



Rastatt never again – quale messaggio per la clientela?

Irmtraut Tonndorf
Director Communication Hupac SA, Chiasso

Roma, 13.11.2018



We shape the future of intermodal transport

763,100 spedizioni stradali

1,370,000 TEUs

110 treni al giorno

470 dipendenti

5,900 moduli carro

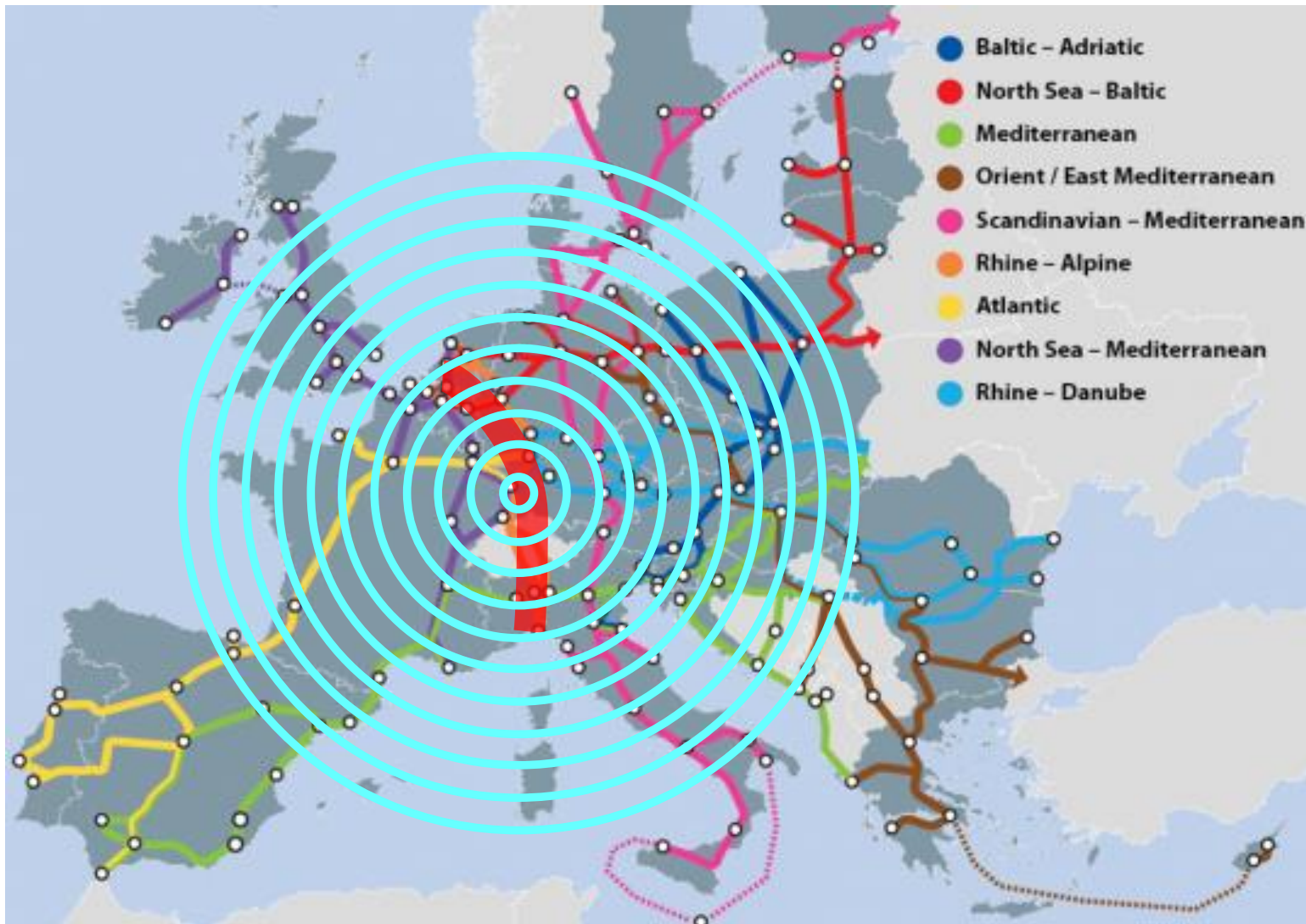
100% flotta vagoni a bassa rumorosità

CHF 485.6 milioni fatturato

CHF 48.8 milioni cash flow



Interruzione Rastatt: pesanti conseguenze per la supply chain in Europa



Major temporary impact on European intermodal logistics

> Special loading equipment short – tied up in N-S pipeline

> Railcars, locos and loco-drivers short – waiting for alternative routings, in detours

