

*Forum Intermodale “Rastatt: mai più”*

## “Ridisegnare il ruolo della ferrovia come partner della catena logistica”

**Düsseldorf, 6.12.2017** La comunità intermodale europea si è incontrata a Düsseldorf per un dibattito aperto su come rendere la ferrovia più stabile e più sostenibile. Nel confronto innescato dalla crisi di Rastatt, i relatori hanno identificato strategie e interventi prioritari volti a superare le attuali debolezze del sistema ferroviario. Fattori decisivi per il rilancio del trasporto merci sono i piani d'emergenza con instradamenti alternativi, una migliore gestione del traffico internazionale e una chiara responsabilizzazione dei gestori di infrastrutture in quanto membri della supply chain.

La crisi di Rastatt dell'estate 2017 ha chiamato a raccolta la comunità della logistica intermodale per un incontro di vertice intersettoriale. Oltre 200 rappresentanti di industria, società di trasporti, operatori intermodali, terminal, imprese ferroviarie, gestori di infrastrutture e ministeri dei trasporti hanno partecipato al forum organizzato dall'operatore intermodale svizzero Hupac a Düsseldorf, in data 6 dicembre 2017. Lo scopo era quello di mettere a fuoco gli insegnamenti tratti dalla crisi di Rastatt e di rafforzare il comparto ferroviario al di là del blocco di Rastatt. “Dobbiamo cogliere questa opportunità per affrontare alcune ben note carenze in modo da migliorare le condizioni quadro e promuovere il cambiamento modale”, ha affermato Bernhard Kunz, CEO di Hupac.

Nell'agosto di quest'anno, il cedimento di 150 metri di binari a Rastatt e le conseguenti sette settimane di chiusura della linea della Valle del Reno hanno provocato la più grave crisi di logistica ferroviaria mai vissuta in Europa. Mentre le deviazioni del traffico ferroviario attraverso Germania, Francia e Austria riuscivano a soddisfare solo un terzo della domanda, modalità di trasporto alternative come la strada e il Reno hanno ben presto registrato un sovraccarico tale da escludere una sufficiente capacità di trasporto. Questo ha messo a rischio le catene di approvvigionamento, provocando in alcuni casi addirittura interruzioni di produzione.

“La logistica intermodale si basa sulla perfetta integrazione di molteplici fattori produttivi”, ha spiegato Kunz. Il collasso di un elemento fondamentale come l'infrastruttura ferroviaria ha prodotto effetti devastanti che hanno gravato sull'intera catena del valore con pesanti ripercussioni di scala sul settore. Durante l'interruzione di linea a Rastatt:

- le unità di carico scarseggiavano perché bloccate nella direttrice nord-sud;
- i terminal hanno chiuso l'accettazione per via dei ritardi accumulatisi nelle partenze dei treni;
- carri e locomotrici non erano disponibili perché in attesa di itinerari alternativi;
- i macchinisti erano insufficienti perché le deviazioni richiedevano fino a 2-3 volte più risorse.

Nella sua relazione d'ingresso, **Michail Stahlhut, CEO di SBB Cargo International**, ha dichiarato che il disastro di Rastatt rappresenta l'occasione per passare “dalla modalità di sopravvivenza a quella di cambiamento”. Rastatt ha reso evidente l'urgenza di una coerente gestione infrastrutturale su scala internazionale ad opera di un'unica fonte, sia nell'operatività quotidiana che nell'eventualità di incidenti. La capacità infrastrutturale dev'essere garantita al 100% nel caso di lavori infrastrutturali pianificati e all'80% in caso di interruzioni di linea. Il miglioramento dell'interoperabilità su scala europea è quindi una condizione essenziale per servizi sostenibili di trasporto su rotaia.

Puntualità e affidabilità sono requisiti indispensabili per l'ulteriore progresso del traffico intermodale. “L'incidente di Rastatt solleva un interrogativo sulla strategia intermodale e impone delle tangibili contromisure”, ha spiegato **Joep Brekelmans, Senior manager of Sourcing & Contracting di Sabic**, nel suo intervento.

