

Rapporto UIRR

1998



IMPRESSUM

Editore Responsabile: UIRR, Bruxelles
Susanne Kuschel

Fotografie: UIRR, Bruxelles

Creazione Grafica: Tostaky, Bruxelles

Stampato in Belgio

*Questo rapporto annuale è
stato stampato su carta riciclata.*





PREFAZIONE

L'anno 1999 potrebbe diventare un anno fatale per il trasporto combinato. Per la prima volta dopo decenni, quasi tutti gli operatori segnalano un calo nei volumi trasportati. Sebbene le società UIRR abbiano ancora potuto registrare un leggero aumento nel 1998, basato in parte sull'aumento a due cifre registrato nel primo semestre, la seconda parte dell'anno è stata caratterizzata da un ribasso che, purtroppo, è andato accentuandosi all'inizio del 1999. Già in occasione dell'Assemblea Generale nel settembre del 1998, l'UIRR aveva sottolineato pubblicamente come fossero insopportabili i ritardi dei treni circolanti sui principali assi internazionali ed aveva messo in guardia contro le pesanti conseguenze di questa situazione.

Sebbene numerose società ferroviarie non siano assolutamente in grado di fornire le prestazioni concordate con i clienti, e da loro pagate, stanno cercando - senza tenere conto delle perdite - di risanarsi attraverso gli aumenti di prezzo. La reazione del mercato non si è fatta attendere. Il divario tra le promesse della politica dei trasporti e le prestazioni delle società ferroviarie continua a crescere. Quale dovrà essere la lunghezza delle code sulle strade, prima che si faccia qualcosa? I contribuenti continueranno a sovvenzionare le società ferroviarie nel modo in cui fanno ora, anche quando un numero sempre maggiore di trasporti verranno trasferiti verso la strada? E' chiaro che un massiccio ritorno del trasporto combinato verso la strada non sarà tollerato dal grande pubblico.

L'UIRR rimane dell'avviso che l'idea di base della riforma ferroviaria sia giusta. Questa parte dal principio che, a regime, solo l'introduzione di una corretta concorrenza sulla rotaia permetterà di raggiungere un aumento di produttività corrispondente a quella degli altri settori economici e del trasporto. A breve termine una soluzione possibile sarebbe quella di considerare il trasporto combinato esattamente come il trasporto di passeggeri per treno o bus, cioè come un servizio pubblico e da finanziare a tale titolo. I sussidi conseguenti dovrebbero essere accordati in modo da non falsare la con-



WERNER KÜLPER

Presidente dell' UIRR

correnza, dovrebbero, cioè, essere aperti a tutti coloro che volessero offrire servizi di trasporto ferroviario. Canoni ridotti per le infrastrutture sarebbero probabilmente la soluzione più neutra. Essi sarebbero giustificati dal momento che non sono ancora stati realizzati (per mezzo di un sistema di canoni armonizzati per tutte le modalità di trasporto) la contabilizzazione dei costi esterni ed il maggior livello di sicurezza del trasporto ferroviario, come desidererebbe la Commissione Europea.

Nella situazione attuale, dove la rotaia continua ad accusare perdite di quote di mercato, la Commissione Europea e gli Stati-membri dovrebbero trasporre la liberalizzazione ferroviaria avviata nei fatti e introdurre alcune misure di transizione che:

- siano di sostegno alle società ferroviarie tradizionali che si evolvano verso la liberalizzazione
- mettano sotto controllo quelle che aumentino o estendano il loro monopolio
- sollevino i nuovi arrivati dai rischi non sopportabili e
- proteggano le società private che evolvono già in questo mercato ferroviario.

Fintanto che le condizioni quadro del trasporto ferroviario non saranno appropriate, la situazione per gli operatori del TC resterà difficile. Le società UIRR stanno sforzandosi di controllare la situazione in vari modi. Di conseguenza la UIRR ha elaborato nuove Condizioni Generali per creare un quadro giu-

ridico trasparente e favorevole alla clientela. Inoltre i suoi membri fanno tutto quanto è possibile per aumentare la produttività con un migliore utilizzo della capacità dei treni, evitando trasporti squilibrati nelle due direzioni, con l'estensione della rete di relazioni servite con treni shuttle anziché con traffico diffuso, con un miglioramento dell'offerta logistica grazie alla più moderna applicazione informatizzata, e con una più stretta collaborazione tra gli operatori. Quest'ultima non si limita al campo operativo; al contrario, essa può tradursi anche in alleanze o fusioni tra operatori. L'UIRR, in quanto associazione, ha reagito a questi cambiamenti del mercato del trasporto con una modifica del proprio Statuto che le permetta di diventare il rappresentante degli interessi di tutti gli operatori di TC indipendenti, anche se essi sono concorrenti tra loro. Gli sviluppi più