> Terminals blocked – overfilled with containers

>> Produzioni bloccate, danni enormi

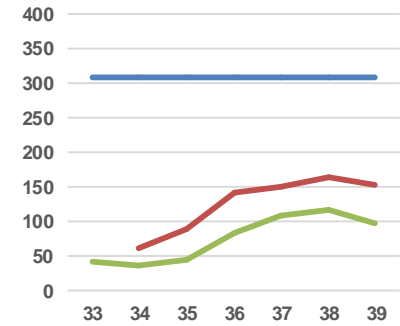
Rastatt 12.9. – 2.10.2017: il programma Hupac di gestione della crisi

Market offer
Ø week 36-39

33%

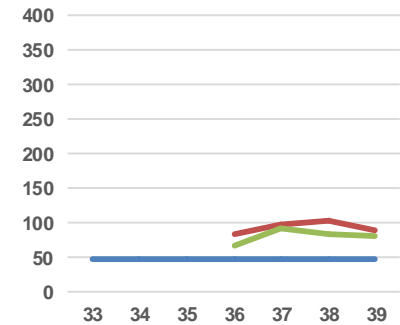
Diverted trains

- via Stuttgart-Singen
- via Sibelit-Basel
- via Saarbrücken/Forbach-Kehl
- via Lauterbourg-Kehl
- via Brenner
- via Tauern



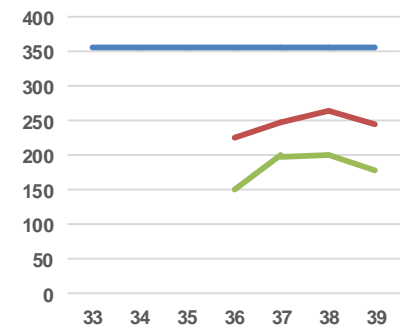
Additional trains south of Rastatt & barge

- Basel-Novara P400
- Basel-Busto Arsizio
- Singen-Busto Arsizio
- Rotterdam-Worms
- Worms-Basel