Il forum ha dato la parola a rappresentanti di tutti gli attori della catena del valore intermodale. **Stephan Haass della Procter & Gamble** ha messo l'accento sull'interesse di aumentare la spesa societaria nel

trasporto intermodale, ma ha anche sottolineato la necessità di migliorare l'affidabilità del sistema ferroviario. Sono richiesti dei reali servizi di "end-to-end" e questo impone una migliore infrastruttura ferroviaria, ma anche una gestione della rete europea "basata su una capacità operativa di stampo imprenditoriale, come avviene in una società ben gestita". **Thorsten Dieter di DB Cargo** concorda su questo punto: "Dobbiamo allargare i nostri orizzonti e ampliare il nostro concetto di corridoio, andando oltre la sua attuale definizione".

**Wim Blomme della P&O Ferrymasters** ha invocato una maggiore agilità e proattività nella soluzione di problemi. "Dove sono i piani di riserva della ferrovia, dove sta la prontezza necessaria per supportare la catena logistica in ogni circostanza?" Il gestore dell'infrastruttura tedesca dovrebbe assumersi la responsabilità e compensare l'enorme danno subito dal settore ferroviario a causa dell'interruzione di Rastatt. Blomme: "Quando si verificano degli incidenti, la persona che ne deve rispondere non dovrebbe rifuggire dall'assumersi le proprie responsabilità, restaurando così un clima di fiducia".

**Hans-Jörg Bertschi, presidente di Hupac**, ha sollecitato investimenti in sistemi ridondanti. Il "tassello mancante" sulla riva sinistra del Reno tra Lauterbourg e Strasburgo dev'essere potenziato con doppio binario ed elettrificazione in modo da poter sostituire la linea tedesca in caso di necessità. Un sistema di bonus/malus deve rendere responsabili i gestori dell'infrastruttura della qualità dei loro servizi. "Tutti i partner della catena di fornitura devono rispondere dei loro servizi. Se vogliamo compiere dei reali progressi per il futuro della logistica intermodale, dobbiamo ridisegnare il ruolo dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria".

**Barbara Hoyer (BASF)** ha confermato che l'intermodalità è uno dei pilastri strategici per i trasporti della BASF. Tuttavia i fornitori di servizi ferroviari devono essere in grado di garantire una consegna affidabile alla data stabilita, e dare informazioni in modo veloce e proattivo, specialmente se ci sono rischi di ritardi. Hoyer ha sottolineato che al di là di sistemi di tracciamento affidabili e intelligenti, la digitalizzazione deve anche progredire nel campo dei treni a guida autonoma, un campo in cui la strada sta rapidamente guadagnando terreno.

**Peter Füglistaler, direttore dell'Ufficio federale dei Trasporti (CH)**, ha auspicato un approccio decisamente più europeo al trasporto merci su rotaia. Le ripercussioni economiche delle interruzioni di linea violano le sfere nazionali e societarie dei gestori dell'infrastruttura ferroviaria e richiedono un coordinamento internazionale tra tutte le parti interessate. I ministri dei trasporti dovrebbero indirizzare i loro investimenti sul traffico merci e sull'armonizzazione tecnica, perseguendo un efficiente coordinamento globale.

