

Truck blijft koning in Alpenvervoer

VERLIEZER Zelfs in Zwitserland is het marktaandeel van spoor gedaald

Het spoorvervoer was in de doorvoer van en naar Italië vorig jaar op z'n retour. Oostenrijk vangt het meeste wegvervoer op.

Nieuwe ammunisie voor de Europese spoorlobby. Het goederenvervoer per spoor door de Alpen verloor tijdens crisisjaar 2009 een fors deel van zijn markt aan het wegtransport. In Zwitserland, waar het spoor de grootste modaliteit is in het transitovervoer, werd 3 procentpunt marktaandeel ingeleverd. Dat aandeel daalde tot 61 procent. Overigens werd het over de hele linie een stuk rustiger in dit Alpenland. Bij het spoor zal 17,7 procent transitolading wegvallen, maar bij de vrachtauto ook nog altijd 6,7 procent. Dat heeft de Zwitserse dienst voor milieu, verkeer, energie en communicatie becijferd. De grootste daling op het spoor deed zich voor bij het wagenladingvervoer: meer dan 27 procent.

Het ongebeleid vervoer van containers, wissellaadbakken, opleggers en aanhangers zakte ruim 14 procent. De Rollende Landstrasse kwam tamelijk ongemoeid de crisis door. Voor de Zwitserse transportorganisatie Astag metten het bewijs dat het beleid van Bern om lading van de weg naar het spoor te drijven, tot mislukken is gekomen. Zo werd eind 2007 de Lötschberg-basistunnel in gebruik genomen, maar dat verhinderde niet dat het spoor marktaandeel prijs gaf, re-

neert Astag. Daar kun je natuurlijk bij aantekenen dat niet alle lading zich voor spoorvervoer leent en dat de crisis er in het hele transitovervoer fors heeft ingehakt. De grote daling op het spoor komt in hoofdzaak door de afname van het transport van goederen over lange afstanden. Het spoor aandeel is in Zwitserland nog steeds uitzonderlijk groot. Verreweg het meeste transitovervoer op de weg neemt intussen Oostenrijk voor zijn rekening. De Verkehrsclub Österreich rekende cij-

fers van de Europese Commissie nog eens door. Van alle 206 miljoen ton die in 2008 in transit door de drie Alpentransitolanden werd vervoerd, ging 67 procent over de weg. En daarvan weer meer dan 60 procent over Oostenrijkse wegen.

Doorvoer De Oostenrijkse wegen worden zodoende vijf keer zo zwaar belast dan de Zwitserse, met goederen die in doorvoer zijn tussen Noord-Italië en de landen boven de Alpen. Vier van de meest bereide passen liggen ook in Oostenrijk. Van de jaarlijks 10,4 vrachtauto's die de Alpen doorkruisen, maakten er 6,4 miljoen de doorsteek via Oostenrijk. De Brenner alleen al verwerkt er twee miljoen.

De Oostenrijkers betichten hun westburen ervan weglading naar de

trein te dwingen door hun in Europa inderdaad hoge toltarieven per gereden kilometer, de Leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe, oftewel de LSVA. Oostenrijk zelf ligt voortdurend overhoop met de Europese Commissie, als het land zijn Maut ook eens wil verhogen of bepaalde categorieën wegvervoer wil weren. Maar Wenen moet ook de hand in eigen boezem steken. Terwijl Zwitserland de Lötschberg-basistunnel opende en ijverig doorwerkt aan de Gotthard-basistunnel, schiet het met met de plannen voor de Brenner-tunnel maar niet op. Spoorvervoer is in Oostenrijk domweg een veel minder goed alternatief, dan in Zwitserland. Dat zal zo blijven als de 'brede nationale discussie' over het Brennerspoor niet eindelijk eens tot een -positief - resultaat wordt gevoerd.

Geharrewar Wat vindt intussen Italië van het geharrewar tussen zijn noorderburen? Het geeft ze beide gelijk, in die zin dat ook Italië af wil van die grote goederenstromen die zich over de weg naar zijn industriële centra verplaatsen. Nu is Italië een wegvervoerland bij uitstek, met in het landvervoer een aandeel van 85 procent. Het is nog altijd 75 procent als we ook het zee- en luchtvervoer in het beeld betrekken. Maar het land is vooral afgunstig op de zeehavens in Noordwest-Europa, waar de helft van de maritieme lading met bestemming Italië wordt overgeslagen en vervolgens - via de

Italië is met een 85 procent landvervoer een wegvervoerland bij uitstek

Het ongebeleid vervoer van containers, wissellaadbakken, opleggers en aanhangers door Zwitserland nam vorig jaar ruim 14 procent af.



Alpen, dus - naar Italië wordt gespoord of getrukt. Dat kost ons Italianen jaarlijks een half procent van ons bruto binnenlands product, mort transportstaatssecretaris Bartolomeo Giachino. Hij wil dat de zeeha-

vens in zijn land een veel groter aandeel krijgen in de overslag van lading uit of voor Italië. Toch werken ook de Italianen braaf mee aan de verbetering van de corridor Rotterdam-Genua voor goede-

rensvervoer. De spoorroute tussen beide havensteden staat op de lijst van topprioriteiten, het zogenoemde TEN-programma. Voor vloeiend spoorvervoer is nodig dat het hele traject wordt voorzien van het beveiligingssysteem ERTMS, de nieuwe Europese standaard. ERTMS werkt al op de Betuweroute en in delen van Zwitserland, waar onder meer de Lötschberg-tunnel er mee is uitgerust. In 2015 moet het op de hele route zijn

ingevoerd, heeft Italië met Duitsland, Zwitserland en Nederland afgesproken.