167%

Total offer to the market



51%

--- Normal
--- Plan
--- Actual



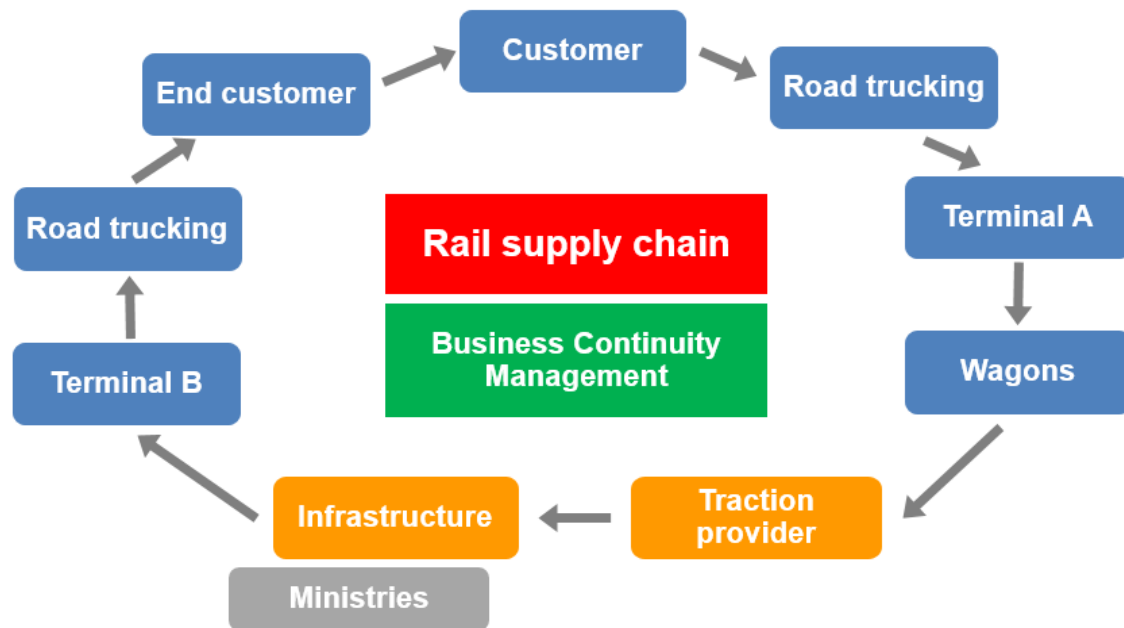


Crisi per Hupac

- > Solo 30% dei treni potevano essere deviati
- > Perdita di fatturato + costi aggiuntivi + richieste danni
- > Perdita di fiducia: ferrovia = rischio ritenuto troppo elevato per la supply chain
- > **Mercato:** 2 mia € perdita di valore aggiunto

CHANGE: opportunità per il settore

- > Traffico merci ferroviario = sfida internazionale transfrontaliero: merci > 50%, passeggeri < 5%
- > Infrastruttura ferroviaria = elemento della supply chain
- > Business continuity management: gestori infrastrutture e imprese ferroviarie insieme per garantire il servizio
- > Migliorare la gestione internazionale del traffico come base per la gestione delle crisi



Dopo-Rastatt: quale bilancio?

Positivo



1. **Manuale Contingency Management per tutti i corridoi europei**
 - > Processi condivisi di comunicazione internazionale
 - > Elenco dei percorsi alternativi, in discussione con le IF
 - > Evidenziazione dei gap; base oggettiva per investimenti puntuali
2. **Primi passi per superare il problema linguistico (UE, UIC, RNE)**
 - > In progress: regole più semplici per le sezioni di frontiera
 - > In progress: regole per test (tecnologie IT, messaggi standard ecc.)
 - > Dal 2020: personale con competenza linguistica inglese nelle centrali di controllo del traffico