Il relatore più atteso del forum è stato **Frank Sennhenn, CEO di DB Netz**. Egli ha riconosciuto che l'interruzione della linea a Rastatt ha messo in difficoltà l'intero settore, dal punto di vista sia organizzativo che economico, e ha espresso il suo rammarico, assicurando che DB Netz trarrà le dovute conclusioni e promuoverà le necessarie misure migliorative in tutto il settore del trasporto merci. Gli stakeholder hanno richiesto una più sollecita gestione delle emergenze a livello internazionale e condizioni quadro che assicurino flessibilità nella produzione di servizi di trasporto su rotaia, specialmente in caso di deviazioni internazionali. In futuro, incidenti come quello di Rastatt dovranno essere gestiti secondo un piano di contingenza definito a livello internazionale e che comprenda équipes nazionali per la gestione di incidenti, re-instradamenti predefiniti, rapida assegnazione delle capacità e misure di mitigazione come locomotive diesel o servizi d'interpretariato. Sennhenn: "Tutto il settore dovrà raddoppiare gli sforzi per rendere il trasporto su rotaia più flessibile nell'attività quotidiana e soprattutto in caso di incidenti". Le barriere di lingua vanno superate, le norme di frenatura, l'accesso alla conoscenza delle linee e altri temi di interoperabilità devono essere semplificati e armonizzati, mentre i parametri infrastrutturali europei devono essere allineati in modo da facilitare i re-instradamenti. "Rastatt è un'opportunità e noi invitiamo tutti i partner ad accompagnarci in questo viaggio", ha concluso.

**Rudolf Büchi, in rappresentanza del gestore dell'infrastruttura svizzera**, ha confermato che numerose misure si stanno già attuando in base alla Dichiarazione di Intenti, sottoscritta nel giugno 2017 dai gestori delle infrastrutture del Corridoio Reno-Alpi, e a un ulteriore accordo tra SBB e DB Netz che prevede aumento delle capacità, coordinamento degli orari e dei siti di costruzione, operatività e gestione di crisi. "Assieme a DB Netz, stiamo dando seguito a Rastatt come tangibile esempio di stretta cooperazione internazionale", ha spiegato Büchi. "Siamo lieti di migliorare la gestione dell'emergenza insieme ai nostri vicini in base alle nostre esperienze. In quanto paese multilingue, abbiamo una certa esperienza di efficace gestione linguistica, come per esempio la gestione bilingue del traffico nella nuova galleria di base del Gottardo". Nel 2018 SBB estenderà le sue misurazioni della puntualità fin oltre i confini nazionali e vi includerà anche le operazioni transfrontaliere. Büchi: "Se i nostri clienti fanno circolare treni transnazionali, noi dobbiamo seguirli con il nostro servizio e le nostre misurazioni di performance".

Nelle sue parole di chiusura, Bernhard Kunz ha espresso il proprio gradimento per la concretezza dei dibattiti. "Hupac crede nel futuro del traffico intermodale e sta investendo in risorse, processi e digitalizzazione", ha dichiarato. "Seguiremo da vicino il processo del dopo-Rastatt e prevediamo di dare una risposta al mercato in occasione della nostra Assemblea Generale del 1° giugno 2018 a Zurigo."

## **Profilo**

Hupac è il principale gestore di rete nel traffico intermodale europeo. Da cinquant'anni garantiamo trasporti su rotaia innovativi e affidabili, contribuendo così al trasferimento del traffico e alla salvaguardia dell'ambiente.

La rete Hupac assicura collegamenti tra le maggiori aree economiche europee fino in Russia ed Estremo Oriente. Ogni giorno circolano circa 110 treni Hupac con carri ferroviari di proprietà per il trasporto di container, casse mobili e semirimorchi. Flessibilità, assistenza e affidabilità sono la nostra priorità.

Il Gruppo Hupac è formato da 17 società con sedi operative in Svizzera, Italia, Germania, Olanda, Belgio, Polonia, Russia e Cina e occupa circa 450 collaboratori.

Hupac dispone di circa 5.500 moduli carro. In qualità di operatore indipendente e neutrale del trasporto combinato, l'azienda raggruppa le spedizioni di autotrasportatori, formando treni completi. La trazione ferroviaria è gestita da imprese ferroviarie terze. Hupac coordina terminal efficienti in siti cruciali e sviluppa soluzioni informatiche innovative.

La Hupac SA è stata fondata nel 1967. Il capitale sociale ammonta a CHF 20 milioni ed è ripartito fra circa 100 azionisti. Il 72% del capitale appartiene ad aziende di trasporti e logistica, il 28% a società ferroviarie. In questo modo si garantisce vicinanza al mercato e indipendenza dalle ferrovie.

## **Contatto media**

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