chiusure dei conti notevolmente deficitarie. Tale disparità di condizioni ha influito in modo estremamente negativo sul processo di liberalizzazione. Anziché investire ogni anno, con il programma di incentivi Marco Polo, importi milionari in nuovi prodotti che in parte cannibalizzano offerte già esistenti, sarebbe più conveniente destinare le risorse alla creazione di un fondo che sostenga le nuove società ferroviarie fornendo crediti soprattutto nella fase di avviamento.

Anche in altri settori la realtà si discosta notevolmente dagli obiettivi della Commissione Europea. L'introduzione del sistema di sicurezza unitario ERTMS è ancora molto incerta, ogni Paese ha una propria versione. In questo senso è indispensabile una decisione dell'industria ferroviaria di concerto con il mondo politico.

Nel settore delle infrastrutture, i grandi corridoi europei per il trasporto merci devono essere dotati di standard unitari per quanto riguarda lunghezza, peso e altezza dei treni. Con la messa in funzione del tunnel di base del San Gottardo, il corridoio Rotterdam-Genova dovrebbe essere il primo a soddisfare tali requisiti e a garantire un funzionamento efficiente e armonizzato.

Ma siamo ancora molto lontani da tutto ciò. L'incertezza cresce e la disponibilità ad agire dei soggetti coinvolti diminuisce. Cosa accade se legislazioni e ordinanze dell'Unione Europea non vengono rispettate entro i termini, o non vengono rispettate affatto, da singoli Paesi? Chi indennizza il settore ferroviario per gli investimenti effettuati inutilmente o troppo presto? Sul piano teorico, il responsabile dovrebbe versare una penale pecuniaria o effettuare riduzioni dei prezzi di traccia su determinate linee. L'Unione Europea ha una grande responsabilità in ordine alle regole del gioco e al funzionamento del sistema globale.

Esistono delle turbolenze anche nel settore del materiale rotabile. In seguito al tragico incidente di Viareggio i costi di manutenzione sono esplosi. Ovviamente la sicurezza ha la massima priorità, tuttavia prima che le autorità nazionali preposte alla sicurezza introducano cambiamenti radicali nel sistema di manutenzione del materiale rotabile, tutti gli stakeholder dovrebbero avere una visione chiara delle ripercussioni. Anche in tal senso occorre operare in modo unitario a livello europeo, al fine di impedire direttive nazionali arbitrarie e scoordinate. Ad esempio sono stati introdotti nuovi requisiti per le sale montate, sebbene non sussistano ancora le capacità e il know-how necessari. Ciò va a incidere negativamente sulla disponibilità dei carri fino al 15% e determina perdite di centinaia di milioni per i detentori dei carri.

Pericolo per il trasporto merci

Hupac è un sostenitore risoluto della liberalizzazione ferroviaria, perché solo questa molla spinge il sistema a essere competitivo. Ma il pendolo oscilla nell'altra direzione, un pericolo per tutti perché il ritrasferimento su strada porterebbe il traffico al collasso e limiterebbe notevolmente la mobilità, con enormi costi per le nostre economie nazionali.

Purtroppo le perdite persistenti nel comparto cargo inducono alcune ferrovie a cambiare strategia, puntando maggiormente sul trasporto passeggeri e riducendo il trasporto merci. Nel medio termine questa tendenza determinerà dei colli di bottiglia nella rete. È necessario l'intervento del mondo della politica, affinché vengano predisposte capacità certe per il trasporto merci. Solo dividendo efficacemente infrastrutture ed esercizio si garantisce che le infrastrutture non vengano sviluppate in modo prioritario per il segmento di maggiore interesse per le ferrovie. Nel trasporto merci abbiamo bisogno di infrastrutture sulle quali possano transitare treni lunghi 750 metri, alti 4 metri e con 2000 tonnellate di peso, senza ostacoli di natura tecnica e amministrativa. In tal modo si incrementa la produttività e scompaiono le perdite. Tutto ciò richiede investimenti nella rete ferroviaria europea, in particolare nei nuovi corridoi merci. E abbiamo bisogno di partner ferroviari sani ed efficienti. Sarebbe fatale ricadere nella trappola del passato, quando la carenza di efficienza veniva compensata con incrementi delle tariffe. Sarebbe l'inizio della fine o un autentico circolo vizioso.

