





### Impressum

Editore: UIRR, Bruxelles

Fotos: UIRR, Bruxelles

Disegno: Monkey, Bruxelles

Printed in Belgium

# PREFAZIONE



**Werner Külper,**  
Presidente dell'UIRR

**I**l trasporto combinato, nel 1994, ha conosciuto una crescita di cui non si può che gioire. Nel corso dell'anno passato, contraddistinto da una relativa stagnazione, le società di trasporto combinato si erano preparate, a livello commerciale, gestionale e organizzativo al ritorno alla crescita. Esse hanno anche potuto trarre partito dal miglioramento della congiuntura per aumentare il loro rendimento. Lo sviluppo del traffico italiano ancora una volta

impressionante, è frutto della strategia di cooperazione tra le FS e la società di trasporto combinato Cemat che, anno dopo anno, continua ad assicurare al trasporto combinato risultati straordinari.

Comparato con le alte aspettative che la politica aveva avuto in materia di trasferimento di traffico sulla ferrovia, questi risultati, pur se buoni, non sono, tuttavia, ancora soddisfacenti. Si tratta di non riposare sugli allori per far sì che la crescita si mantenga a lungo termine. Il trasporto combinato procede attraverso la cooperazione tra la strada e la rotaia, le capacità gestionali degli operatori e delle ferrovie, ed anche attraverso le condizioni generali della politica dei trasporti che deve vigilare sulla sana concorrenza tra i differenti mezzi di trasporto. Tale cooperazione è già stata ben assicurata con la creazione delle società neutre di trasporto combinato in 17 paesi europei a cui partecipano direttamente migliaia di trasportatori stradali e, in numero ancora maggiore, attraverso le proprie federazioni. L'UIRR sta attualmente favorendo la creazione di nuove società in Bulgaria, Romania e Repubblica Ceca. Gli operatori neutri assicurano l'accesso non discriminatorio di tutti i trasportatori stradali al trasporto combinato.

Questa collaborazione è stata rinforzata da una Dichiarazione comune siglata dall'Unione Internazionale dei Trasporti Stradali, l'IRU, e la UIRR il 4 maggio 1995 a Bruxelles. Queste due organizzazioni vogliono concentrarsi più strettamente per promuovere il trasporto combinato. Per arrivare ad un elevato livello di prestazioni, è necessario che le quantità trasportate siano molto più importanti. Le due organizzazioni sperano, grazie ad un miglioramento nell'offerta del trasporto combinato, di arrivare, nel futuro, a trasferire in modo costante verso la rotaia una maggior quantità di traffico sulle distanze medie comprese tra i 250 e i 500 Km. I treni del trasporto combinato devono essere sufficientemente carichi ed il loro costo diminuito in modo tale che il prezzo della trazione sia, da una parte, concorrenziale al trasporto per camion

e, dall'altra, permetta alle Ferrovie di coprire adeguatamente i propri costi.

La cooperazione con le Ferrovie, impegnate sulla strada della privatizzazione è entrata in una fase delicata. In molti paesi la vendita diretta delle Ferrovie rimette in discussione la collaborazione strada-rotaia. Fin tanto che una concorrenza non sarà instaurata tra le società ferroviarie, il doppio ruolo assunto dalle Ferrovie che detengono il monopolio della spedizione e sono concorrenti delle società UIRR, resterà un problema. Le Ferrovie e l'UIRR stanno tentando di costruire un codice di comportamento che darà una nuova base alla loro collaborazione. Parallelamente a ciò, le Ferrovie stanno definendo per mezzo delle "Fiches UIC" le regole della loro collaborazione nel trasporto combinato internazionale e quelle dei loro rapporti con gli operatori: cosa che potrà condurre ad una maggior trasparenza. I loro progetti iniziali testimoniano, ciò nonostante, la volontà di consolidare le strutture nazionali ereditate dal passato.

L'adesione dell'Austria all'Unione Europea all'inizio di quest'anno, ha dimostrato quanto dipenda dalla politica dei trasporti lo sviluppo del trasporto combinato. In effetti, le tasse di transito sono state diminuite, in questo paese, al livello di quelle dei paesi comunitari il che ha avuto come effetto che il trasporto stradale è diventato molto meno costoso del trasporto combinato. La frequenza dei controlli è diminuita, sia in materia di rispetto delle leggi sociali che di norme tecniche. Inoltre un certo numero di relazioni di trasporto combinato sono ormai sottoposte a IVA, se non sono per trasporto "tutto strada". Risultato dell'adesione: un ritorno, su certe relazioni, del traffico verso la strada! Non resta che sperare che l'Unione Europea invece di tentare di imporre la propria politica dei trasporti ai paesi alpini, impari la lezione, dopo la liberalizzazione, e si dia da fare di più in materia di armonizzazione: cosa molto più difficile. Le sovvenzioni poranno essere soppresse tanto prima quanto prima e rapidamente saranno instaurate le condizioni di una sana concorrenza entro le modalità di trasporto.

Solo uno sforzo congiunto dei trasportatori stradali, degli operatori, delle Ferrovie e della politica dei trasporti assicurerà al trasporto combinato, a lungo termine, la crescita di cui ha bisogno per portare un contributo sostanziale alla soluzione dei problemi del trasporto.

Werner Külper, Presidente dell'UIRR

# IL RUOLO delle Autorità



Rudy Colle, Direttore Generale UIRR

*Un'impresa a carattere industriale è equiparabile ad una prova sportiva. La sua attrattiva deriva dalla posta che offre a coloro che vi prendono parte. Senza una nota di interesse individuale o di gratificazione di gruppo, non ci sarà una reale volontà di intraprendere e ancor meno di piegarsi a certe regole ed obbligazioni.*

Questo precetto si applica ancor meglio al settore dei trasporti la cui finalità collettiva, richiamata in un recente Libro Bianco della Commissione, di contribuire al progresso economico generale assicurando una mobilità durevole di persone e di beni, si unirà con l'inequivocabile possibilità di successo materiale e di espansione per i suoi differenti attori.

Un contesto di possibilità giuste ed uguali di successo per tutti è il più atto a suscitare l'interesse e la ricerca per la migliore efficacia. E' compito delle Autorità di vegliare alla messa in opera ed al rispetto di tali condizioni di sana competizione. Esse se ne sono date gli strumenti sul piano comunitario con le disposizioni di concorrenza del Trattato di Roma, e con testi complementari, più recenti, miranti alla liberalizzazione del settore ferroviario ed allo sviluppo equilibrato dell'infrastruttura.

