



# Convegno ANITA

Verona, 13.4.2018

Bernhard Kunz, CEO Hupac



## We shape the future of intermodal transport

**763.000** spedizioni stradali

**110** treni al giorno

**470** dipendenti

**5.900** moduli carro

**CHF 470 milioni** fatturato

**CHF 53,4 milioni** cash flow

**100%** flotta vagoni a bassa rumorosità

Cifre 2016



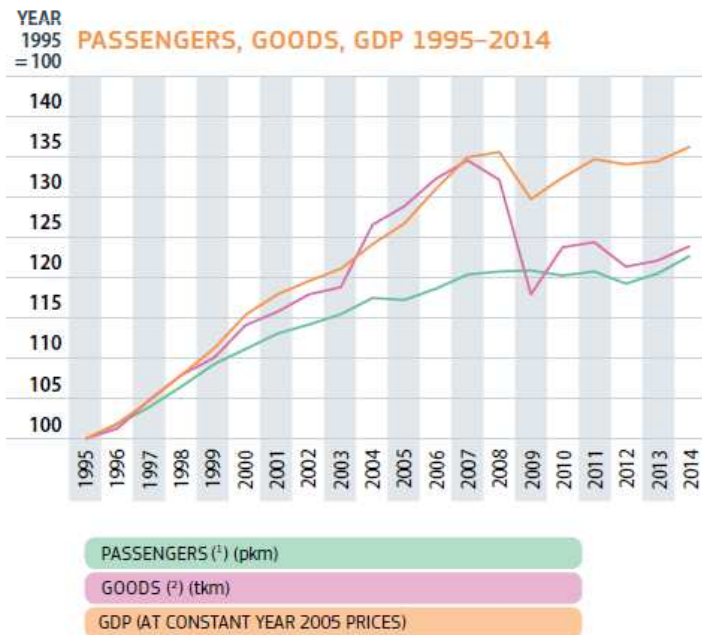
# Traffico merci – abbiamo perso la bussola in questi anni?




# Il traffico cresce, il sistema ferroviario soffre: perchè?

- ➔ Aumento della domanda dal 2015
- ➔ Ripresa degli investimenti nel settore ferroviario dal 2008
- ➔ Risorse di riserva insufficienti (locomotive & macchinisti) nel sistema ferroviario