Liberalizzazione delle ferrovie: Just do it!

Nel quadro dell'attuale crisi economica che angustia interi Paesi, gli investimenti nell'infrastruttura ferroviaria vengono ulteriormente ridotti o cancellati. Se vogliamo attirare capitali privati, dobbiamo rendere il mercato ferroviario più attraente. Numerosi investitori avevano riposto grandi speranze nella liberalizzazione, ma il divario tra le direttive e la realizzazione effettiva ha portato a una forte delusione.

L'Europa potrebbe rinunciare al recast se la Commissione Europea e gli Stati Membri avessero messo in atto le misure previste con la convinzione necessaria. Con il nostro programma in 10 punti e l'invito al mondo della politica e ferroviario "Just do it!" possiamo creare i presupposti per il successo del trasporto merci su rotaia.

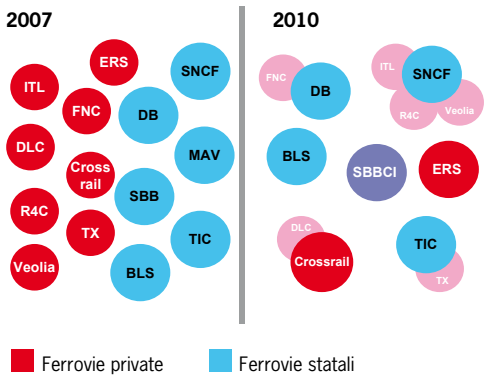
Programma in 10 punti per la liberalizzazione ferroviaria

	Misura	Commento
1	Da 25 enti nazionali per la sicurezza a 1 agenzia ferroviaria europea	Grande potenziale per risparmio dei costi
2	Tabella di marcia vincolante per l'introduzione delle misure concordate	Penali pecuniarie o prezzi di traccia inferiori in caso di inosservanza
3	Armonizzazione: progetti pilota sui corridoi UE per il trasporto merci	Accordi internazionali, riconoscimento reciproco per materiale rotabile, sistema di sicurezza ERTMS
4	Orientare il programma di incentivi Marco Polo su misure per la liberalizzazione	Chiara concentrazione sulla liberalizzazione come molla principale per il trasporto merci su rotaia
5	Libero accesso agli scali di smistamento	Aspetto centrale per il traffico ferroviario convenzionale
6	Sistema di sconti equo per i costi d'energia	Stesse condizioni per incumbents e nuove ferrovie
7	Abbattere gli ostacoli di natura amministrativa	NO al nuovo Codice doganale dell'UE per il transito attraverso la Svizzera
8	Organo di regolazione con competenze estese	Ogni liberalizzazione è valida tanto quanto le competenze del proprio regolatore
9	Prezzi di traccia equi e armonizzati	Risolvere il conflitto tra trasporto passeggeri e merci
10	Dividere infrastrutture ed esercizio	Sviluppare e gestire le infrastrutture in sintonia con gli obiettivi di politica dei trasporti, arginare gli interessi particolaristici

Ostacoli d'ingresso per imprese ferroviarie: grosso handicap rispetto alla strada

Investimenti nel traffico merci		
Acquisto di mezzi di trazione	300.000 €	3,5 mio. €
Acquisto di mezzi di trazione polisistema	300.000 €	4-5 mio. €
Tempi di consegna	6 mesi	12-24 mesi
Copertura dell'omologazione	27 nazioni	1 nazione
Costi per l'omologazione	60.000 €	1-2 mio. €
Tempi di attesa per la prima omologazione	< 6 mesi	> 18 mesi
Tempi di attesa per la seconda omologazione (cross acceptance)	0	< 18 mesi
Costi per il sistema di segnalazione on board	0	0,5-1,5 mio. €

Imprese ferroviarie private nel transito via Svizzera: l'ondata di consolidamento frena l'apertura del mercato



Sistemi armonizzati a livello europeo, una priorità

Nella concorrenza tra strada e rotaia ci sono notevoli differenze - le ferrovie devono diventare ancora più attraenti.

