

## Nuove marcature per le unità di carico intermodali in Europa

### Trasporto intermodale e standardizzazione

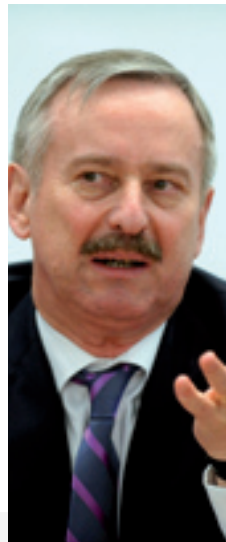
L'introduzione dei container e la loro standardizzazione a livello internazionale per mezzo delle norme ISO<sup>1</sup> ha significato progressi importanti in termini di razionalizzazione nel trasporto marittimo; questa, a sua volta, ha portato a una crescita considerevole degli scambi internazionali, ponendo basi fondamentali per la globalizzazione dell'economia mondiale.

Nel trasporto terrestre, l'intermodalità permette di combinare i vantaggi di due o più vettori di trasporto, si consideri ad esempio la capacità di trasporto, la sicurezza e l'ecocompatibilità della ferrovia o del trasporto navale interno e la flessibilità della strada.

**La nuova normativa EN 13044 relativa alla marcatura delle unità di carico intermodali facilita l'accesso al trasporto combinato e permette una maggiore razionalizzazione a favore di tutti i soggetti interessati.**

Una nuova era del trasporto merci su rotaia è cominciata passando inosservata. Mentre il trasporto convenzionale a carro singolo vive un momento di stallo, il trasporto combinato (TC) strada-rotaia ha registrato dei tassi di crescita elevati. I treni diretti uniscono le principali città con costi e tempistiche competitive rispetto alla distanza percorsa.

Il segmento di trasporto combinato rappresenta oggi il 25-40% nel servizio trasporto merci delle ferrovie europee. Ogni giorno lavorativo, più di 1.200 treni merci, ciascuno con una capacità di trasporto pari a 25 veicoli pesanti, di media percorrono 500 km sul territorio nazionale e 950 km sul suolo internazionale, contribuendo a una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> del 75% rispetto al trasporto delle merci su strada.



**SIIM KALLAS**  
Vicepresidente della Commissione europea e commissario dei trasporti

*L'iniziativa della normativa EN 13044 e del codice ILU sono un esempio perfetto di un'industria che si regola per mezzo di accordi spontanei; una tale soluzione è accolta positivamente dalla Commissione, in particolare per quanto riguarda le considerazioni importanti che sono state incluse ai fini della sicurezza, e il tutto è stato fatto rafforzando l'efficacia operativa e senza l'intervento del legislatore.*

I container ISO vengono destinati al trasporto stradale, navale o ferroviario e sono prevalentemente utilizzati per il trasporto marittimo praticato nell'hinterland (entroterra), mentre le casse mobili e i semirimorchi standardizzati CEN<sup>2</sup> vengono utilizzati come unità di carico del trasporto continentale. Questi si adattano meglio alle dimensioni previste per i veicoli su strada e sono allo stesso tempo più leggeri e più flessibili ai fini del carico. Grazie alle caratteristiche tecniche in comune, molti carri e apparecchiature di trasbordo in Europa si adattano bene a tutte le unità di carico.

**In futuro anche l'identificazione del proprietario delle unità di carico europee e dei container ISO avverrà in maniera compatibile.**

<sup>1</sup> ISO: International Organization for Standardization - Organizzazione internazionale per la standardizzazione