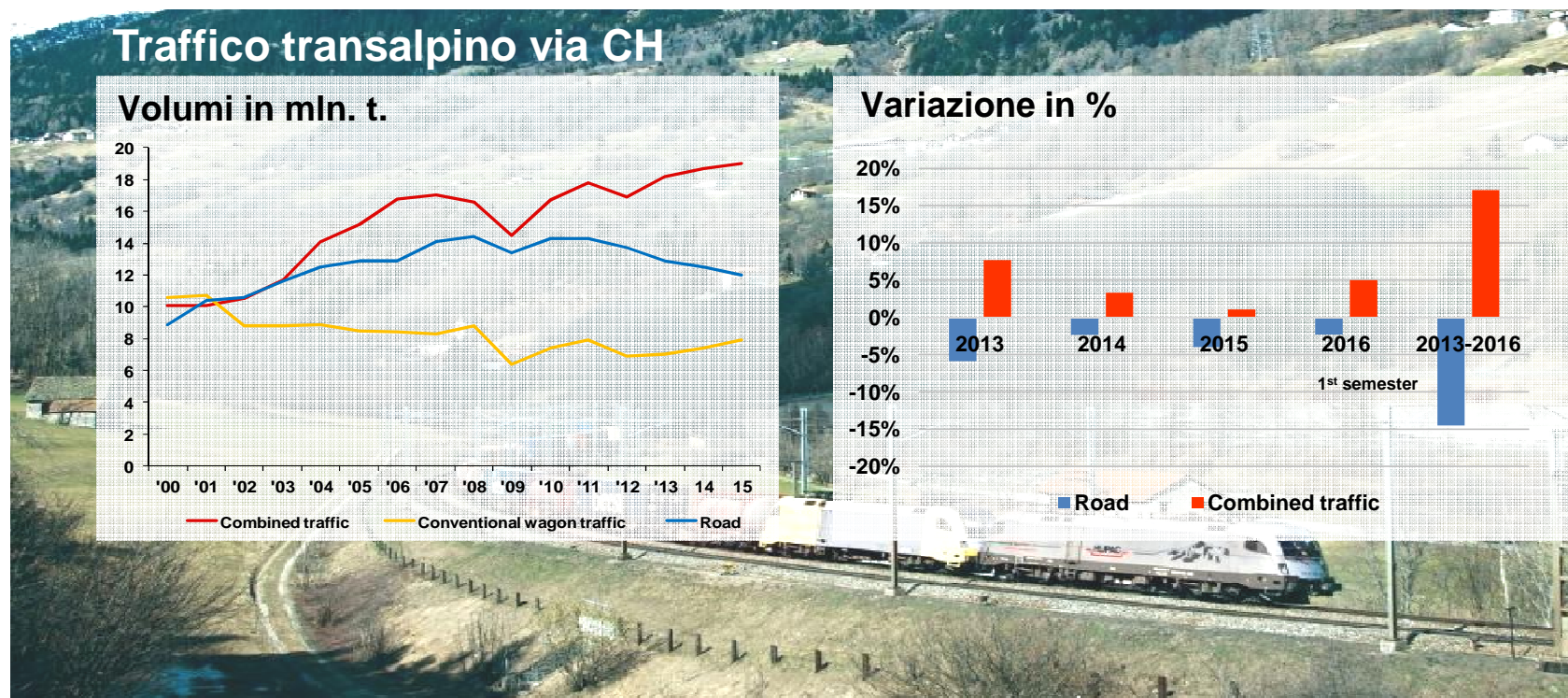
Aumento dei trasporti UE-28





**«Nonostante l'interruzione del 2017 – il traffico ferroviario merci e i servizi intermodali appartengono al futuro della logistica»**