Non è più tempo davvero di diagnosi ripetitive ma di azioni coerenti ed incisive. Le necessità di trasportare non si arresteranno nè sui percorsi intra-comunitari consolidati, sui quali si profila il pericolo della saturazione, nè su quelli che collegano nuovi mercati alla Comunità e sui quali si prevede un quintuplicamento e numerosi cambiamenti da qui al 2010. Un ricorso equo a tutte le modalità deve dunque essere reso possibile. Senza ciò il trasporto stradale, certamente molto efficace, proseguirà nel suo sovradimensionamento che non potrà che condurre all'autocollasso. Lo spazio potenziale del trasporto combinato è quello di una "prima qualità" perché questo tipo di offerta di trasporto è globalmente più rispettosa dell'ambiente e valorizza i vantaggi di ciascuna modalità interessata per mezzo di un rimarchevole sistema di cooperazione.

Sul piano dell'infrastruttura, il pensiero urgente delle Autorità deve essere ormai la messa in opera delle reti transeuropee che rispondano nel miglior modo possibile agli obiettivi politici e

sociali comuni, senza prestarsi, con priorità, a progetti di prestigio o ad aspirazioni puramente regionali.

Sul piano della parità delle possibilità, non si contano le dichiarazioni politiche che si richiamano ad un'equa distribuzione dei costi per ciascuna modalità, che renderebbe giustizia alle modalità o alle combinazioni di modalità che generano meno inquinamento e incidenti. Ma, tra i fatti recenti, dobbiamo soprattutto ricordare lo spettacolo desolante dell'applicazione di una tassa, in cinque paesi della Comunità, sull'utilizzo dell'infrastruttura stradale senza che le Autorità in questione abbiano ravvisato una possibilità, tuttavia alquanto evidente, di sostenere il trasporto combinato con l'esenzione dei percorsi stradali terminali.

Anche sul piano della competitività comparata delle modalità di trasporto le Autorità possono giocare un ruolo determinante. La direttiva Ferroviaria 91/440 si inserisce chiaramente in questa prospettiva, ma bisogna ben constatare che a quasi tre anni dalla sua applicazione, questo testo fondamentale per l'avvenire delle società ferroviarie esistenti è generalmente applicato a due velocità: con sollecitudine quando si tratta di rivendicare l'autonomia di gestione e di sbarazzarsi delle responsabilità del passato, con forti resistenze sulla separazione infrastruttura/gestione e sull'accesso liberalizzato alla rotaia. Per progredire verso una migliore performance delle Ferrovie, le Autorità dovrebbero mostrarsi molto restrittive riguardo a tutte le domande di esenzione per mezzo delle quali esse tendono solo a rafforzare i monopoli esistenti, ma al contrario, incoraggiare con tutte le forme di aiuto possibile i gestori ferroviari che cercassero di avviare servizi sotto loro arbitrio commerciale al di fuori del proprio territorio nazionale, o che ristrutturassero i propri sistemi tecnici in modo da interoperare più ampiamente. Perché la Commissione non potrebbe, a titolo di incentivo dell'internazionalizzazione, prescindere, per un periodo limitato, dalla stretta applicazione delle regole di concorrenza autorizzando le società ferroviarie a convenire ad una esclusiva reciproca su servizi internazionali forniti in parallelo tra i loro paesi?

Le prime dichiarazioni del nuovo Commissario europeo ai Trasporti, M. Neil Kinnock, fanno supporre che egli sia uomo d'azione e di apertura. Egli beneficia, in questo caso, del nostro appoggio più incondizionato. Non c'è alcun dubbio che il settore dei trasporti sarà tanto più produttivo quanto più si evolverà nel senso della libera impresa, sana, equilibrata e correttamente mirata. Tale filosofia, che è quella delle Società UIRR, si sta nuovamente verificando. La constatazione che il trasporto combinato si è sviluppato meglio nel 1994 con l'intervento degli operatori privati facenti parte della nostra Unione non è, evidentemente, frutto del caso.



# IL RUOLO del settore stradale

*Il ruolo del settore stradale nel trasporto combinato è ancora percepito con clichés tradizionali. Ciò nonostante il confronto classico - il camion da una parte, la rotaia dall'altra - ha fatto posto da lungo tempo ad una nuova dualità: il conflitto d'interessi tra trasportatori che offrono un servizio di qualità - foriero del futuro - da una parte e dall'altra quelli che, per ragioni differenti, non hanno ancor fatto il passo verso la modernizzazione.*



Stefan Hofer, Direttore Generale Ökombi

Lo stesso settore stradale ha giocato un ruolo considerevole nella creazione delle società nazionali di trasporto combinato. La speranza di contribuire in modo attivo allo sviluppo dinamico di una tecnica di trasporto piena di promesse non è stata l'unica motivazione. Infatti, per un buon numero di pionieri dell'industria del trasporto stradale, si trattava, prima di tutto, di dare la priorità alla soluzione più favorevole dal loro punto di vista: piuttosto un operatore di trasporto combinato che essi potessero controllare attraverso la loro partecipazione, che una Ferrovia che agisse da sola. E' sintomatico, infatti, notare come alcuni soci provenienti dal trasporto stradale utilizzino, poco o tanto, il trasporto combinato.

Questo approccio rivela ancora oggi, il comportamento del settore stradale verso il trasporto combinato. Troppo spesso l'interesse di un singolo o di un gruppo prende il sopravvento sull'interesse delle società di trasporto combinato. Un tale comoramento accresce gli ostacoli che queste società incontrano sulla via della realizzazione del proprio oggetto sociale. Questa resistenza rallenta l'instaurarsi di condizioni-quadro ottimali per il trasporto combinato e la concretizzazione degli effetti attesi.

Tale situazione è ulteriormente aggravata dal fatto che una parte importante delle attività di trasporto combinato non proviene dai soci stessi. Di conseguenza Ökombi contava nel 1994 circa 8000 clienti su 400 accomandanti. Anche se i soci fossero intervenuti in ragione di un terzo della loro cifra d'affari - e questo rapporto non è così squilibrato negli altri paesi - ciò illustra perlomeno un conflitto di interessi:

- Da una parte un gruppo di società di trasporto stradale - comandatari attivi o altri clienti - che contribuiscono con impegno al trasporto combinato ed ai quali interessa disporre di un prodotto ottimale e di condizioni-quadro stabili - se non altro per permetter loro di ammortizzare i propri investimenti nelle attrezzature.
- Dall'altra parte un gruppo di trasportatori stradali, più tradizionalisti, che non hanno ancora potuto, o voluto, passare al trasporto combinato perchè diffidano di tutti quei cambiamenti che sembrano andar contro i loro stessi interessi.