<sup>2</sup> CEN: Comitato Europeo di Normazione

## Un codice per il profilo di carico

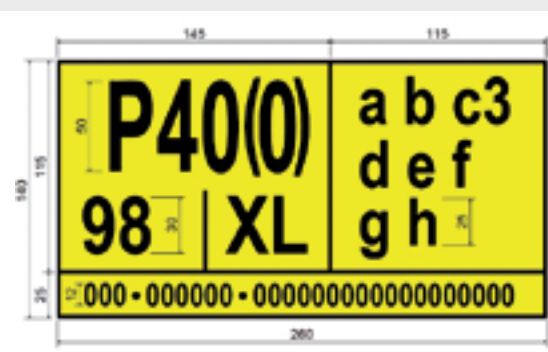
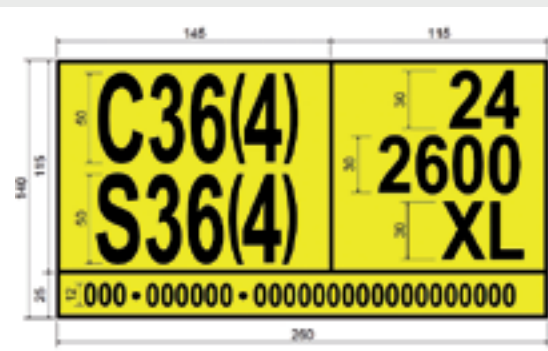
Nel trasporto combinato le unità di carico superano quasi sempre il profilo normale previsto per il trasporto ferroviario e, conseguentemente, possono circolare regolarmente solo su percorsi misurati e autorizzati per profili di carico più elevati. Un codice per il profilo di carico viene attribuito a tali percorsi; questo indica le combinazioni di larghezza/altezza massime previste per le unità di trasporto intermodali, prendendo in considerazione un carro standard per il traffico combinato.

Le unità di carico del traffico combinato (casce mobili, container non ISO<sup>3</sup> e semirimorchi) devono anch'esse riportare una codificazione adeguata. Per poter circolare all'interno di un dato percorso, il profilo dell'unità di carico non può essere superiore a quello del percorso. In aggiunta, alcuni carri con un piano di carico ribassato dispongono di cifre di correzione (differenti in base al paese) che permettono il trasporto di unità di carico più alte di qualche centimetro. Negli anni il profilo (limitato in particolare per le gallerie ferroviarie) è stato continuamente aumentato su un gran numero di percorsi importanti con l'obiettivo di poter trasportare su ferrovia tutto quanto venga spostato su strada.

## Autorizzazione e codifica

Le unità di carico intermodali necessitano di un'autorizzazione per il trasporto ferroviario e devono essere dotate di un codice del profilo. Conformemente a quanto previsto nella normativa EN 13044, tale «codifica» per le casce mobili e i semirimorchi verrà effettuata direttamente dal costruttore. Quest'ultimo presenterà alle autorità competenti (società ferroviarie, operatori del TC o enti di certificazione) i piani di esecuzione e i relativi calcoli; qualora fosse necessario, verrà realizzata una prova di resistenza per verificare che il prototipo risponda alle norme CEN o alle schede UIC. Le unità di carico vengono dotate di una targa di codifica che ne certifichi l'adeguatezza ai fini del trasporto ferroviario e che riporti tutte le informazioni fondamentali necessarie per il suo utilizzo: per le casce mobili il codice di profilo, la lunghezza, la larghezza e la solidità; per i semirimorchi, le informazioni importanti al fine di garantire un carico veloce e sicuro (altezza della selletta, codice di compatibilità per i carri a tasca).

Il costruttore è responsabile nei confronti dell'acquirente e delle parti terze nel garantire che le unità consegnate siano conformi al prototipo.



► Nuove targhe di codifica conformi alla normativa EN 13044 per le casce mobili e i semirimorchi (a scelta, orizzontali o verticali).

<sup>3</sup> I container standardizzati ISO non richiedono alcun tipo di codifica in quanto costruiti conformemente alle norme internazionali ISO, le loro dimensioni sono prestabilite e, in caso di larghezza e altezza uguali, le diverse lunghezze, 20, 30, 40 piedi, possono essere facilmente differenziate.

## Identificazione del proprietario delle unità di carico

Le norme in vigore per i container marittimi sono contenute nella normativa internazionale ISO 6346 che descrive il codice BIC attribuito dall' «Ufficio internazionale dei container». Grazie a ciò, fino ad oggi sono già stati attribuiti circa 2.000 codici e i proprietari (armatori, trasportatori o società di leasing) hanno già provveduto alla marcatura di più di 20 milioni di container merci nel mondo.