# Traffico combinato sulla corsia di sorpasso



# Il traffico ferroviario deve diventare più attrattivo



**E**fficacia

**Q**ualità

**C**ondizioni  
quadro

## Efficacia

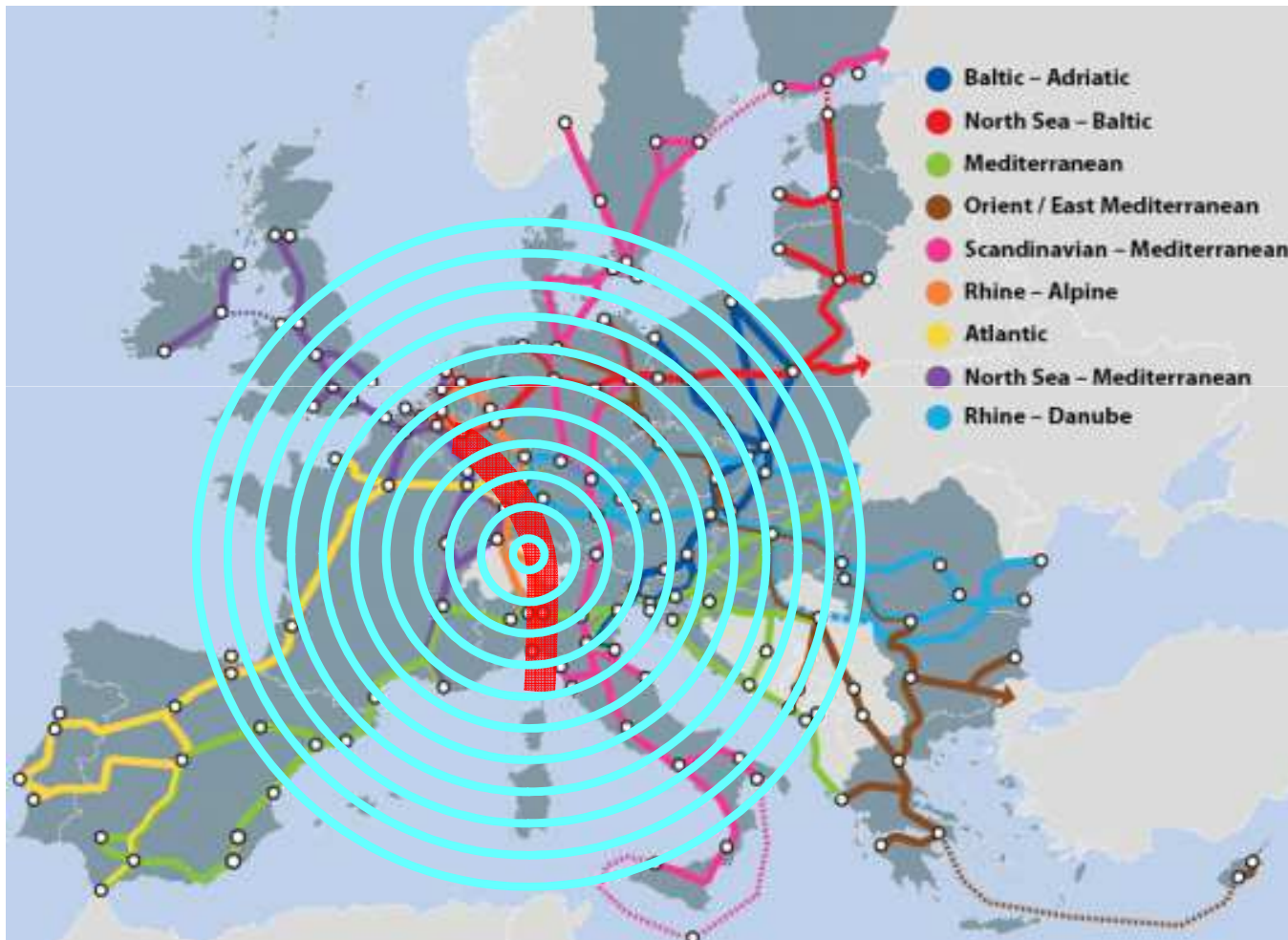
- > Armonizzazione corridoi TEN-T
- > Stessi parametri tecnici (750 m / P 400 / 2000 t)
- > Sufficiente capacità per treni merci
- > ETCS
- > Standardizzazione regole
- > Digitalizzazione
- > Treni senza conducente (0 contro 2)





# Qualità

## Interruzione Rastatt: conseguenze a livello europeo su supply chain



### Collasso della logistica intermodale europea

**Mancanza di equipaggiamento:**  
>> le unità erano vincolate nei corridoi nord-sud

**Vagoni e locomotive non disponibili:**  
>> attesa per istradamenti alternativi

**Limitazione delle accettazioni nei terminal:**  
>> accumulo delle partenze dei treni

**Carenza di macchinisti:**  
>> deviazioni necessitano più del doppio di risorse in più

# Condizioni quadro

## Revisione della direttiva 92/106/CEE – punti chiave per il mercato



| Proposta della Commissione (estratto)   | Input Hupac   |
|---|---|
| <p><b>Articolo 1.3 – Definizione del tratto stradale</b><br/>Ciascun tratto di strada non deve superare la distanza maggiore tra quelle indicate<br/>a) a 150 km di distanza in linea d'aria; oppure<br/>b) 20% della distanza in linea d'aria dell'intero tratto</p> <p>La distanza su strada può essere superata previa autorizzazione dello Stato membro, per raggiungere il terminal geograficamente più vicino con le necessarie attrezzature di trasbordo, la capacità del terminale e adeguati servizi di trasporto merci.</p> | <p>Ciascun tratto di strada non deve superare la distanza maggiore tra quelle indicate<br/>a) a 150 km di distanza <del>in linea d'aria</del>; oppure<br/>b) 20% della distanza <del>in linea d'aria</del> dell'intero tratto</p> <p>La distanza su strada può essere superata <del>previa autorizzazione dello Stato membro</del> per raggiungere il terminal geograficamente più vicino che abbia le necessarie attrezzature di trasbordo, la capacità terminalistica e adeguati servizi di trasporto merci.</p> <p><b>Quando i semirimorchi sono trasportati nel trasporto combinato strada/rotaia, i tratti stradali sono effettuati usando combinazioni di veicoli di peso lordo fino a 44 tonnellate.</b></p> |