recenti dimostrano che tutti gli operatori hanno degli interessi comuni nel campo dell'armonizzazione delle tecniche, della telecomunicazione e del trattamento dei dati, della politica dei trasporti, delle condizioni quadro del TC, della qualità ferroviaria, etc. Gli operatori il cui capitale sia detenuto in modo maggioritario dalle società ferroviarie sono i benvenuti nella UIRR come membri associati. La società francese Compagnie Nouvelle de Conteneurs (CNC) è la prima ad aver aderito, nel 1998, grazie al nuovo Statuto.

Tutti gli operatori riuniti nella UIRR, già 17, sono coscienti che in un'epoca in cui la sopravvivenza di certe tratte di trasporto combinato e di certi operatori è minacciata, una UIRR forte, che agisca come catalizzatore dei progetti di standardizzazione e di innovazione a livello europeo è necessaria, non soltanto come interlocutore delle società ferroviarie, ma anche come consigliere indipendente della politica dei trasporti. Il pallone è nella loro metà campo. Non è più sufficiente lodare i vantaggi del trasporto combinato, ma è tempo di giocare le carte che si hanno sul tavolo senno, all'alba del terzo millennio, bisognerà constatare, con rincrescimento, che l'avvenire del trasporto combinato è già nel passato.



"FORZE COMBinate" DELL'INSIEME DEGLI ATTORI



RUDY COLLE

Direttore Generale UIRR, Bruxelles

Una politica dei trasporti che si impegni a dare più spazio al trasferimento delle merci su ferrovia e consideri giustamente la tecnica del combinato come la più adatta a realizzarne la rinascita, potrà realizzarsi solo se l'insieme degli attori coinvolti si impegnerà armoniosamente a raggiungere tale scopo.

Al momento, diverse società ferroviarie non adempiono più, da oltre un anno, alle condizioni contrattuali convenute sulla qualità delle loro prestazioni senza esimersi, nel contempo, di aumentarne i prezzi. Che si tratti di una deliberata opposizione di tali società alla liberalizzazione delle reti o della loro incapacità di gestirne i primi cambiamenti, l'effetto del loro comportamento - cui è urgente mettere fine - è quello di rendere fortemente inadeguati gli sforzi delle altre importanti entità impegnate nel processo di sviluppo del TC (è attualmente riconosciuto il fenomeno dell'abbandono della tecnica del combinato da parte della clientela).

Da parte loro, gli operatori membri della UIRR e le Autorità politiche non avevano mancato, per l'anno trascorso, di promuovere iniziative destinate ad aumentare il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia ed a contribuire allo sviluppo di un sistema di trasporto globalmente meno pressato dalla congestione e meno aggressivo per l'ambiente.

Per quanto concerne i nostri affiliati, parecchie rubriche del presente rapporto sono dedicate ai miglioramenti da essi apportati a servizi e prodotti. Sotto il coordinamento dell'Ufficio di Bruxelles essi hanno messo a punto nuove Condizioni Generali il cui obiettivo di renderle più favorevoli alla clientela, è stato realizzato con:

- l'impegno preso dalla società UIRR, partner contrattuale del cliente, di assumersi una responsabilità diretta in caso di incidenti, in modo che quest'ultimo non debba più rivolgersi al subappaltatore in difetto,
- una considerevole estensione della durata del contratto, e del periodo durante il quale la società UIRR assume tale responsabilità, e
- un aumento dei massimali di indennizzo.

Per quanto concerne il sostegno del TC da parte delle Autorità Comunitarie, tre sono i testi da mettere in evidenza:

- le proposte della Commissione di ristrutturazione delle Direttive 92/106 (Regole comuni) e 96/53 (Pesi e Dimensioni dei veicoli stradali). Una regola comunitaria dell'innalzamento del peso dei veicoli stradali per la trazione terminale, se possibile a 44 tonn./5 assi qualunque sia l'unità di carico utilizzata, rimpiazzerebbe utilmente le diverse disposizioni nazionali attualmente in vigore. L'UIRR, per contro, non approva il progetto di nuova definizione del TC in cui la distanza "autorizzata" per le suddette tratte è conteggiata come una percentuale restrittiva della distanza totale. Solamente la definizione attuale che permette il trasferimento - controllabile - da e verso il terminal adatto più vicino, assicura la necessaria flessibilità. Sono da mantenere pure le riduzioni o esenzioni delle tasse stradali nel TC, almeno fino a quando non siano prese delle misure che imputino, in modo equiparato, i costi esterni e di infrastruttura a tutte le modalità di trasporto.