I pronostici concordano sul fatto che nei prossimi 20 anni il volume delle merci all'interno del territorio europeo aumenterà notevolmente. Occorre pertanto trovare mezzi e modalità per gestire questo volume nel modo più efficiente ed ecologico possibile.

Rotaia e strada, che insieme si contendono circa il 90% del volume delle merci trasportate, competono da anni ad armi impari. In teoria, ogni via di trasporto dovrebbe sfruttare i propri vantaggi specifici e contribuire a generare un insieme sensato. Tra i due vettori principali ci sono tuttavia differenze notevoli che riguardano la loro concorrenzialità.

La nascita dell'Unione Europea ha portato una serie di vantaggi rilevanti per la strada. La liberalizzazione della rotaia, invece, è iniziata solo molto più tardi e ancora oggi in diversi settori si trova nella fase iniziale. Mentre un autocarro immatricolato in Svezia o in Italia può transitare in tutta Europa, il traffico ferroviario è per sua natura legato a una rete di traffico fissa e tecnicamente complessa. Ogni locomotiva deve essere omologata per ogni singolo Paese. Le ferrovie europee si trovano infatti ad affrontare decine di sistemi di segnaletica e di sicurezza, norme di omologazione, tensioni di rete e disposizioni di esercizio diversissimi tra loro. Per i veicoli stradali, al contrario, le disposizioni e regolamentazioni tecniche all'interno del territorio europeo si differenziano solo in alcuni dettagli. Anche i costi per un'omologazione sono lontani anni luce tra loro. Il trasporto merci europeo su rotaia ha quindi urgentemente bisogno di sistemi operativi armonizzati.

Anche per quanto riguarda la manutenzione del materiale rotabile si riscontrano notevoli differenze tra strada e rotaia. Mentre l'autocarro nei suoi viaggi attraverso l'Europa può contare su una rete di assistenza ben strutturata, i carri ferroviari devono essere spesso trasportati per lunghe tratte fino alle officine. In questo settore l'apertura del mercato è ancora agli esordi. "Abbiamo bisogno di più officine di manutenzione in prossimità dei terminal, per poter strutturare la manutenzione dei carri in modo più efficiente e soprattutto più economico," sottolinea il direttore di Hupac, Bernhard Kunz.

“Hupac porta un drive privato”

Preservare un mercato aperto nel transito attraverso la Svizzera: questo era l’obiettivo dichiarato quando Hupac a gennaio 2011 è entrata nella nuova affiliata FFS per il trasporto merci internazionale. La concentrazione su efficienza e produttività mostra risultati positivi. A colloquio con Michail Stahlhut, CEO di SBB Cargo International.

di Gerhard Lob

Michail Stahlhut
CEO di SBB Cargo International

SBB Cargo International è partita all’inizio del 2011. Qual è la situazione dell’azienda dopo i primi mesi?
Siamo nella tabella di marcia. Può stupire in considerazione dello sviluppo economico e del problema euro-franco. Il nostro obiettivo per quest’anno prevede di far transitare 30.000 treni. Al momento siamo sulla buona strada. Quest’anno abbiamo centralizzato tutte le attività a Olten. Ovviamente, ci sono state delle difficoltà iniziali, ma si tratta di problemi risolvibili.

Hupac è entrata in SBB Cargo International con il 25%. Quali effetti ha avuto questo passo?
Ci si sarebbe potuto aspettare che altri clienti reagissero in modo negativo, perché ora con Hupac nell’azionariato è rappresentato anche il cliente principale. Ma non è stato così. Avviene come in una competizione sportiva: i clienti vogliono l’azienda più efficiente lungo l’asse nord-sud. La composizione dell’azionariato riveste un’importanza secondaria.

Ciò significa che i clienti accettano la nuova situazione.
Assolutamente, abbiamo persino riscontrato che la nostra clientela fissa è aumentata. Forse ciò è dovuto al fatto che non siamo più percepiti solo come azienda statale, bensì anche come azienda con un drive privato.

