

# Le proposte italiane per i collegamenti intermodali con l'Est europeo

Eugenio Muzio

CONSIGLIERE DELEGATO C.E.M.A.T. SPA

## 1 Il quadro di riferimento

L'apertura delle frontiere tra i Paesi dell'Ovest ed i Paesi del Centro ed Est dell'Europa appartenenti all'ex-Comecon (PEC) ha creato le premesse per un mercato allargato che in teoria può comprendere aree di influenza estese sino al Mar Nero compresi i Paesi che si affacciano sulla sua costa orientale.

Le dimensioni territoriali e l'entità delle popolazioni di queste aree sono ben superiori a quelle della Unione Europea, mentre le loro economie attraversano la delicata fase della transizione al mercato che è più difficile e lenta man mano dai confini dell'Unione Europea ci si allontana verso Est.

Ad ogni modo è un vastissimo insieme di mercati che nei prossimi anni faranno sentire sempre di più il loro peso nei commerci internazionali con domande di scambio via via più sostenute, anche se inizialmente fortemente squilibrate tra import ed export.

E' noto che lo sviluppo dei commerci internazionali dipende in modo strutturale dalla fluidità nel movimento delle merci.

## FLUIDITA'

### • MACROINDICATORI:

Costo  
Sicurezza  
Affidabilità  
Velocità

### • COMPONENTI:

#### HARD

**Reti infrastrutturali**  
strada, rotaia, vie d'acqua interne, cabotaggio...  
**Dotazioni di veicoli**  
autocarri, carri ferroviari, locomotori, natanti...  
**Nodi di interscambio e mezzi in dotazione**  
terminal, porti, ...

#### SOFT

**Struttura del mercato del trasporto stradale**  
norme, numero e dimensioni delle imprese, formazione dei prezzi  
**Struttura del mercato del trasporto ferroviario**  
aspetti istituzionali, organizzazione, livelli di efficienza, formazione dei prezzi...

Tav. 1: la fluidità di un sistema di trasporto

*In this article reference is made to a speech delivered by the Managing Director of CEMAT (the Italian national company for combined transport), illustrating the current outlook in the field of land intermodality in Eastern and Central Europe, as well as other issues connected to intermodal traffic relations between these countries and Western Europe. Particular attention is paid to the market for Combined Road Rail Transport, both as accompanied and as non accompanied transport. These two sectors are examined in an effort to detect the obstacles that are still preventing the expansion in Eastern and Central Europe of non accompanied transport techniques, now a minor phenomenon elsewhere. The analysis of the present outlook and the identification of current problems are followed by the initial steps that national governments and railway companies in these countries should make in order to upgrade transport to and from these areas. Lastly, reference is made to the action undertaken by national governments and transport companies of the three Western European countries having the largest share of intermodal connections with Eastern and Central Europe (Austria, Germany and Italy), particularly with reference to the Italian company CEMAT.*

Con il termine "fluidità" di un sistema di trasporto (vedi Tav.1) si indica un insieme di fattori misurabili (costi, sicurezza, affidabilità, velocità) il cui mix di valori caratterizza e qualifica un trasporto.

La "fluidità" è funzione delle componenti "hard" e "soft" del sistema di trasporto.

Tra le componenti "hard" (escludendo dalla analisi il deep-sea) si elencano<sup>1</sup>:

- le reti infrastrutturali (strada, rotaia, vie d'acqua interne, cabotaggio),

- le dotazioni di veicoli (autocarri, carri ferroviari, locomotive, natanti ecc.),

- i nodi di interscambio con i loro mezzi di movimentazione (terminal, porti ecc.).

Ogni componente "hard" deve ovviamente essere valutata come dimensioni, caratteristiche, prestazioni, stato d'uso ecc.

Tra le componenti "soft" si annoverano le principali che riguardano essenzialmente i due principali modi di trasporto<sup>2</sup>:

- struttura del mercato del trasporto stradale (norme, numero e dimensioni di impresa, formazione dei prezzi);

- struttura dell'impresa di trasporto ferroviario (aspetti istituzionali, organizzazione, livelli di efficienza, formazione dei prezzi).

## 2 I cambiamenti

Nei Paesi dell'ex Comecon la liberalizzazione dei mercati ha provocato nel settore del trasporto merci rapidi cambiamenti che quasi ovunque hanno seguito un eguale percorso impattando in situazioni di scarsa "fluidità" del trasporto.

### 2.1 Gli avvenimenti

Si riassumono i principali avvenimenti riservandoci di esaminarli più a fondo con le loro motivazioni e le loro conseguenze: