

# La 'top three' intermodale secondo UIRR

Il 'peso' degli operatori europei in base alle statistiche ufficiali dell'organizzazione

Nell'articolo "I 10 comandamenti di Hupac", pubblicato nello scorso numero di Ship2Shore (S2S n.47/2011), abbiamo riportato alcuni dati sul traffico 2010, espressi in TEU, ricavati da una pubblicazione annuale di un gruppo editoriale tedesco, che piazzavano Hupac al terzo posto fra gli operatori intermodali, con un valore leggermente inferiore a quello di CEMAT.

Una significativa discrepanza di questi rispetto a quelli pubblicati nelle Statistiche Annuali 2010 di UIRR (l'Unione Internazionale delle compagnie di trasporto combinato strada-rotaia) è stata segnalata alla Redazione dall'ing. Eugenio Muzio, attento ed interessato lettore e profondo conoscitore del mercato, soprattutto in relazione ai rapporti reciproci fra i volumi di attività dei diversi operatori. Secondo Muzio, visto che la nostra fonte ha raccolto i dati direttamente dagli operatori, i numeri forniti da CEMAT potrebbero non corrispondere alla realtà.

Riteniamo, quindi, doveroso proporre anche i valori diffusi da UIRR, della quale non c'è bisogno di ricordare il

grande prestigio, con qualche maggior approfondimento che ci è parso interessante.

Le statistiche UIRR sono espresse in "consignments", unità che corrispondono all'incirca a quanto si può caricare su un semirimorchio standard europeo, cioè grosso modo a 2 TEUs. Inoltre, il traffico è assegnato all'operatore che è titolare del movimento nel terminal di partenza.

Abbiamo considerato le compagnie che hanno avuto un volume superiore a 100.000 consignments complessivamente riferiti a traffico interno, internazionale, accompagnato e non accompagnato (ne risulta la tabella in alto a destra).

Mentre Kombiverkehr si conferma ampiamente in testa, Hupac si pone quindi come secondo operatore europeo, seguito dai belgi di IFB e poi, piuttosto distaccata, CEMAT, quasi alla pari con l'austriaca Ökombi (solo autostrade viaggianti).

La lettura di alcuni dati disaggregati permette di evidenziare qualche aspetto non del tutto scontato. Ad esempio il fatto che in Belgio IFB produce un traffico interno di ben 323.158 unità, superiore a quello totale di CEMAT: e questo nonostante la dimensione geografica contenuta del Paese e quindi le distanze relativamente brevi fra i terminali. Segno probabilmente di una buona organizzazione della rete di connessione fra porti e retroporti.

Anche per le francesi Novatrans e Naviland Cargo il traffico domestico è molto più importante di quello internazionale. Mentre non stupisce per Hupac che il dato interno sia parecchio basso, se teniamo conto dell'estensione della sua rete internazionale e per contro della vitalità del traffico tradizionale a carro completo in Svizzera.

Un'ultima nota significativa: da una delle

tante tabelle contenute nel documento UIRR, risulta che nel traffico interno italiano CEMAT ha trasportato nel 2010 93 semirimorchi su un totale di 101.341 consignments. A riprova del fatto che le limitazioni di transitabilità della rete italiana sono un enorme impedimento allo sviluppo del trasporto intermodale verso il Sud del Paese.

**Fulvio Quattrocchio**

Compagnia		Internazionale	Nazionale	TOTALE
		numero di consignments		
<b>KOMBIVERKEHR</b>	DE	<b>405.646</b>	<b>256.820</b>	<b>662.466</b>
<b>HUPAC</b>	CH,DE,IT	<b>405.400</b>	<b>63.688</b>	<b>469.088</b>
<b>IFB</b>	BE	<b>106.544</b>	<b>323.158</b>	<b>429.702</b>
<b>CEMAT</b>	IT	<b>200.502</b>	<b>101.341</b>	<b>301.843</b>
<b>ÖKOMBI</b>	AT	<b>114.125</b>	<b>186.404</b>	<b>300.529</b>
<b>ICA</b>	AT	<b>124.544</b>	<b>46.419</b>	<b>170.963</b>
<b>NOVATRANS</b>	FR	<b>30.405</b>	<b>122.468</b>	<b>152.873</b>
<b>NAVILAND CARGO</b>	FR	<b>30.999</b>	<b>109.177</b>	<b>140.176</b>
<b>ADRIA KOMBI</b>	SI	<b>68.684</b>	<b>39.752</b>	<b>108.436</b>

Fonte: STATISTICHE UIRR - 2010

OMLOG

supply chain  
solutions for the  
fashion industry