Il mantenimento di questa dualità dogmatica va a discapito non solo dell'ambiente e dei residenti sulle vie di transito, ma anche degli autotrasportatori responsabili e preoccupati del futuro, e con loro dell'intero sistema, tanto più che uno sviluppo senza limiti del trasporto stradale non è possibile. E' per questo che i ripetuti innumerevoli tentativi a livello europeo miranti ad aumentare i pesi e le misure autorizzate per i veicoli stradali

minacciano l'esistenza economica di autotrasportatori che hanno largamente investito in attrezzature adatte al trasporto combinato. Non bisogna dimenticare che la durata di vita e, dunque, il ciclo di rinnovamento dell'equipaggiamento ferroviario è quattro volte superiore a quello di un camion classico.

Ogni grande ondata di liberalizzazione del trasporto stradale ha portato ad un regresso del trasporto combinato. Così è stato nel 1991 nella Comunità Europea e nel 1995 in Austria. E questo avverrà di nuovo se non si riuscirà a mantenere i contingentamenti esistenti in materia di trasporto stradale da e verso l'Europa dell'Est. Infatti, è alle società di trasporto meno ben equipaggiate e meno ben organizzate che la liberalizzazione fa più agio, perchè esse utilizzano le nuove opportunità per imporsi sul mercato grazie a prezzi minimi. Costringono, di conseguenza, le società portate verso il futuro e preoccupate della qualità del prodotto a trasportare a qualsiasi prezzo. Ogni regresso del trasporto combinato è stato provocato da un forte abbassamento dei prezzi di trasporto stradale: questa constatazione dovrebbe far riflettere.

La dichiarazione comune IRU/UIRR per la promozione del trasporto combinato prova che le mentalità a livello internazionale sono già cambiate. In questa dichiarazione l'Unione Internazionale dei Trasporti Stradali e la Federazione delle Società di Trasporto Combinato sottolineano che "il trasporto combinato può portare un contributo cospicuo nel campo del trasporto merci" e che, in futuro, "la possibilità di partecipare al trasporto combinato deve essere offerta ad un numero molto più consistente di trasportatori stradali". Quando ogni trasportatore stradale avrà fatto sua questa convinzione, un ponte duraturo sarà stato stabilito tra strada e rotaia.



# IL RUOLO delle Reti Ferroviarie



Eugenio Muzio, Direttore Generale Cemat

*Una collaborazione intelligente e concreta deve presiedere ai rapporti tra le Società di traffico e le Reti ferroviarie per offrire al mercato un prodotto innovativo e di alta qualità. Questa è una delle chiavi essenziali dello sviluppo del trasporto combinato strada-rotaia, come ne testimoniano i brillanti risultati ottenuti nel 1994.*

Il concetto di innovazione può essere utilmente ripreso dal momento che i livelli di evoluzione tecnica e di modalità di esercizio consentono di attribuire al trasporto combinato, grazie anche alle quote di mercato ed alla tipologia dei clienti acquisiti, la nuova definizione di vero e proprio "sistema di trasporto".

In questo sistema esiste un ruolo prioritario che ciascuno deve rispettare: quello delle componenti ferroviarie è di vegliare su un trasporto via rotaia rapido, puntuale, affidabile e competitivo per mezzo di una gestione compatta dei treni e, in caso di necessità, delle infrastrutture; quello degli operatori è di portare alle società ferroviarie, nel proprio interesse, un traffico ordinato, concentrato e generatore di un costo minimo, assicurando l'utilizzo più intelligente e produttivo possibile delle riserve di capacità ferroviaria sia sugli assi nazionali che internazionali.

Le Società di traffico e le Reti ferroviarie dovranno dunque coordinare sempre di più le strategie di sviluppo del trasporto

combinato, man mano che ne aumenta l'incidenza sul traffico ferroviario globale.

Quest'interazione ha trovato nel passato anche una profittevole applicazione nel campo commerciale ove non solo le Società di traffico hanno saputo sempre tenere un comportamento di offerta trasparente e neutrale verso la clientela, ma anche le Reti ferroviarie hanno riconosciuto che esse erano il loro miglior collegamento col mercato ed hanno applicato una politica commerciale imparziale. E' indispensabile che queste trasparenza e neutralità delle Reti siano mantenute.

Dato che il trasporto combinato è un sistema che si rivolge essenzialmente agli operatori del trasporto - autotrasportatori e spedizionieri - piuttosto che ai caricatori di merce, come tale richiede una politica di offerta alla clientela molto articolata ma rispettosa della neutralità e della imparzialità necessarie per la complessità del mercato in cui è praticata.

Nel momento in cui un autotrasportatore o uno spedizioniere modifica l'organizzazione della sua impresa ed effettua i necessari investimenti per adattare la propria attività al trasporto combinato - che percepisce come commercialmente valido, imparziale e strutturato secondo le esigenze del mercato - diventa il primo alleato del "sistema" ed è questa alleanza operativa e commerciale che ha posto le basi ed aiutato lo sviluppo del sistema stesso.

Le Reti ferroviarie devono fare attenzione a non rompere questa catena di relazioni di fiducia e concentrare tutti i loro sforzi per il miglioramento della qualità del servizio e l'ottimizzazione operativa.

Il mercato del trasporto in questi ultimi anni ha iniziato una profonda evoluzione innescata da due avvenimenti che hanno avuto per effetto l'aumento degli scambi internazionali e la domanda di trasporto: le forme di liberalizzazione successive intervenute su un mercato divenuto comune e che ha allargato gli spazi operativi verso l'apertura ai paesi dell'est europeo.

Nell'apportare il traffico che, altrimenti, sfuggirebbe alla rotaia, il trasporto combinato rappresenta anche un supporto tecnologico e operativo per le imprese interessate fornendo loro una base sulla quale poter impostare la modalità di movimentazione delle merci.