## Codici-proprietario uniformati

In futuro entrerà in vigore un solo e uniforme tipo d'identificazione-proprietario per le unità di carico: il codice BIC su scala mondiale per i container merci e il nuovo codice ILU compatibile per le unità di carico europee. Il BIC e l'UIRR attribuiranno unicamente la chiave-proprietario, mentre la marcatura di ciascun'unità di carico si presenterà come di seguito mostrato:



**Chiave - proprietario - Numero di registrazione - Cifra di controllo**  
**ABCA 001234 2**

Chiave - proprietario:	Attribuzione dall'UIRR o dal BIC 4a posizione: tipo di unità di carico <sup>5</sup>
Numero di registrazione:	Attribuzione libera da parte del proprietario
Cifra di controllo:	Procedura di calcolo prestabilita

La capacità del codice BIC, con una «U» per «Container» in quarta posizione, consente l'attribuzione di circa 17.000 codici, numero insufficiente qualora tutti i trasportatori che possiedono delle unità di carico dovessero in futuro acquisire tale codice.

<sup>4</sup>Per le unità di carico utilizzate principalmente in Europa (casce mobili e semirimorchi trasbordabili tramite gru), viene quindi introdotto un codice ILU tecnicamente compatibile grazie alla normativa europea EN 13044; questo verrà attribuito dall'unione internazionale delle società di trasporto combinato strada-rotaia (UIRR).

Negli Stati Uniti, la «National Motor Freight Traffic Association» (NMFTA) attribuisce il «Standard Carrier Alpha Code» (SCAC) alle società di trasporto. Le unità di carico identificate da tale codice, principalmente i semirimorchi, rimangono su suolo americano, ecco perché un codice ILU dello stesso tipo può essere riconosciuto per le unità europee.

La NMFTA ha assicurato che non attribuirà dei codici-proprietari che presentino le lettere «U», «J» o «Z» in quarta posizione, in quanto sono riservati al codice internazionale BIC.

## Codice BIC o codice ILU?

Nel futuro, le società che possiedono delle unità di carico europee non dovranno più sostenere i costi amministrativi per la codifica e per la targa di codifica di ciascuna singola unità. Quello di cui necessiteranno sarà solamente un codice BIC o un codice ILU come chiave-proprietario per l'identificazione di tutte le proprie unità di carico.

Ogni attore del settore marittimo o proprietario di container ISO che disponga di un codice BIC potrà, conformemente alla normativa ISO 6346, applicare una marcatura a tutti i container merci, tra i quali anche le casce mobili.

Il codice ILU, che è compatibile con il BIC, è stato concepito per tutte le aziende che fanno circolare le casce mobili e i semirimorchi per il trasporto intermodale europeo su strada, su rotaia, per mezzo di navigazione interna e di trasporto marittimo a breve distanza.

Le aziende che già possiedono un codice BIC non dovranno far altro che acquisire un ulteriore codice ILU qualora dispongano anche di semirimorchi. Su richiesta, esse possono ottenere un codice ILU che termini per «K» e le cui prime tre lettere corrispondano al loro codice BIC.

<sup>4</sup> In inglese: Intermodal Loading Units, abbreviato ILU

<sup>5</sup> Secondo ISO 6346 il quarto carattere obbligatorio deve essere una «U» per i container, una «J» per l'attrezzatura che si può trovare sul container e una «Z» per i rimorchi e il telaio. Secondo EN 13044 per gli ILU, il cui uso è limitato all'Europa, una «A», «B», «D», «E» o «K» in quarta posizione.

## Lancio e regole di transizione

Gli effetti di razionalizzazione attesi verranno raggiunti pienamente solo se, dopo un primo periodo di transizione, le nuove marcature saranno le uniche ad essere in vigore.



Le società ferroviarie UIC e gli operatori UIRR hanno, conseguentemente, deciso di applicare quanto segue:

1. a partire da luglio 2011, l'UIRR lancerà i codici ILU, mentre la marcatura operativa verrà realizzata con le nuove targhe di codifica.
2. Dopo un periodo di transizione di tre anni, ovvero a partire da luglio 2014, saranno accettate unicamente le unità di carico identificate da un codice BIC o ILU.
3. Dopo un primo periodo di transizione di otto anni, ovvero a partire da luglio 2019, tutte le unità di carico dovranno essere dotate di una nuova targa di codifica.