La qualità intesa come On time delivery rappresenta il fattore più importante per i clienti del trasporto combinato. Nell’estate 2011 la qualità ha di nuovo sofferto notevolmente.
Stranamente quest’anno la qualità è stata migliore rispetto all’anno scorso, tuttavia il livello non è ancora soddisfacente. Lungo l’intero corridoio A abbiamo avuto problemi infrastrutturali: cantieri a Oberhausen/Emmerich, poi si sono verificati sinistri presso Magonza, inoltre incidenti in Baden-Württemberg, l’incendio nel tunnel del Sempione e i lavori antirumore in Italia settentrionale.

Quali misure di miglioramento prevede?
Proprio per quanto riguarda l’armonizzazione dei cantieri, sarebbe importante che ci fosse un management unitario e sovranazionale a livello di corridoio. Del resto anche l’Unione Europea lo richiede.

In Italia il trasporto merci su rotaia non ha una posizione facile. Come è la vostra situazione?
In nessun luogo ti regalano qualcosa, tuttavia anche in Italia abbiamo un sistema relativamente stabile. È negativo però che a sud delle Alpi dobbiamo transitare con treni lunghi meno di 600 metri, in alcuni casi 500 metri, mentre al nord possiamo movimentare treni lunghi fino a 750 metri. Al momento la situazione è ancora accettabile, ma con l’apertura del nuovo tunnel di base del San Gottardo avremo un grosso problema se non cambia nulla. Avremo sì una ferrovia di pianura, ma in Italia sbattiamo contro un muro che ci costringe a ridurre il carico dei treni.

Effettivamente oltre alla lunghezza dei treni anche il peso è un problema...
Esatto. Vorremmo far transitare treni con un peso di 1600-2000 tonnellate. Al momento sulla tratta montana esistente non è possibile.

Il franco forte grava sulle aziende svizzere del trasporto combinato. I costi sono in franchi, il mercato paga in euro. Quanto è drammatica la situazione?
La situazione del franco è un dramma che colpisce tutte le aziende svizzere. Come azienda svizzera forniamo un plusvalore per il trasferimento del traffico e lo facciamo dalla nostra sede in Svizzera.

Quali sono le possibilità di azione senza perdere trasporti a favore della strada?
Si può diventare più efficienti impiegando le risorse in modo continuo o appunto transfrontaliero. Ad esempio i macchinisti dovrebbero potersi muovere con più facilità anche all’estero. Ogni giorno analizziamo cosa possiamo migliorare.

La congiuntura ristagna. Cosa significa per la vostra azienda?
Dobbiamo imparare che il mercato è soggetto a maggiori oscillazioni. Nel 2008 lo Stato è intervenuto, ora si torna a parlare di ombrelli di salvataggio. Nei nostri modelli di business mettiamo comunque in conto oscillazioni più accentuate. Non è affatto facile, perché l’azienda ferroviaria non può funzionare continuamente in modalità “stop and go”. Occorre creare dei “movimenti di respiro” per l’azienda.

In Svizzera il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia è un tema rilevante. Con il 65%, la quota del trasporto merci su rotaia in transito è elevata nel raffronto europeo. Vede ancora del potenziale?
Come SBB CI non puntiamo semplicemente a fatturato e quote di mercato. Solo questi non sarebbero attraenti, vogliamo sì una fetta della torta, ma questa deve corrispondere pienamente ai nostri gusti. Come azienda svizzera propendiamo per un’affermazione di qualità e precisione elevata. Gli operatori del mercato lo sanno.

Vi concentrate sostanzialmente sul corridoio Rotterdam-Genova. Non avete mai pensato a un ampliamento del mercato nei trasporti lungo l’asse est-ovest, come fa Hupac?
Ogni corridoio comporta spese iniziali e la questione delle licenze necessarie. Per noi sono forse possibili estensioni nell’area del Benelux, ma Germania, Svizzera e Italia restano i nostri ambiti principali. Per la nostra piccola azienda sarebbe sbagliato avere oggi idee generiche di crescita, ad esempio in direzione della Russia.