Negativo

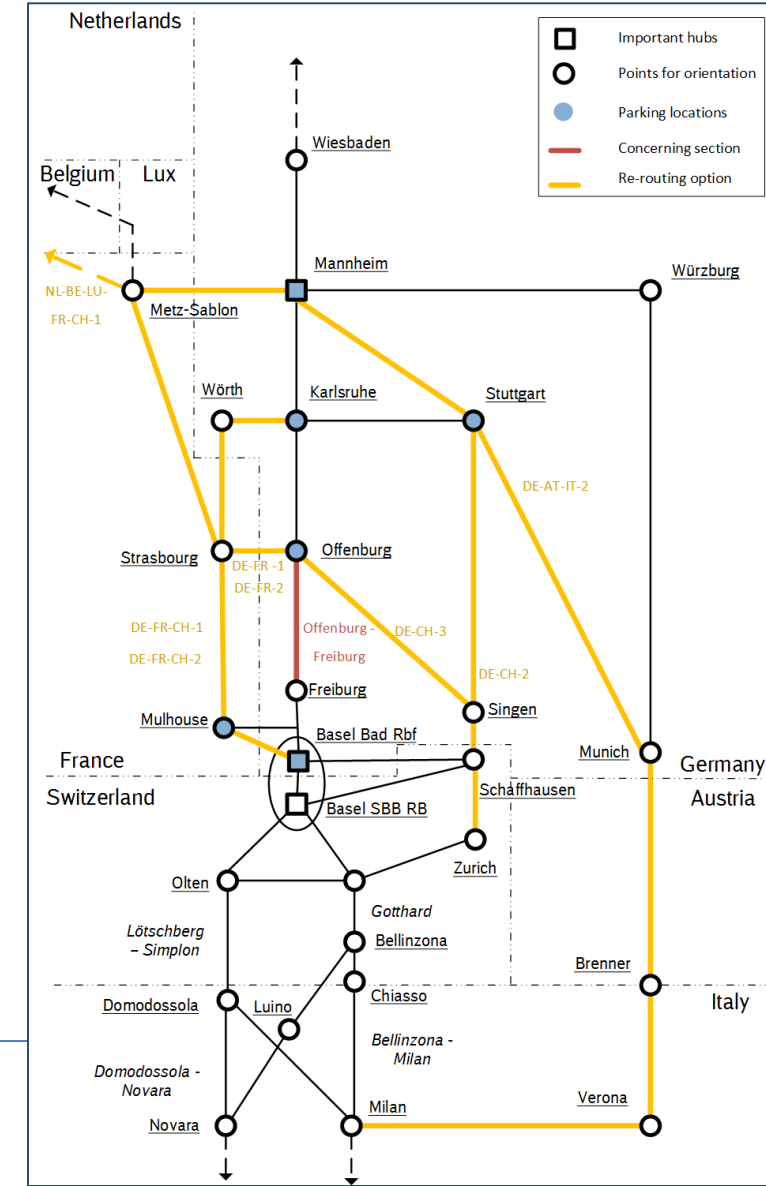
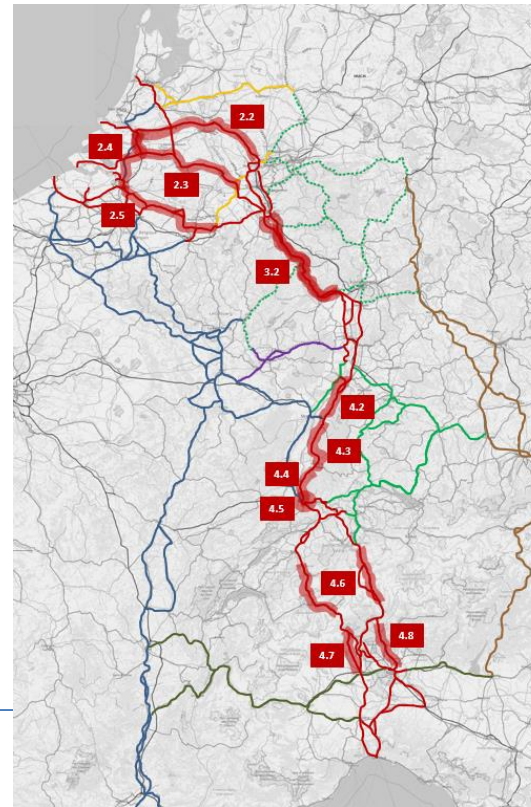
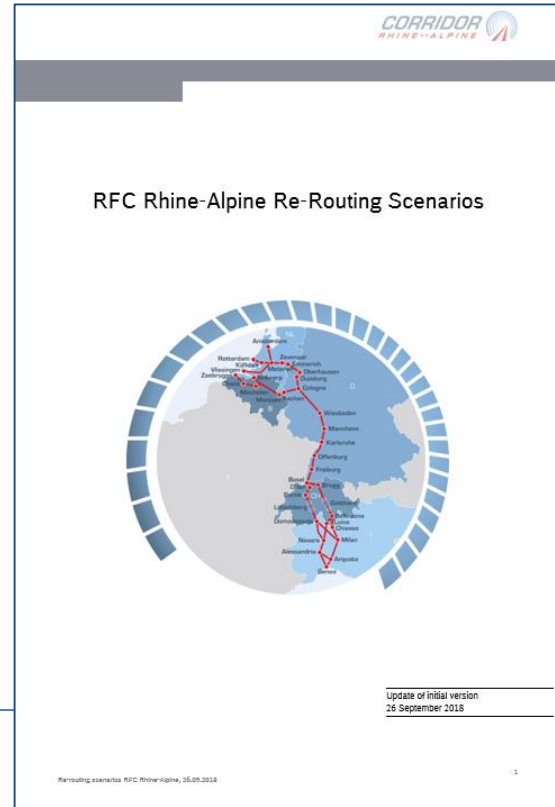
1. **DB Netz: responsabilità? compensazioni?**
2. **No progetti per upgrade della linea a sinistra del Reno via Francia**
3. **Strumenti IT per la gestione condivisa dei traffici transfrontalieri?**
4. **Coordinamento dei lavori in un'ottica di risk management traffico?**
5. **No struttura per la gestione di crisi internazionali**

International Contingency management: focus on re-routing scenarios


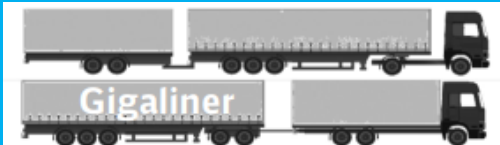
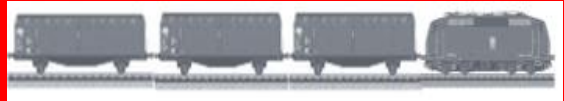