La gestione del codice-proprietario di società presenti in più paesi non è semplice in quanto certe società traslocano, mentre altre chiudono, ecc. e la banca dati dei codici deve essere sempre aggiornata.

L'UIRR, che è l'amministratore del codice, viene essenzialmente finanziato dai suoi membri, cosa che gli permette di fatturare tale attribuzione a un costo ridotto, rendendo così tale approccio facilmente accettabile da parte del settore dei trasporti. I costi iniziali del codice ILU saranno di 250EUR e il canone per il rinnovamento ogni due anni è di 100 EUR.

## Vantaggi per tutti

- + Il codice ILU permette una semplificazione del trattamento informatico e operativo per gli operatori della catena di trasporto. Il codice adattato a livello informatico riduce il numero di errori nell'immissione dei dati, in quanto il 95% degli errori di battitura possibili vengono immediatamente identificati grazie al numero di controllo. Gli sprechi di tempo (ed energia) legati alla correzione degli errori di battitura e di trasmissione sono quindi considerevolmente ridotti.
- + La normativa EN 13044 distingue l'identificazione del proprietario dalla marcatura operativa necessaria per il trasporto su rotaia. Tale «codifica» verrà in futuro effettuata direttamente dal costruttore. La targa di codifica gialla riguarda le caratteristiche del container come le dimensioni e la resistenza che non cambiano anche qualora subentri un proprietario diverso. In caso di vendita, dunque, non è necessario cambiare la marcatura.
- + Allo stesso modo, tutte le casse mobili e i semirimorchi pinzabili, anche qualora acquisiti per essere utilizzati esclusivamente per il trasporto su strada, potranno in futuro essere utilizzati anche nel trasporto ferroviario. Le società di logistica e i trasportatori su strada dovranno solamente, come già succede per i container, identificare le unità di carico con una propria chiave-proprietario composta da quattro lettere seguite da sei cifre (con le quali possono numerare la propria flotta di veicoli in base a criteri propri) e un numero di controllo.
- + Tutti gli operatori della catena di trasporto, così come le parti terze, ad esempio le autorità doganali, i servizi di soccorso, ecc. possono in ogni momento identificare il proprietario di un'unità di carico il cui codice-proprietario sia pubblicato<sup>6</sup>. Questo aspetto è importante per i controlli alla frontiera, ma anche internamente all'UE per adempiere alle future e più rigide misure di sicurezza. Per garantire un processo più rapido presso porti e terminali, le autorità doganali possono verificare l'identità dei container direttamente grazie al BIC. Tale procedura potrà essere estesa nel futuro ai terminali del TC. Le casse mobili e i semirimorchi muniti di codice ILU potranno in futuro essere spediti con priorità.
- + Il codice BIC/ILU, scritto in caratteri ben visibili, è riconoscibile dai sistemi automatici OCR<sup>7</sup>. I sistemi già utilizzati nei porti e nei terminali continentali possono essere utilizzati su ulteriori terminali continentali e contribuire alla loro razionalizzazione.

<sup>6</sup> <http://www.bic-code.org> e dal 01.07.2011 <http://www.ilu-code.eu>

<sup>7</sup> Optical Character Recognition, riconoscimento ottico dei caratteri



### GREGOR ATHENS - Winner Spedition

*Finalmente una buona notizia. Mentre tutto diventa più caro, noi non paghiamo più il canone per la codifica per ciascun'unità di carico, bensì dei costi decisamente inferiori per il nostro codice-proprietario con il quale possiamo marcare tutte le nostre unità di carico. La numerazione indipendente ci permette di integrare nei codici dei numeri di unità specifici per la nostra società.*



### ALEX BRUSKIN - VAN HOOL (Costruttore)

*In futuro consegneremo tutti i contenitori già dotati di una targa di codifica, affinché essi siano universalmente utilizzabili per ogni modalità di trasporto, a prescindere quindi che il cliente sia un mero trasportatore su strada o utilizzi già la ferrovia.*