## Revisione della direttiva 92/106/CEE – punti chiave per il mercato



| Proposta della Commissione (estratto)  | Input Hupac  |
|--|--|
| <b>Articolo 3 – Controlli stradali del veicolo</b><br>Ampio set di dati per identificare un trasporto intermodale e contrastare abusi  | <ul style="list-style-type: none"><li>&gt; Ridurre il carico amministrativo</li><li>&gt; <b>Controlli stradali</b> sul trasporto pianificato</li><li>&gt; <b>Controlli ex-post</b> sul trasporto reale</li><li>&gt; <b>E-documents</b> al posto del cartaceo</li></ul> |
| <b>Articolo 4 – Trasporto stradale transfrontaliero</b><br>Tutti i vettori stradali stabiliti in uno Stato membro hanno il diritto di effettuare, nel quadro di un trasporto combinato tra Stati membri, tragitti stradali iniziali e / o terminali che costituiscono parte integrante del trasporto combinato e comprendono o meno il varco di una frontiera. | <ul style="list-style-type: none"><li>✓ <b>Mantenere l'esenzione per garantire la competitività del trasporto combinato</b></li></ul> L'eventuale revisione di regole del trasporto stradale è da effettuare in altra sede   |
| <b>Articolo 5 – Report, monitoraggio, statistiche</b><br>da definire con atti delegati   | <ul style="list-style-type: none"><li>✓ «What you can't measure you can't manage»</li></ul>  |
| <b>Articolo 6 – Sostegno alla costruzione e all'upgrade dei terminal di trasbordo</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>✓ Terminal come fattore strategico!</li></ul>  |

**Le migliori intenzioni non bastano  
se le condizioni quadro non sono ottimali**



**Direttiva EC 92/106/CEE – un'altra tessera del puzzle**

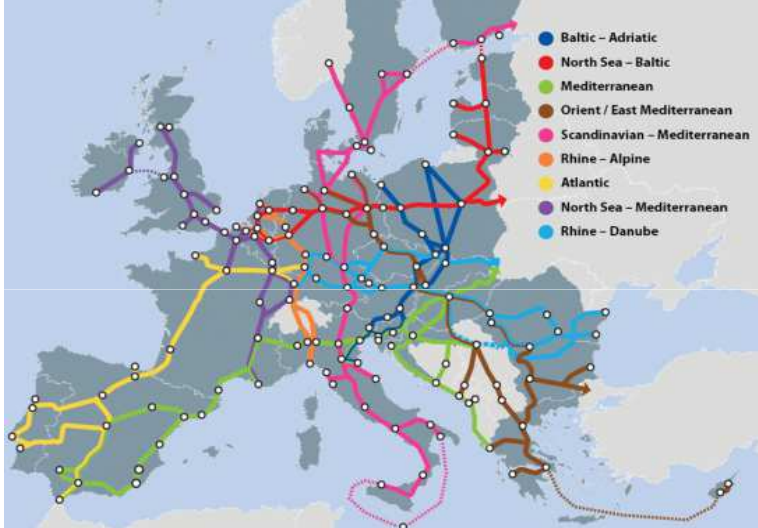

# Qualità

## 2017 – Un anno nero per la ferrovia



# Traffico combinato: il sistema del futuro

Obiettivo UE: trasporti > 300 km su rotaia o nave; 2030 = 30%, 2050 = 50%

| Sistema standardizzato   | Vantaggi per tutti   |
|--|--|
|    |   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Centinaia di migliaia di unità di carico standardizzate (container, casse mobili, semirimorchi)</li> <li>→ 700 terminal</li> <li>→ 60.000 vagoni</li> <li>→ 2.000 locomotive cargo</li> <li>→ Elevata fedeltà al sistema</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>→ 5,9 mld. EUR di fatturato annuo</li> <li>→ 41.000 posti di lavoro</li> <li>→ 7,2 mln. tonnellate di CO<sub>2</sub> risparmiate</li> <li>→ 2,2 mld. EUR di riduzione di costi esterni</li> </ul> |