E' un compito che il trasporto combinato - attraverso le Società di traffico e le Reti ferroviarie - saprà certamente svolgere come, d'altra parte, ha fatto sino ad oggi migliorando ancora - nei limiti delle sue capacità operative - il livello delle prestazioni, l'economicità del servizio e la creazione di nuovi prodotti del trasporto.



# IL RUOLO degli operatori

*Ormai da più di 25 anni le Società che organizzano e commercializzano il trasporto combinato - raggruppate nella UIRR - hanno un ruolo determinante nello sviluppo di questa modalità di trasporto.*



István Tomcsányi, Direttore Generale Hungarokombi

Se il loro numero è andato via via aumentando nel corso degli anni fino ad arrivare oggi al numero di diciassette società operative in altrettanti Paesi europei, questo è principalmente dovuto al fatto che le altre modalità concorrenti hanno loro riconosciuto neutralità, professionalità e capacità economico-gestionali, e promuovono, anche con un loro contributo finanziario, la creazione di analoghe entità private laddove le condizioni politiche e di mercato lo permettano. Oltre alle caratteristiche già citate, una delle chiavi più importanti di riuscita delle società affiliate all'UIRR è la collaborazione bi- e multilaterale che le stesse sviluppano tra di loro.

Con l'abolizione della cortina di ferro, strutture analoghe per il trasporto combinato hanno potuto essere realizzate nei cosiddetti Paesi dell'Est e contribuire quindi largamente alla propaganda di questa nuova modalità, affinché si possa sempre più parlare di un'Europa unificata sul piano del trasporto intermodale, situazione che va di pari passo con la sua crescente integrazione economica. Di tutti i Paesi dell'ex COMECON, è in Ungheria che è stata creata la prima società membro della nostra unione, la HUNGAROKOMBI. Fin dalla sua adesione, HUNGAROKOMBI ha potuto beneficiare di tutte le agevolazioni già istituite per i partners più anziani, - quali alcune articolazioni operative con le Reti nazionali, un sistema tariffario coerente, condizioni generali armonizzate, una lettera di vettura CIM/UIRR realizzata in testo unico - che le hanno permesso di entrare più risolutamente nel mercato.

L'esperienza acquisita "all'ovest" in merito ai meccanismi di mercato e di rapporto fra Reti ferroviarie, operatori e clienti, ha un effetto importante anche per la realizzazione di nuove relazioni. Gli esempi di relazioni in trasporto combinato non accompagnato tra l'Ungheria ed il Nord della Germania in collaborazione con KOMBIVERKEHR e di Autostrada Viaggiante tra l'Ungheria e l'Austria in partnerariato con ÖKOMBI, hanno ampiamente dimostrato il valore dello spirito collaborativo instaurato da lungo tempo tra le società, affinché anche le società di recente costituzione possano condividere le esperienze di quelle già consolidate per poter assicurare congiuntamente e a beneficio di ognuno il miglior livello di qualità di servizio possibile.

Contemporaneamente anche la nuova Società porta dei benefici ai partners occidentali, vale a dire la propria conoscenza del nuovo mercato ed i buoni rapporti con le Reti e le Autorità locali. Esiste inoltre l'interesse dell'Europa Occidentale affinché una parte crescente del traffico merci possa essere spedita/ricevuta sotto l'egida di un sistema logistico compatibile. L'esempio di HUNGAROKOMBI e delle altre società che seguiranno, deve spronare all'aumento della creazione di nuovi operatori secondo l'accento stradale e i meccanismi propri dell'UIRR.

Nello spirito collaborativo che caratterizza l'UIRR, lo sforzo non è a senso unico. I nuovi aderenti devono allinearsi nel più breve tempo possibile agli standard di prestazione e gestionali più evoluti tenendo conto delle loro necessità e dei mezzi specifici. Questo non può che essere un processo continuativo se si vuole riuscire a realizzare un sistema di trasporto combinato che sia sempre più competitivo rispetto alla modalità stradale. Di conseguenza, HUNGAROKOMBI attualmente sta sviluppando un sistema computerizzato di elaborazione e scambio d'informazioni adattato a quello dei partners UIRR, per cui uno degli obiettivi, vale a dire un controllo puntuale dei trasporti, deve consentire la promozione del trasporto non accompagnato considerato la modalità più economica a breve.

E' una lieta constatazione il fatto che la cooperazione all'interno della UIRR non è a beneficio solo delle società membre e dei rispettivi clienti. Dal momento che permette d'offrire un sistema di trasporto affidabile ed economico, offre un futuro migliore ai centri di produzione distanti dal luogo di consumo e contribuisce quindi al benessere delle regioni economicamente svantaggiate. D'altro canto il successo del trasporto combinato giova anche all'infrastruttura allorquando induce i suoi gestori a migliorare quantitativamente e qualitativamente la capacità dei loro impianti, in modo da perseguire quegli sviluppi che sono anche il miglior canale di finanziamento.

Grazie a questa forma di collaborazione pluridirezionale si crea un collegamento concreto ed efficace tra le società ed i diversi Paesi, sia sul piano delle dimensioni, del livello di sviluppo o dell'ubicazione riavvicinando così in un identico slancio di progresso i quattro angoli dell'Europa.





# RAPPORTO delle Società

## **ADRIA KOMBI,**

Ljubljana, ha potuto annunciare un buon successo grazie, tra le altre cose, a incoraggiamenti fiscali e a un'efficace politica di mercato. Il traffico non accompagnato tra la Slovenia e la Germania si è sviluppato particolarmente bene, il che permette ad Adria-Kombi di esaminare la possibilità di un treno completo su tale relazione, con l'ulteriore prospettiva di un accesso ai mercati scandinavo, olandese, belga e britannico. La Slovenia dispone attualmente di una rete di terminal adattati a tutte le tecniche di movimentazione.

## **CEMAT,**

Milano, deve il 60% del volume totale di traffico, in notevole progressione, ai treni shuttle inaugurati nel 1991. Essa ha aggiunto 4 nuovi terminal alla sua offerta e si appresta a conquistare nuovi mercati (es.:ortofrutta). Dopo il successo della sua introduzione a Busto, in collaborazione con Hupac, il concetto gateway è stato esteso a Torino per i traffici via Modane. Il concetto si sposa particolarmente bene con la gestione di shuttle corti che non necessitano di operazioni di smistamento. Cemat ha creato una sua divisione di "Ricerche e Sviluppo" ed ha investito in casse mobili frigo, in vagoni speciali per trasportare casse mobili C47 su linee codificate C22 e in traylor porta casse mobili.

## **COMBIBERIA,**

Madrid ha proseguito nel consolidamento del mercato della Penisola Iberica

umentando principalmente il traffico dei treni Tarragona - Granollers / Mannheim - Colonia. Sono stati inoltre realizzati tre treni settimanali tra Saragozza-Pamplona-Irun e Mannheim-Colonia, che rappresentano l'apertura di fatto dello spazio atlantico nel collegamento Penisola Iberica - Germania. L'apertura del Tunnel della Manica ha accentuato, per contro, la concorrenza da e per la Gran Bretagna, dirottando alcuni traffici già acquisiti. La Società è molto attenta alla contrazione dei margini dovuti all'espansione, indispensabili per compensare le carenze del servizio ferroviario.

## **CTL,**

Londra, s'è concentrata, dopo l'apertura del Tunnel della Manica sul trasporto combinato di merci per questa via in collaborazione stretta con le altre società UIRR. Sulla relazione Inghilterra-Italia, organizza già 32 treni alla settimana in collaborazione con Novatrans e Cemat, il che la pone alla testa mercato del traffico italiano grazie ai prezzi competitivi ed ai veloci tempi di resa. Gli altri collegamenti principali che partono dai cinque terminal inglesi riguardano la Francia e l'Austria. C.T.L. mantiene, comunque, la propria offerta di servizi convenzionali con traghetti via da Le Havre, Zeebrugge, Anversa e Rotterdam.

## **HUNGAROKOMBI,**

Budapest, ha registrato solo una crescita moderata. Mentre il traffico non accompagnato ha progredito bene, l'autostrada viaggiante ha accusato un regresso dovuto all'aumento del numero delle licenze di transito. La fine dell'anno ha visto l'apertura di una seconda autostrada viaggiante sulla relazione Sopron-Wels e l'offerta è passata a 4 partenze giornaliere a soli cinque mesi dall'apertura. Hungarokombi è attualmente presente nel terminal di Budapest-Jozsefváros ed ha investito nel terminal della Raaberbahn a Sopron. Si appresta ora ad attivare dei collegamenti con la Romania, la Bulgaria e l'Ucraina.

## **HUPAC,**

Chiasso, ha registrato un tasso di crescita nel transito alpino nettamente superiore a quello del trasporto stradale. Questa spettacolare evoluzione è da attribuire all'apertura, all'inizio dell'anno, del corridoio di transito ferroviario ed ai miglioramenti di infrastruttura e gestione sulla linea del Gottardo che permettono l'utilizzo di treni più lunghi e più economici, di capacità fino a 1600 ton.. I terminal costruiti ex-novo o ampliati, così come la politica dei treni completi hanno contribuito a questo successo. Hupac ha reagito alla tendenza al rialzo con l'acquisto di 60 vagoni "mega" e 100 vagoni-poches. Un programma computerizzato multilingue permette uno scambio diretto di informazioni con la clientela.

## **KOMBIVERKEHR,**

Francoforte, ha registrato il miglior risultato dalla sua creazione 25 anni or sono. L'aumento dell'offerta dei suoi treni completi verso i centri economici europei si è rivelato un successo. Tra le sue priorità c'è l'estensione delle relazioni di alta qualità ai paesi dell'Europa





# RAPPORTO delle Società

dell'est. Il terminal di Duisburg è stato nuovamente collegato con Londra e Birmingham via Tunnel della Manica. Oltre al transito alpino, la nuova Autostrada Viaggiante tra Dresda e Lovosice, nella Repubblica Ceca, si è rivelato un asse con buone possibilità di crescita.

## **NOVATRANS,**

Parigi, deve nuovamente la propria crescita al traffico internazionale. Ma un aiuto volontaristico dei poteri pubblici francesi miranti a migliorare e addirittura creare offerte con mezzi tecnici e tariffari si è tradotto in un riavviamento del traffico nazionale. La tecnica bimodale Kombirail è stata testata tra Parigi e Bordeaux e sviluppi interessanti sono attesi per i nuovi servizi che collegano Marsiglia, Avignone e Lione al Belgio e ai Paesi Bassi. Novatrans ha acquistato casse mobili e chassis porta casse da mettere a disposizione di clienti desiderosi di familiarizzare con queste tecniche.

## **ÖKOMBI,**

Vienna, grazie ai risultati raggiunti nel 1994, ha posto solide basi per la riuscita delle proprie attività dopo la svolta rappresentata dall'adesione dell'Austria all'Unione Europea. Questa tendenza al rialzo si spiega con una ripresa congiunturale e con gli sforzi della società per la razionalizzazione e la gestione dei costi. L'importanza dei trasporti internazionali è fondamentale. Malgrado il recesso nei collegamenti di "Autostrada Viaggiante" tradizionale - come Wels - Mayence -, ÖKOMBI ha lanciato nuovi servizi di autostrada viaggiante Wels - Sopron in collaborazione con HUNGAROKOMBI. La mancanza di trasparenza della Ferrovia austriaca suscita tensioni tra la stessa e l'Oekombi.

## **POLKOMBI,**

Varsavia, durante il suo secondo anno di attività ha potuto consolidarsi finanziariamente. Il traffico da e verso l'Italia si è sviluppato particolarmente bene, e l'offerta ha potuto essere estesa a nuove relazioni. Sono previsti: un treno completo verso la Germania, un nuovo collegamento verso l'Austria e l'Ungheria, come pure nuove relazioni nazionali dai porti verso i centri economici. Dovrebbero essere concessi investimenti nazionali in materia di strutture per la movimentazione e di carri tasca.

## **SKAN KOMBI,**

Padborg. Dopo la società danese Kombi Dan e la società svedese Swe-Kombi, è la volta di Kombi Nor, Norvegia, di iniziare la propria attività in un contesto reso difficile dalla situazione geografica e topografica del paese. Si spera che le tre società Ferroviarie scandinave pervengano ad un livello di collaborazione comparabile a quello delle tre società UIRR. La relazione più interessante per la Skan Kombi è quella con l'Italia. Nell'attesa del collegamento fisso tra la Svezia e il Continente, in cui la Skan Kombi ripone molte speranze, si può già prevedere un miglioramento sensibile con il primo collegamento fisso del Grand Belt previsto per il 1996.

## **TRAILSTAR,**

Rotterdam, ha potuto aumentare il proprio volume di traffico grazie alla conversione dell'offerta in treni-shuttle e treni completi. Uno shuttle è stato instaurato in collaborazione con Hupac tra Rotterdam e Busto Arsizio ed un altro con Cemac tra Rotterdam e Verona. Anche la qualità dell'offerta ha potuto essere migliorata a seguito del trasferimento del terminal di Rotterdam Nord a Rotterdam RSC e Maasvlakte. Correnti di traffico verso la Spagna sono state sviluppate congiuntamente con TRW, Novatrans e Combiberia. Per quanto concerne l'Est, Trailstar si appresta ad organizzare un traffico via il gateway di Monaco.

## **TRW,**

Bruxelles ha potuto registrare ottimi risultati durante tutto l'anno grazie ad alcune migliori strutturali, che le hanno permesso di compensare la perdita di alcuni clienti sull'asse di Zeebrugge e l'effetto dell'aumento delle tariffe da parte delle Ferrovie. I suoi principali mercati, prima Spagna e Francia, sono ora l'Italia e la Svizzera. I trasporti verso le nuove destinazioni - Scandinavia ed Europa Centrale - hanno subito un sensibile incremento. TRW ha aperto un nuovo terminal a GENK. A causa della saturazione del sistema "Hub-and-spoke", a seguito del quale i sette terminali inistradavano i loro trasporti via Schaarbeek, TRW ha intenzione di impegnarsi in una nuova fase di sviluppo per mezzo dei treni shuttle, ed a questo scopo ha acquistato 98 vagoni supplementari.

novatrans



SKANKOMBI



# ATTUALITÀ

## DICHIARAZIONE COMUNE IRU/UIRR

L'Unione Internazionale dei Trasporti Stradali (IRU) e l'UIRR hanno firmato, il 4 maggio scorso, una Dichiarazione Comune per la promozione del trasporto combinato Strada/Rotaia in Europa. Questa dichiarazione contempla l'impegno per una collaborazione più stretta, impegno che è stato annunciato anche in occasione di una conferenza stampa alla quale hanno preso parte numerose personalità. Erano infatti presenti autorità politiche dell'Unione Europea e della CEMT, nonché dirigenti del settore internazionale dei trasporti ferroviario e stradale. L'obiettivo comune è quello di stabilire le condizioni necessarie per la realizzazione di un sistema di trasporto combinato remunerativo. A questo scopo le due Unioni hanno concordato di confrontare regolarmente le rispettive strategie e di creare un gruppo di lavoro comune.

## LANCIO DI BOHEMIANKOMBI

Dall'inizio dell'anno anche la Repubblica Ceca ha, con BOHEMIANKOMBI, una propria società autonoma di trasporto combinato. È un'evoluzione di KOMBIVERKEHR CS, fino ad allora filiale locale di KOMBIVERKEHR. La direzione generale è affidata a Jiri Chroust e Erhard Herrström. Oltre a KOMBIVERKEHR che ha promosso la creazione di questa società, altri soci sono gli organismi ceki per il trasporto ferroviario e stradale ed ÖKOMBI. Il più importante servizio offerto è un collegamento per contenitori marittimi tra Melnik (Praga) ed i porti tedeschi. Altre relazioni collegano con l'Austria e l'Italia. L'UIRR augura successo a BOHEMIANKOMBI ed auspica di poterla presto annoverare tra i suoi nuovi membri.



## PERSONAGGI

Mag. Ireneusz Skwarek è il nuovo Presidente di POLKOMBI. Il Signor Skwarek ha accumulato una grande esperienza nel settore dei trasporti grazie alla collaborazione prestata presso le Ferrovie polacche nonché presso la società Polnische Spedition, dove occupava la funzione di Direttore Marketing.

## STRATEGIE PER LO SVILUPPO DEL TRASPORTO COMBINATO CON I PAESI DEL SUD-EST EUROPEO

Nel corso dell'anno è stata divulgata - sotto forma di brochure - l'offerta comune di ADRIAKOMBI, CEMAT, HUNGAROKOMBI, KOMBIVERKEHR, KOMBIVERKEHR CS (diventata BOHEMIANKOMBI) e ÖKOMBI mirante a formulare le risposte più appropriate all'esplosione delle richieste di trasporto conseguenti all'apertura dell'est europeo e di cui la strada è stato il primo beneficiario a causa di misure regolamentari e tecniche locali assolutamente inadeguate. Allo scopo di dare al trasporto combinato il posto che gli

appartiene, le società UIRR hanno sviluppato servizi nuovi o complementari da / per l'Europa del sud-est, collegandoli alle reti dell'Europa settentrionale ed occidentale, ed occupandosi, in questi Paesi, dell'insediamento di operatori secondo le tecniche abituali. I traffici verso la Repubblica Ceca, la Repubblica Slovacca e l'Ungheria sono stati ampliati e da poco ne sono stati creati di nuovi verso la Grecia. La Romania e la Bulgaria sono ancora in fase di progettazione.

## PARTECIPAZIONI

**Bulgaria:** la società di ferroutage bulgara, BULKOMBI, ha ripreso l'attività dopo due anni di fermo a causa dell'embargo ONU contro i Paesi dell'Ex-Yugoslavia ed a causa di problemi interni. Oltre ai soci fondatori, CEMAT ed alcune società bulgare, due altre società UIRR hanno preso una quota del capitale, ÖKOMBI al 7% ed HUNGAROKOMBI al 4%. I primi obiettivi che la società si è prefissata sono l'organizzazione di un terminal nazionale ad attività continua e la messa in esercizio di un servizio di Autostrada Viaggiante Bulgaria - Romania - Ungheria - Austria.

**Belgio:** le società CEMAT e NOVATRANS hanno aumentato la loro partecipazione in T.R.W. del 10%, riscattando le azioni che erano detenute dal gruppo belga MONDIA. Quest'azione non può che consolidare la coesione di queste società sull'importante asse Belgio - Francia - Italia.

## TERMINAL E COLLEGAMENTI

**Norvegia:** all'inizio di giugno è iniziato il primo traffico continuativo dall'Italia alla Norvegia via Kristiansand/Hirtshals

**Paesi Bassi - Italia:** TRAILSTAR e CEMAT hanno realizzato una prima europea, riservando parte della capacità del nuovo treno shuttle Rotterdam - Verona al trasporto di contenitori marittimi, combinando quindi con lo stesso servizio le due principali "famiglie intermodali".