### GIUSEPPE MACCHIA - Terminali Italia

*L'introduzione del codice ILLU e del numero di controllo permetterà di ridurre il volume di lavoro, riducendo gli errori nell'inserimento dati nei 20 terminali gestiti da Terminali Italia. Così il tempo guadagnato potrà essere dedicato ad un miglioramento del servizio al cliente.*



### HANS-JÖRG BERTSCHI - Bertschi Spedition

*Dopo l'introduzione dei container ISO, noi non facciamo che apporre il nostro codice-proprietario sui quattro lati e possiamo utilizzarli su scala mondiale. Era ora che tale procedura così efficace fosse applicata anche alle unità di carico europee.*

### OLIVER SELLNICK - Responsabile merci UIC<sup>8</sup>

*Le norme di armonizzazione ISO 6346 ed EN 13044 possono essere utilizzate per identificare unità di carico intermodali nello scambio d'informazioni previsto dalla regolamentazione europea concernente le applicazioni telematiche per il trasporto merci (TAF STI) se viene estesa al trasporto intermodale. Nelle mani del BIC e dell'UIRR i codici-proprietari verranno gestiti da organizzazioni internazionali rinomate nell'interesse del settore dei trasporti.*



### COR HOENDERS - Rail Service Center Rotterdam

*La fine del caos è ormai vicina. Fino ad oggi i container venivano registrati con il proprio codice BIC, le casse mobili con un proprio numero di codifica o con la marcatura del telone, i semirimorchi con la propria targa d'immatricolazione o con il numero di riferimento del parco del proprietario, da cui la possibilità di errore e di scambio elettronico in caso di dati difficili.*

<sup>8</sup> UIC Union Internationale des Chemins de Fer, Unione Internazionale delle Ferrovie, Parigi

### WOLFGANG MÜLLER - DUSS (Germania)

*Essendo uno tra i maggiori gestori di terminali TC in Europa, noi già controlliamo ciascun'unità di carico al momento del check-in nei nostri centri di trasbordo. Prevediamo di dotarci di lettori OCR al fine di poter identificare automaticamente anche le unità di carico.*



### JÉRÔME MINFRAY - Gruppo Charles André

*In qualità di trasportatori internazionali specializzati nelle merci liquide, disponiamo già di un codice BIC che utilizziamo per i container ISO e per quelli con dimensioni europee maggiori. Razionalizziamo i costi di codifica quando il costruttore ci consegna dei container già codificati.*

### JOSEF MIČKA – Mička Transport & Logistics

*Fino ad ora, ci siamo rivolti a Deutsche Bahn per la codifica delle nostre casse mobili. Risparmiamo del tempo prezioso quando le unità di carico consegnate possono essere utilizzate immediatamente e universalmente, in maniera multimodale.*



### MARTIN BURKHARDT - Direttore generale UIRR

*Dal 01.07.2011, l'UIRR lancerà l'attribuzione dei codici per mezzo di uno specifico sito internet ([www.ilu-code.eu](http://www.ilu-code.eu)), offrendo così un servizio semplice e rapido. Le società che possiedono delle unità di carico possono richiedere un codice a scelta, a patto che non sia già stato attribuito. Le spese di registrazione e di rinnovo possono essere saldate mediante carta di credito. Il sito internet multilingue permette di consultare le coordinate a cui sia già stato attribuito un codice.*



### Amministratore del Codice ILU

UNIONE INTERNAZIONALE DELLE SOCIETÀ DI TRASPORTO COMBINATO STRADA-ROTAIA  
 UIRR scrl ■ 31 rue Montoyer bte 11 ■ B-1000 Brussels  
 T +32 2 548 78 90 ■ F +32 2 512 63 93 ■ [ilu-code@uirr.com](mailto:ilu-code@uirr.com)

► Dal primo di luglio può  
 richiedere il suo Codice ILU  
 sul sito [www.ilu-code.eu](http://www.ilu-code.eu)