FOLKERT NICOLAI
folkert.nicolai@nieuwsbladtransport.nl

Milaan, en dan een tijd niets

Italië klaagt over het grote aandeel van het wegvervoer. Milaan en Genua laten zien dat vervoer ook intermodaal kan.

Wij vragen ons wel eens af of Venlo de logistieke 'hotspot' van Nederland is, of misschien West-Brabant, of toch maar gewoon Rotterdam. In Italië is dat geen enkele vraag: het is Milaan, en dan een hele tijd niets. Milaan is immers de hoofdstad van Lombardije en, bij uitbreiding, van heel Noord-Italië, veruit het rijkste deel van het land. Eén derde van alle logistieke activiteiten in Italië vindt in Milaan plaats, heeft de Milanese Kamer van Koophandel berekend. In heel Lombardije, dat negen provincies telt, zijn - de stand is van eind 2008 - 1.476 bedrijven actief in transport en logistiek. Daarvan is 60 procent gevestigd in de provincie Milaan. Op de tweede en derde plaats komen Bergamo en Varese, met ondergeschikte percentages.

Wegvervoerders treffen we ook vooral aan in Milaan, Como en Bergamo, met samen een aandeel van 84 procent in heel Lombardije. Verder zijn de meeste expressvervoerders in de regio Lombardije in Milaan op een kluitje gaan zitten. Logistieke dienstverleners in Lombardije zetten 30 procent om van alles wat er in de Italiaanse logistiek omgaat. Het nationale bedrag is 23 miljard euro en Lombardije komt op 6,8 miljard euro uit.

Internationaal Het internationale vervoer is goed voor een groot deel van die omzet, namelijk 4,9 miljard. Logistiek en warehousing slokken de overige 1,9 miljard euro op, met een

gezaamenlijk magazijnoppervlak van zeven miljoen vierkante meter. De Milanese logistieke sector moet het heel sterk hebben van internationale goederenstromen. Jaarlijks verwerkt de regio zo'n 100 miljoen ton aan lading. Ongeveer de helft daarvan is wegvervoer, terwijl maritieme lading met 38 ton goed is voor de tweede plaats. Daarvan komt het grootste deel uit de zeehaven van Genua, of is daarheen op weg. De zeelading is redelijk in balans: 52 procent is inkomend, 48 procent uitgaand. Bij het wegvervoer is het evenwicht volledig zoek, want 73 procent ervan is inkomend.

Het spoor aandeel in de regio Milaan is, met tien miljoen ton per jaar, be-

scheidener. De meeste lading komt het land binnen of vertrekt via de Gotthard- en de Simplon-route. Hier is de uitgaande lading met een aandeel van 59 procent in de meerderheid. De luchtvracht, via de luchthavens van Milaan, bedraagt 600 duizend ton per jaar. Een kwart van die lading is overigens wegvervoer, met Frankfurt, Amsterdam, Brussel en Zürich als herkomst of bestemming.

Aandeel Gecombineerd vervoer is in Milaan en de streek eromheen goed vertegenwoordigd, al wijst het onderzoek niet eenduidig uit welk aandeel het in het totaal heeft. Milaan is - zie ook de volgende pagina's - gezegend met een groot aantal combiterminals en breidt dat aantal nog steeds uit. De terminals in Lombardije zijn vooral gericht op het internationale vervoer op Duitsland, de Benelux en Groot-Brittannië, terwijl die van Novara in het naburige Piemonte zich meer op Frankrijk concentreert en die van

Verona eerder op het oosten van Duitsland, Polen en Scandinavië. De haven van Genua is vooral van belang voor de invoer uit het Verre Oosten, evenals die van La Spezia. Nog steeds evenwel zijn de Noord-Europese zeehavens, Rotterdam en Hamburg voorop, van evengroot belang voor de logistiek in en rondom Milaan. Van alle luchtvracht, tenslotte, gaat in Lombardije driekwart via de luchthaven Malpensa. De oude 'stads-luchthaven' Linate is er vooral voor het personenvervoer. | FN

WELPATRANS EXPEDITIE BV
expediteurs sinds 1981

Rotterdamse expediteurs, zelfstandig, onafhankelijk, sinds 1981, gespecialiseerd in:

HUIFTRAILERS EN OPENTRAILERS
GROUPAGE, EXPRESS EN COMPLEET NAAR ITALIË, FRANKRIJK EN SPANJE
SPECIAAL VERVOER
WEGVERVOER DOOR GEHEEL EUROPA EN HET MIDDEN-OOSTEN

Wij garanderen: goede service, scherpe tarieven, vast contactpersoon.

WWW.WELPATRANS.NL
Marshallweg 33, 3068 JN Rotterdam
Tel. 010 4779188 e-mail: info@welpatrans.nl

transpass

Internationaal vervoeren naar Italië?
Bestel nu uw Viacard met Telepass voor een eenvoudige betaling van de tol en ontvang korting!

Transpass is ook uw adres voor:

- Vooraf plaatsen reserveren op alle ROLA treinverbindingen door Europa;
- Alle tolbetalingen in Europa;
- Vooraf op rekening bestellen van eurovignetten;
- Frejus/Mont-Blanc tunnel - lagere passageprijs en korting;
- Terugvordering buitenlandse BTW.

MAKKELIJK, VEILIG EN VOORDELIG DOOR HEEL EUROPA

Voor meer informatie: 0031 (0)78-6530604 of bezoek onze website: www.transpass.eu

UNITED FORWARDERS B.V.
DNA
www.dna.forwarder.net

NT e-mail
Elke dag vers nieuws in je mailbox

UNITED FORWARDERS B.V.
DNA
www.dna.forwarder.net