**Gran Bretagna:** CTL si prepara ad allargare la propria offerta di collegamenti via Tunnel per la Germania e la Spagna: un treno per Barcellona - Valencia è infatti previsto entro la fine del 1995.

## TECNICHE

A sottolineare l'interesse per lo sviluppo tecnologico,

- HUNGAROKOMBI si è associata alla presentazione del concetto "basket" che permette di caricare verticalmente sul carro dei semirimorchi senza presa per pinze.
- TRW ha presentato al recente Salone del Veicolo di Bruxelles il concetto bimodale "MODALOR", un vagone portante nel quale si inserisce orizzontalmente un semirimorchio.

## QUALITÀ

La ricerca di una qualità sempre migliore, obiettivo prioritario per le società UIRR, è stata raggiunta perfettamente da due società membre, HUPAC e KOMBIVERKEHR, che hanno ottenuto la certificazione ISO 9002. Molte altre società stanno perseguendo questo obiettivo.

## TENDENZA PER IL 1995

La tendenza all'incremento registrata nel 1994 è proseguita anche nel primo semestre 1995, anche se in percentuale leggermente inferiore, e lascia presagire un esercizio con ottimi risultati.



Firma della Dichiarazione Comune IRU/UIRR

# TENDENZE

## Traffico Internazionale

E' ancora il traffico internazionale che può vantare il maggior incremento, attestandosi ad un + 26% rispetto al 1993. E' soprattutto l'accentuazione della politica dei treni completi e dei treni shuttle, unitamente alla costante attenzione rivolta alla qualità del servizio, che ha permesso di realizzare questo incremento record nell'industria del trasporto combinato. Questa politica offre maggior sicurezza alla clientela e maggior remuneratività alle Reti ferroviarie. Dal 1985 al 1994 la percentuale media di incremento del traffico internazionale risulta essere superiore al 17%.

Società *	Spedizione	+/- in %
	<b>1994 **</b>	
Kombiverkehr	302.571	31,8 %
Ökombi	122.093	19,7 %
Hupac	127.462	26,3 %
Cemat	88.434	23,4 %
Novatrans	73.374	21,1 %
T.R.W.	66.223	38,8 %
Hungarokombi	18.377	2,0 %
Trailstar	13.998	19,4 %
Combiberia	13.818	19,9 %
Skan Kombi	12.114	37,5 %
Adria Kombi	10.130	19,1 %
C.T.L.***	1.624	-
Combilux	39	-85,6 %
Polkombi	1.379	-
<b>Totale</b>	<b>851.636</b>	<b>26,3 %</b>

## Traffico Nazionale

Dopo tre anni caratterizzati dal regresso, il 1994 ha registrato una crescita del traffico nazionale pari al 9%. circa. E' stato possibile raggiungere questo risultato grazie soprattutto ad un aumento di 30.000 spedizioni nel traffico interno in Italia. Germania e Francia si stanno invece riprendendo più lentamente dagli effetti negativi, soprattutto stradali, che hanno colpito le loro attività nazionali dal 1990.

Società *	Spedizione	+/- in %
	<b>1994 **</b>	
Kombiverkehr	309.650	2,8 %
Novatrans	132.888	-0,2 %
Cemat	140.000	24,0 %
Ökombi	43.752	29,1 %
Skan Kombi	36.378	21,8 %
Hupac	14.481	17,7 %
T.R.W.	311	486,8 %
<b>Totale</b>	<b>677.460</b>	<b>8,7 %</b>

\* Questa statistica attribuisce alle Società solamente le spedizioni export, al fine di evitare doppi conteggi.

\*\* Una spedizione corrisponde mediamente ad un trasporto con un veicolo stradale (= +/- 2,3 TEU).

\*\*\* Dal 1994 viene considerato unicamente il traffico via Eurotunnel.

## Traffico totale

In traffico internazionale la distanza media percorsa è retrocessa da 829 a 802 chilometri, in traffico nazionale è aumentata da 639 a 669 chilometri grazie all'impulso dato dal traffico interno italiano. Il peso medio per spedizione è rimasto relativamente costante, pari a 26 ton. per il traffico internazionale e 17 ton. per quello nazionale. Questi parametri combinati con l'evoluzione del numero delle spedizioni portano ad un valore tonnellate/chilometro, considerate tutte le società, in incremento rispetto al 1993 dell'11% per il traffico nazionale, del 17,9% per il traffico internazionale, e del 16% sul totale.