Handbook all EU Corridors
For disruptions > 3 days
Applicable 1/2019

RFC RALP re-routing scenario:
Feedback from RUs expected
Finalisation until 12/2018

RFC RALP
Disruption scenarios



Innovazione nel settore dei trasporti

| | | NAVE | STRADA | FERROVIA |
|-------------|-------|--|--|--|
| OGGI | TECNO | - Navi tripla E ✓ | - Platooning - Guida assistita - Più ecologia ✓ | - Doppio macchinista - ECTS |
| | CAP |  18'000-20'000 TEUs ✓ |  Gigaliner 160 m ³ / 25 m ✓ |  740 m / \geq 2'000 Ton |
| IERI | |  5'000 TEUs |  100 m ³ / 18 m |  550 m / \geq 1'600 Ton |

Per una maggiore competitività del settore è importante un cambiamento di mentalità da parte del settore ferroviario

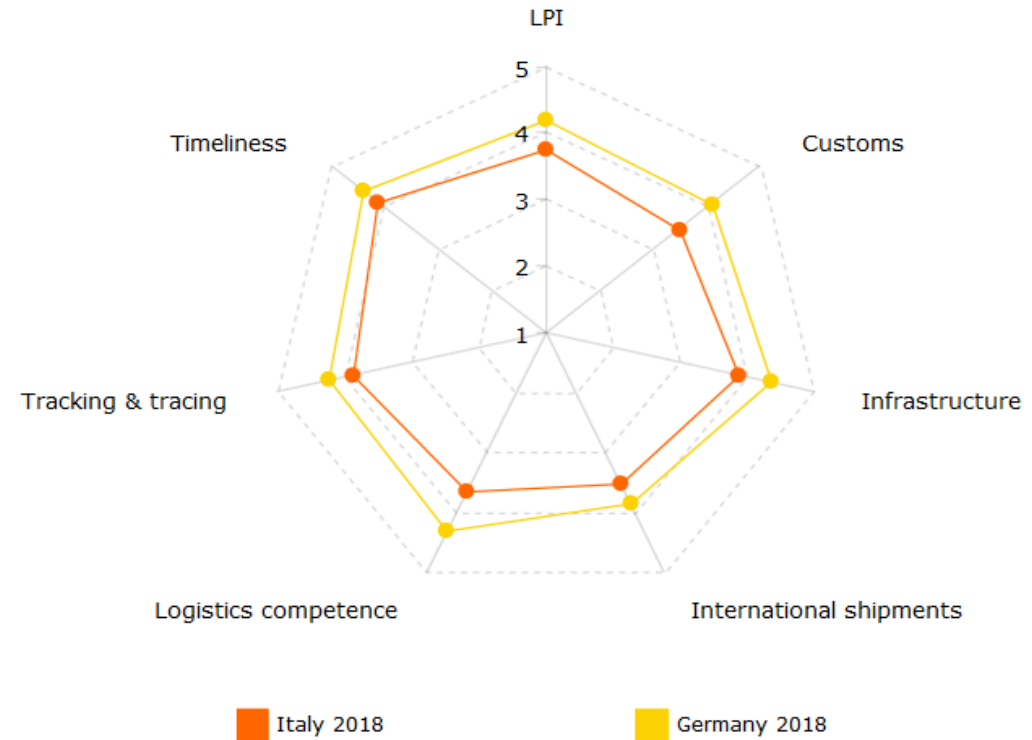
Italia – gap logistico e infrastrutturale?