Torniamo al tunnel di base del San Gottardo che dovrebbe entrare in funzione a dicembre 2016. Disponete del relativo equipaggiamento?
Le condizioni tecniche generali rivestono un’importanza enorme. Il gestore dell’infrastruttura non ha ancora risposte definitive per numerose domande. Umidità, pendenze residue, resistenza dell’aria e anche sbalzi di temperatura influiscono sul materiale rotabile. Ad esempio cosa accade se in un inverno rigido fuori ci sono meno 10 gradi e nel tunnel il calore può arrivare fino a 50 gradi. Si dovrà verificare se ciò è possibile con l’attuale materiale rotabile.

Il trasporto combinato vive della stretta collaborazione di tutti i partner della catena logistica, dagli operatori del settore fino al destinatario finale. Dal suo punto di vista, quali interfacce possono essere ottimizzate?
La logistica che abbiamo scelto insieme al cliente Hupac è un sistema efficiente. Sicuramente possiamo industrializzare ulteriormente la collaborazione. In quest’ambito rientra l’armonizzazione di tutti i punti che richiedono tempi onerosi quali i terminal all’inizio e alla fine, i relativi slot di traccia e in mezzo le varie risorse ferroviarie. A mio parere il sistema esige una migliore armonizzazione delle infrastrutture lungo il corridoio, ovvero i terminal e i binari. Si tratta di fare in sequenza le stesse operazioni nelle stesse strutture, come in uno skilift svizzero.

Quali sono i grandi obiettivi strategici per SBB Cargo International?
Il nostro desiderio sarebbe costituire un gruppo di macchinisti proprio. Al momento ci avvaliamo di molti macchinisti della casa madre FFS. In una seconda fase vogliamo accelerare la produzione industriale menzionata, ovvero convincere i nostri clienti di questa idea. In linea di massima vogliamo offrire la prestazione migliore al prezzo più vantaggioso.

SBB Cargo International in breve

- SBB Cargo International unisce i porti del Mare del Nord all’Italia: interoperabilità completa e produzione in proprio.
- Nel primo semestre 2011 SBB Cargo International è transitata con oltre 15.000 treni. Ogni treno corrisponde a 20-25 autocarri.
- L’organico è di circa 600 dipendenti in tre Paesi.
- Più di 120 locomotive trasportano carri merci per i clienti.
- SBB Cargo International è stata fondata nel 2010 come azienda autonoma. Gli azionisti sono FFS Cargo (75%) e Hupac (25%).
- SBB Cargo International è un’azienda ferroviaria indipendente e ha la licenza ferroviaria per il trasporto di merci in Svizzera, Germania e Italia.

news

ILU-Code
identification of Intermodal Loading Units in Europe

Nuovo codice ILU

A luglio 2011 è stato introdotto un nuovo sistema di codifica per le unità di carico nel trasporto combinato ai sensi della norma EN 13044. Il sistema ILU è analogo al codice BIC utilizzato in tutto il mondo per i container. I clienti del trasporto combinato possono richiedere da subito il proprio codice individuale di identificazione del proprietario al sito www.ilu-code.eu. Entro il 30 giugno 2014 tutte le unità di carico dovranno essere dotate del nuovo codice ILU. In futuro, la codifica delle singole unità di carico con la consegna dei pannelli di codifica gialli potrà essere fatta anche direttamente dal produttore delle unità di carico. Gli attuali pannelli di codifica gialli saranno validi ancora fino al 30 giugno 2019.

ULTERIORI INFORMAZIONI:
www.hupac.ch/nuovo-ilu-code

Prototipo di un nuovo carro multitasca

A fine maggio Hupac, insieme al costruttore di carri ticinese Ferriere Cattaneo, ha presentato il prototipo di un nuovo carro doppio per il trasporto di carri

tasca e container, ottimizzato per il transito alpino. Come ulteriore sviluppo del carro MEGA, presenta un carico utile e una percorrenza maggiori. Sono state migliorate anche le prestazioni ambientali: un freno combinato a suola sintetica e a disco consente di ottenere valori di rumorosità più bassi. Le prove di funzionamento del prototipo proseguiranno fino alla fine del 2012.