## Trasporto nazionale (Naz.) ed internazionale (Int.) in mrd. tonn/km.

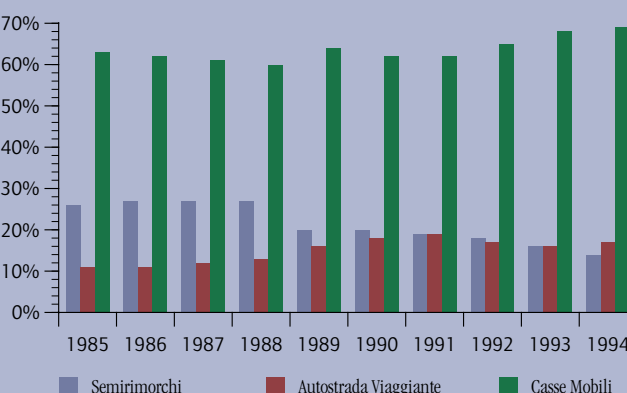
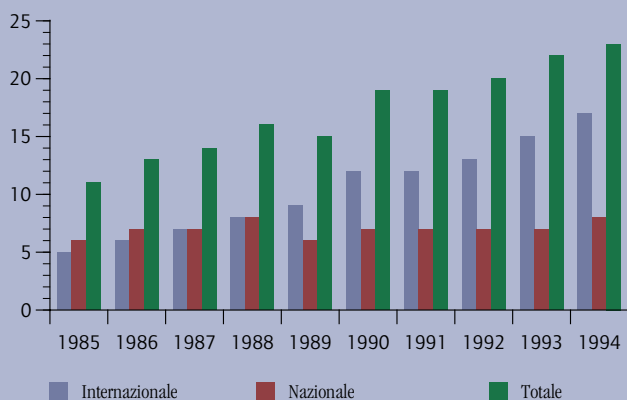
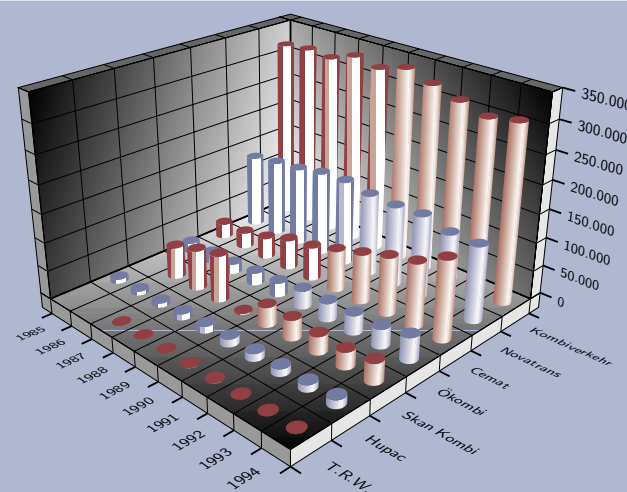
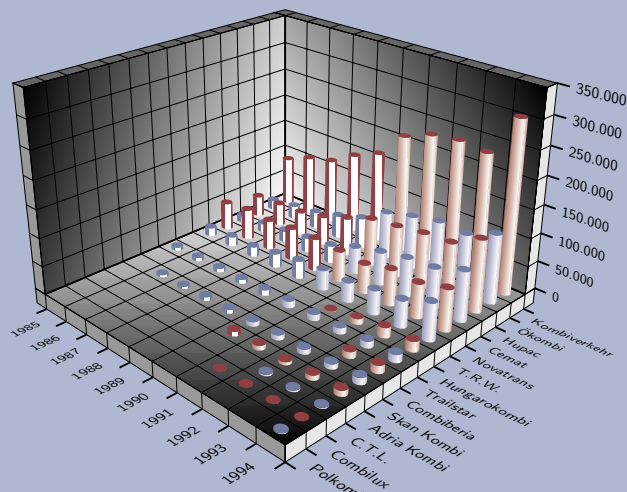
Anno	Int.	Naz.	Totale
1985	5	6	11
1986	6	7	13
1987	7	7	14
1988	8	8	16
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	23

## Tecniche

In cifre assolute, le spedizioni di casse mobili (e contenitori) così come l'Autostrada Viaggiante hanno avuto un incremento del 20% ca. rispetto al 1993. Queste due tecniche hanno guadagnato un punto sugli invii totali, portandosi rispettivamente al 69% e al 17%, poiché nello stesso periodo il numero di semirimorchi movimentati è aumentato in percentuale più modesta (9%), facendo perdere due punti percentuali a questa tecnica.

## Ripartizione delle tecniche di TC in percentuale %

Anno	SR	AV	CM
1985	26%	11%	63%
1986	27%	11%	62%
1987	27%	12%	61%
1988	27%	13%	60%
1989	20%	16%	64%
1990	20%	18%	62%
1991	19%	19%	62%
1992	18%	17%	65%
1993	16%	16%	68%
1994	14%	17%	69%





**UIRR**  
Unione Internazionale delle Società per  
il Trasporto Combinato Strada-Rotaia

**UIRR**  
Avenue du Port, 100 / bte 3  
B - 1210 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 425.47.93  
Fax: (+ 32) 2 / 425.38.27



**SLOVENIA**

**ADRIA KOMBI**  
Tivolska 50  
SLO - 61000 Ljubljana

Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57  
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54  
Tlx: 31418



**ITALIA**

**CEMAT**  
Via Valtellina 5-7  
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 2 / 66.89.51  
Fax: (+ 39) 2 / 668.00.755  
Tlx: 33.00.40



**SPAGNA**

**COMBIBERIA**  
c/ Rafael Herrera, 11; 3°, Pta 308  
E - 28036 Madrid

Tel: (+34) 1 / 314.98.99  
Fax: (+34) 1 / 314.93.47



**LUSSEMBURGO**

**COMBILUX**  
L - 2981 Luxembourg

Tel: (+ 352) 42.39.39.252  
Fax: (+ 352) 42.59.94



**GRAN-BRETAGNA**

**C.T.L.**  
179/180 Piccadilly  
UK - London W1V 9DB

Tel: (+ 44) 171 / 355.46.56  
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14  
Tlx: 88.38.36



**UNGHERIA**

**HUNGAROKOMBI**  
Szilagy Dezso tér 1  
H - 1011 Budapest

Tel: (+36) 1 / 266.08.48  
Fax: (+36) 1 / 266.08.49  
Tlx: 22.42.49



**SVIZZERIA**

**HUPAC**  
Viale R. Manzoni 6  
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.28.11  
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61  
Tlx: 84.20.42



**GERMANIA**

**KOMBIVERKEHR**  
Postfach 93 01 05  
D - 60456 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50  
Fax: (+ 49) 69 / 70.87.58  
Tlx: 41.63.99



**FRANCIA**

**NOVATRANS**  
21, Rue du Rocher  
F - 75365 Paris Cédex 08

Tel: (+ 33) 1 / 43.87.41.79  
Fax: (+ 33) 1 / 45.22.45 25  
Tlx: 28.56.25



**AUSTRIA**

**ÖKOMBI**  
Taborstraße 95  
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 330.75.21  
Fax: (+ 43) 1 / 330.75.21 - 80-83  
Tlx: 133.295



**POLONIA**

**POLKOMBI**  
ul. Targowa 74  
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 2 / 619.13.69  
Fax: (+ 48) 2 / 619.32.18  
Tlx: 81.24.89



**PORTUGALLO**

**PORTIF**  
Avenue Sidonio Pais, 4-4° - P.3  
P - 1000 Lisbonne

Tel: (+ 351) 1 / 52.35.77  
Fax: (+ 351) 1 / 315.36.13



**SCANDINAVIA**

**SKAN KOMBI**  
Thorsvej 8  
DK - 6330 Padborg

Tel: (+ 45) 74.67.41.81  
Fax: (+ 45) 74.67.08.98  
Tlx: 526.70



**OLANDA**

**TRAILSTAR**  
Albert Plesmanweg, 151  
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22  
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98



**BELGIO**

**T.R.W.**  
Avenue du Port, 100 / bte 1  
B - 1210 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 421.12.10  
Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59

THE EASY WAY