LPI: Logistics Performance Index, dati 2018

PIL: Prodotto Interno Lordo, dati 2017

| | LPI | PIL |
|-------------|-----|-----|
| Germania | 1 | 4 |
| Svezia | 2 | 23 |
| Belgio | 3 | 25 |
| Austria | 4 | 28 |
| Giappone | 5 | 3 |
| Paesi Bassi | 6 | 18 |
| Singapore | 7 | 37 |
| Danimarca | 8 | 36 |
| Regno Unito | 9 | 5 |
| Finlandia | 10 | 44 |
| ... | | |
| Italia | 19 | 9 |

Scheda di valutazione del Paese: Italia vs Germania 2018



- **Customs:** efficiency of customs and border management clearance
- **Infrastructure:** quality of trade and transport infrastructure
- **International shipments:** ease of arranging competitively priced shipments
- **Logistics competence:** The competence and quality of logistics services -trucking, forwarding, and customs brokerage
- **Tracking and tracing:** the ability to track and trace consignments
- **Timeliness:** the frequency with which shipments reach consignees within scheduled or expected delivery times

Le esportazioni come volano della crescita

VALORE EXPORT MERCI 2017 - ITALIA

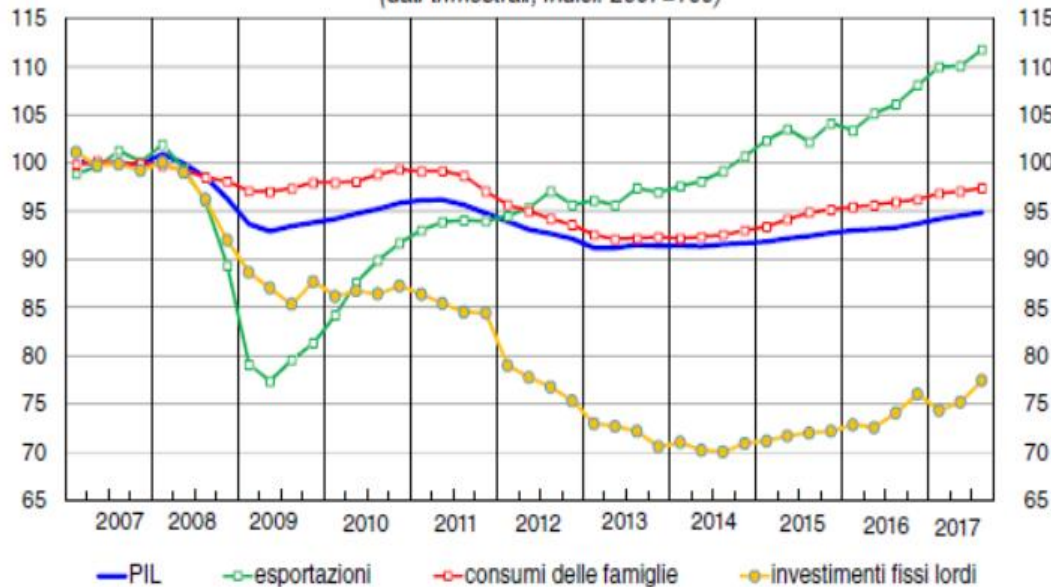


450 = **30%**
Mld € PIL ITALIA



PIL e principali componenti della domanda (1)

(dati trimestrali; indici: 2007=100)



Fonte: elaborazioni su dati Istat.