ULTERIORI INFORMAZIONI:
www.hupac.ch/carro-multitasca

Ampliamento della sede principale Hupac

A dicembre i primi dipendenti della centrale Hupac di Chiasso si insedieranno nella sede aziendale ampliata. Il complesso di quattro piani, adiacente al “vecchio” edificio che resta in uso, offre molto spazio per l’ulteriore sviluppo dell’operatore del trasporto combinato.

moving

“Restiamo fedeli alla nostra strategia di crescita”

La crisi congiunturale smorza l’atmosfera, tuttavia Hupac crede nel futuro del trasporto combinato. A colloquio con Peter Howald, Direttore Sales & Operations del Gruppo Hupac, sui nuovi mercati e le ricette consolidate per superare la crisi.

di Kurt Bahnmüller

Peter Howald, Direttore Sales & Operations del Gruppo Hupac

Nel primo semestre 2011 il trasporto merci transalpino è incrementato del 9,5%. Sarà possibile raggiungere l’obiettivo prefissato di crescita del 10% per il 2011?
Avremmo potuto registrare una crescita ancora maggiore se non fossimo stati ostacolati da difficoltà nel sistema ferroviario dovute a incidenti, maltempo, scioperi e cantieri. Il risultato del secondo semestre dipende fortemente dallo sviluppo congiunturale. Saremmo soddisfatti con una crescita del volume di traffico del 6%.

Quali conseguenze ha il franco forte per Hupac?
Il trasporto europeo viene gestito in euro, gran parte dei nostri costi è invece in franchi svizzeri, di conseguenza i nostri incassi diminuiscono nettamente. Sarebbe però sbagliato sperare di poter contrastare questa tendenza con misure a breve termine. Il parametro di riferimento nel trasporto combinato è la strada.

Quali sono i margini di azione?
Per la produttività nell’esercizio ferroviario esiste ancora del potenziale, ma ci sono dei margini anche per altre ottimizzazioni dei costi.

Aumentando, per esempio, l’efficienza nella gestione della flotta?
Ci stiamo lavorando. Una possibilità è quella di avvicinare e annettere le officine di manutenzione ai terminal. In quest’ambito siamo già riusciti a ottenere dei progressi. Nel nostro terminal di Busto Arsizio disponiamo di un’officina che effettua la manutenzione dei carri direttamente in loco.

Da settembre la congiuntura si è indebolita. Come reagisce Hupac ai volumi in diminuzione?
Restiamo fedeli alla nostra strategia di crescita. Siamo convinti che il trasporto combinato abbia grosse opportunità nel medio e lungo termine. Come durante la crisi economica 2008/2009, anche oggi la nostra priorità è preservare la rete esistente per i nostri clienti. Sappiamo quanto è difficile recuperare i volumi passati alla strada. Se la domanda dovesse scendere per effetto della crisi, adegueremo le capacità o offriremo alternative per collegamenti poco utilizzati.

Fino alla fine di giugno la quantità di merci nel traffico non transalpino è aumentata del 14%. Un obiettivo di Hupac per il futuro è quello di incentivare ulteriormente il trasporto marittimo. Quali sono i progetti in quest’ambito?
Il nostro obiettivo è quello di attivarci maggiormente nel trasporto marittimo verso destinazioni che si accordano alla nostra rete. D’altra parte questo traffico deve essere il più possibile bilanciato, cosa che nel trasporto marittimo non sempre accade.

Per quanto riguarda il trasporto dai porti esistono direttive apposite...
In alcuni porti esistono delle direttive per cui in futuro una quota elevata delle merci in arrivo dovrà defluire sul vettore ferroviario.

Il trasporto combinato in direzione Europa orientale fino a Russia e Asia rappresenta un mercato emergente.
Nei Paesi dell’Europa orientale vediamo uno sviluppo positivo. Per la Russia abbiamo approvato una strategia comune con il nostro partner pluriennale Russkaya Troyka che transita sulla tratta transiberiana con treni completi a cadenza settimanale. Lo scorso anno abbiamo trasportato circa 3.000 container tra l’Europa occidentale e varie destinazioni in Russia.

A luglio è stata fondata Intermodal Express LLC a Mosca. Quali obiettivi persegue Hupac con l’affiliata russa?
Vogliamo collegare ulteriormente le reti di Russkaya Troyka e di Hupac. In tal senso la nostra filiale a Mosca deve fornirci supporto dal punto di vista operativo e commerciale. Già oggi gestiamo insieme dei treni regolari tra gli hub di Slawkow e Mosca.

A novembre dell’anno scorso Hupac ha fatto arrivare a Shanghai i primi due container. Quali sono i motivi di queste attività in Estremo Oriente?
Per determinati beni, ad esempio merci pericolose, l’industria è interessata a un’alternativa continentale, per diversificare i flussi di traffico e raggiungere una maggiore stabilità. Inoltre un numero sempre maggiore di attività industriali si insedia nelle regioni interne della Cina che sono pertanto più vicine a Russia ed Europa. Da queste regioni la ferrovia può offrire alternative interessanti per merci specifiche. Siamo convinti che, nel medio termine, la via terrestre tra Europa ed Estremo Oriente possa diventare un mercato interessante per il trasporto combinato.

Dall’inizio di quest’anno Hupac e SBB Cargo International collaborano a stretto contatto. Come si è svolta l’attività finora?
La razionalizzazione e la standardizzazione sistematica dei processi si sono dimostrate efficaci. A prescindere dal problema attuale del corso del franco, pensiamo di poter raggiungere gli obiettivi prefissati per quest’anno. Sul piano operativo SBB Cargo International si è già posizionata molto bene. Ciò dimostra che siamo sul “binario” giusto.

Informatica integrata per un servizio sicuro

Il cliente vuol sapere in qualsiasi momento dove si trova la spedizione attesa e quando arriverà. Ma il tracking & tracing non è l’unico compito degli informatici di Hupac.

I trasporti dipendono in forte misura dal coordinamento di diverse interfacce all’interno della catena di creazione del valore. “Per noi operatori del trasporto combinato, la tecnologia informatica è uno degli asset principali”, sottolinea Aldo Croci, responsabile dell’intera struttura IT del Gruppo Hupac insieme al suo team di dieci persone.

Già tempo addietro è iniziata la realizzazione di un sistema centralizzato al quale sono collegate la sede centrale di Chiasso e tutte le succursali di Hupac. Si è attribuito particolare valore a un software sviluppato internamente per l’intero flusso di dati necessario al controllo della rete di trasporto. Con l’introduzione di Internet, le possibilità di accelerare il flusso di dati e informazioni sono migliorate notevolmente.

Oggi Hupac dispone di una fitta rete IT con circa 60 terminal collegati in tutta Europa. Il cuore è il software Goal (Global Oriented Application for Logistics), un’applicazione sviluppata internamente per il coordinamento di tutto il trasporto combinato dalla prenotazione all’emissione della fattura. “Diversi terminal in tutta Europa hanno adottato il sistema”, racconta Croci, “e numerosi partner quali operatori, compagnie armatrici ecc., scambiano i loro dati con noi tramite un’interfaccia XML. Solo una frazione di tutti i dati relativi ai movimenti delle nostre 700.000 spedizioni all’anno deve essere elaborata manualmente”.

Aldo Croci, Direttore IT di Hupac, e il suo team

Sicurezza in primo piano
Goal supporta la strategia “zero errori” del sistema ferroviario. Tutte le unità di carico, i carri ferroviari e le composizioni vengono sottoposti a un controllo sistematico dalla partenza fino alla destinazione finale. Goal provvede affinché vengano rispettati i parametri previsti quali lunghezza e peso del treno. Una volta caricati i treni, il sistema stampa una lista del treno in cui sono documentati tutti i dati rilevanti. Nei terminal Hupac, Goal controlla anche le operazioni di carico e scarico delle gru a portale. Il gruista deposita l’unità di carico in una posizione contrassegnata con precisione e trasmette i dati a Goal. Allo sportello il conducente riceve le coordinate del proprio carico e può ritirare la spedizione senza perdite di tempo.