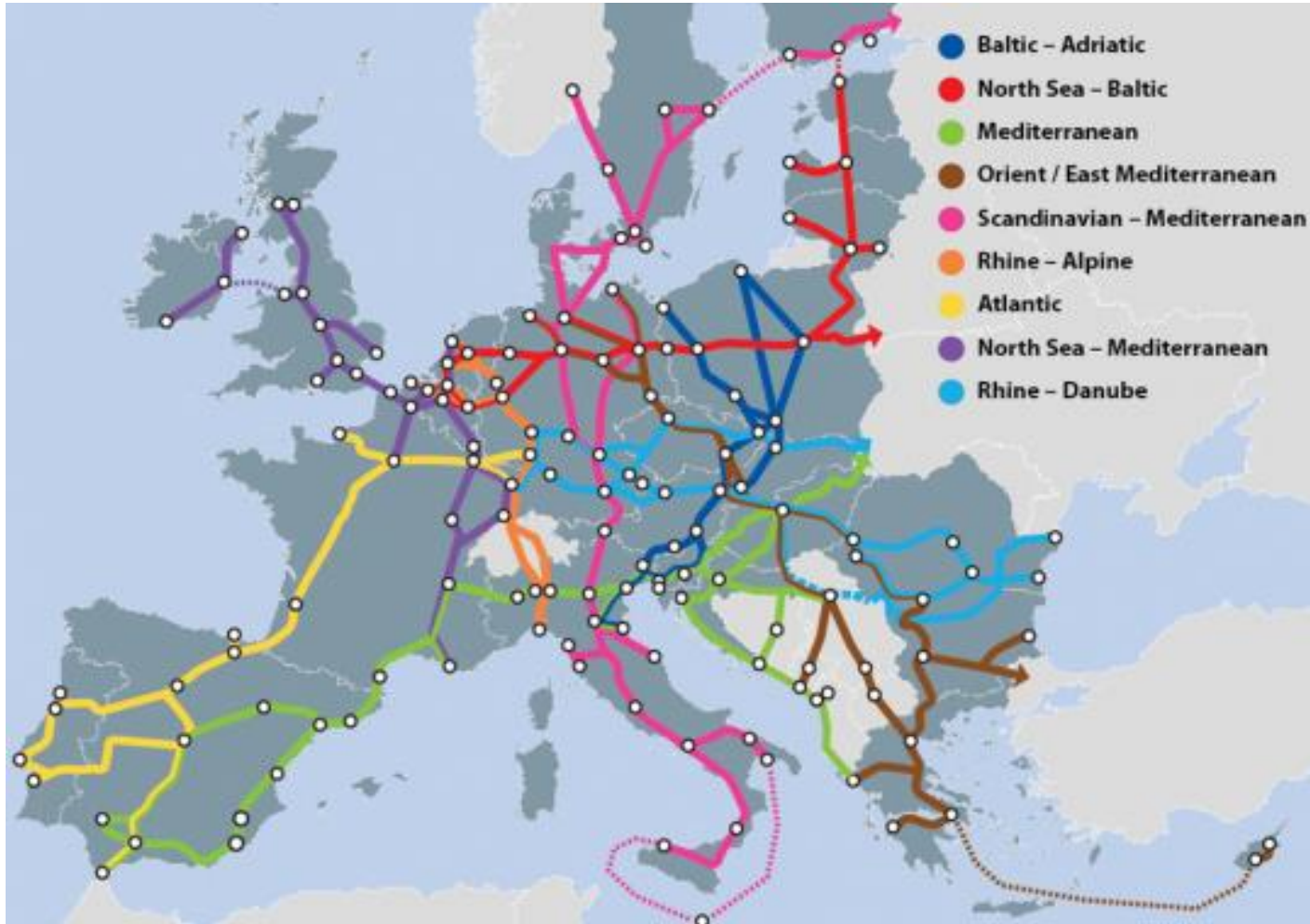
(1) Valori a prezzi concatenati; dati destagionalizzati e corretti per i giorni lavorativi.

→ Nel biennio 2016-2017, il tasso di crescita dell'export e della produzione industriale dell'Italia è stato superiore a quello di Germania e Francia *



| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 |
|-----------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| EXPORT ITALIA | 369.016 | 291.733 | 337.346 | 375.904 | 390.182 | 390.233 | 398.870 | 412.291 | 417.269 | 448.107 |
| IMPORT ITALIA | 382.050 | 297.609 | 367.390 | 401.428 | 380.292 | 361.002 | 356.939 | 370.484 | 367.626 | 400.659 |
| Δ EXPORT-IMPORT | -13.034 | -5.876 | -30.044 | -25.524 | 9.890 | 29.231 | 41.931 | 41.807 | 49.643 | 47.448 |

Strategia di rete, parametri standard, ridondanze: completare gli ultimi passi MI-GE e MI-BO



| | Oggi | | | Obiettivo futuro | | |
|------------|-----------|--------------------|--------------|------------------|---------|--------------------|
| | Metri [m] | Ton [t] | Profilo | Metri [m] | Ton [t] | Profilo |
| NL + B + D | 700 | 2000 1 Loc | P400 | 750/2000 / P400 | 2000 t | MI-GE ? MI-BO ? |
| CH | 600 | 1600 3 Loc | P384 | | | |
| Nord I | 540-600 | 1600 1 loc | P380 P390 | | | |
| Centro I | 500-570 | 1600 1 loc | P360 P380 | | | |
| Sud I | 450-550 | 1400-1600 1 Loc | P340 P350 | | | |





Grazie per la vostra attenzione