Le merci pericolose richiedono misure specifiche per un trasporto sicuro. Per ogni treno è subito visibile che tipo di merce pericolosa è caricata e come procedere in caso di irregolarità. Ma anche nel settore terminalistico il software interattivo Goal ha un’importanza notevole. Durante l’operazione di carico di un treno, ad esempio, il sistema supporta il rispetto delle distanze di sicurezza necessarie tra i singoli container contenenti merci pericolose. Se una gru a portale carica un container che, a causa della merce pericolosa trasportata, non può essere collocato accanto ad altre spedizioni di merce pericolosa, il software Goal blocca immediatamente l’operazione di carico.

Plusvalore per i clienti
Grazie a Goal, nella sede centrale di Hupac si sa sempre dove si trova ciascun container. In collaborazione con la ditta svizzera Fela, Hupac ha sviluppato uno speciale sistema di localizzazione per i singoli treni basato su un sistema GPS, anch’esso completamente integrato in Goal. “L’informazione in tempo reale è decisiva per i nostri clienti, specialmente in caso di irregolarità del traffico”, afferma Croci. Grazie all’integrazione dei dati di Goal nella piattaforma di informazione per il cliente Cesar, gli utenti hanno sempre una visione globale.

Un plusvalore per i clienti deriva anche dall’integrazione dei sistemi di dati. Per i grandi volumi di traffico, in particolare, sono disponibili funzioni di e-booking ed e-billing per l’immissione dei dati direttamente nel sistema del cliente.

Manutenzione sicura
Un ulteriore aspetto nell’ambito del supporto IT è la manutenzione del materiale rotabile. Nel sistema Goal esiste una descrizione dettagliata di ciascuno dei circa 5.000 carri impiegati. In tale descrizione rientra un elenco preciso di tutti i componenti importanti del carro, quali sale montate o freni. Goal indica la data in cui un determinato carro deve essere trasferito in officina per le relative opere di manutenzione. Se il carro oltrepassa la data di manutenzione predefinita, Goal ne blocca l’utilizzo. Infine Goal controlla l’intero flusso di fatturazione delle officine.

Doppio sistema
Goal oggi è il sistema centrale per tutti i processi operativi all’interno del Gruppo Hupac. Gravissimo sarebbe pertanto un possibile default, evenienza per la quale Hupac è tuttavia ben attrezzata. L’intero sistema è speculare, ovvero funziona su due sistemi indipendenti l’uno dall’altro, sincronizzati reciprocamente e collocati in due edifici diversi. Inoltre tutti i dati vengono salvati quotidianamente su un supporto dati esterno. Tutte le connessioni Internet per lo scambio di dati tra Goal, clienti, partner e fornitori sono doppie. Con l’ausilio di audit periodici Hupac verifica inoltre l’efficienza e lo standard di sicurezza dei collegamenti IT interni, onde individuare eventuali punti deboli nonché possibilità di miglioramento. “Grazie al nostro efficiente sistema IT siamo in grado di monitorare e controllare l’intera catena di trasporto a vantaggio dei nostri clienti. Per quanto riguarda la sicurezza di funzionamento e la Disaster Recovery abbiamo raggiunto uno standard elevato mediante notevoli investimenti”, afferma con orgoglio Aldo Croci.

moving impressum

Moving viene pubblicato in italiano, tedesco e inglese.

Editore: Hupac SA, Viale Manzoni 6, CH-6830 Chiasso

Redazione: Irmtraut Tonndorf, Tel. 0041 91 6952936, itonndorf@hupac.ch

Modulo online
Sotto www.moving.ch/moving-it potete ordinare Moving gratuitamente come edizione singola o come abbonamento. Utilizzate il modulo anche per comunicare cambiamenti di indirizzo oppure per disdire l’abbonamento.

Il copyright appartiene a Hupac SA. La riproduzione di singoli articoli è ammessa dietro citazione della fonte. Vi preghiamo di inviarci una copia.

Stampato su carta ecologica certificata FSC Mixed Sources (CQ-COC 000010) e Ecolabel (Rif. IT/011/04)