- Il Libro Bianco edito lo scorso luglio affronta quest'ultimo tema, necessariamente controverso, in profondità. L'UIRR sostiene questo progetto che mira a correggere le attuali ineguaglianze - e, dunque, a mettere ciascuna modalità e le sue eventuali combinazioni - con dei principi comuni di ripartizione dei costi sopra indicati - in più giuste condizioni di concorrenza.

- Infine, le proposte delle Direttive diffuse a fine settembre riguardanti la liberalizzazione ferroviaria, contengono dei meccanismi di attribuzione e remunerazione delle tracce orarie molto precisi. Ciò in vista di una gestione neutra e trasparente delle capacità e dell'accesso alle infrastrutture che sia esente da discriminazioni per tutte le società ferroviarie, nuove o di origine straniera. Sono da sottolineare anche le regole che diversificano i costi d'accesso alla ferrovia in funzione della qualità del servizio. L'UIRR approva completamente anche il concetto di "candidato autorizzato" per mezzo del quale persone fisiche o enti aventi un micro o macro interesse economico all'acquisizione delle tracce orarie, come gli operatori, potranno ottenerle direttamente. Si tratta di un elemento chiave della liberalizzazione della ferrovia, senza il quale la scelta del fornitore della trazione ferroviaria resterebbe una nozione teorica dato che un operatore non potrebbe lasciarlo a favore di un altro più valido, senza abbandonare le tracce orarie che aveva pazientemente gestito a proprio rischio.

Nell'insieme questi progetti comunitari vanno nella direzione delle attese della UIRR. E' importante che, contemporaneamente, le Autorità revochino, con tutte le misure e sanzioni necessarie, le manovre di

opposizione o rallentamento di alcuni ferrovieri all'avvento di una sana concorrenza sulla rotaia. Per il TC le basi per servizi competitivi veramente internazionali sono state gettate con l'entrata in vigore, sei anni or sono, della Dir. 91/440. Possa l'applicazione, finalmente concreta, di questo testo-chiave, valido in tutta l'Europa, costituire una priorità per i futuri Commissario dei Trasporti e Parlamento Europeo ed in questo modo riconoscano che il TC rappresenta un contributo inevitabile alla mobilità.



Photo European Parliament



"FORZE COMBinate" IN SLOVENIA



ROK SVETEK

Direttore Generale Adria Kombi, Ljubljana

Nell'ottobre 1999 Adria Kombi celebrerà i suoi 10 anni di esistenza ed il 25esimo anniversario dall'introduzione del Trasporto Combinato. Infatti, l'autostrada viaggiante Ljubljana-Monaco era già stata instaurata nel 1974. Sebbene al momento della sua fondazione, nel 1989, numerosi esperti prevedessero per la società un breve avvenire, essa è sopravvissuta con successo a numerose turbolenze, allo smembramento della ex Jugoslavia ed a tutte le successive spiacevoli conseguenze. Le attività commerciali sono state adattate alla nuova situazione e la missione, lo sviluppo del Trasporto Combinato - soprattutto quello non accompagnato - sui territori di Slovenia e Croazia è stata portata avanti con una certa ambizione.

All'inizio Adria Kombi si è impegnata, in collaborazione con il Ministero dei Trasporti e delle Relazioni della Repubblica Slovena e la società ferroviaria nazionale (SZ), ad elaborare le condizioni-quadro che permettessero un sostenuto sviluppo del trasporto combinato e si è integrata nella rete europea del trasporto combinato per mezzo dell'associazione centrale UIRR. Senza il sostegno incondizionato dei partner UIRR, che hanno insegnato moltissime cose ad Adria Kombi, il passaggio non sarebbe stato possibile.

La globalizzazione dell'economia è fonte di nuove sfide. Vista la crescente domanda delle società logistiche, gli spedizionieri e i trasportatori sono d'accordo nel riconoscere che la combinazione stradale e, di conseguenza, la combinazione dei rispettivi vantaggi di sistema, portano agevolazioni in tutta la catena logistica. Le società che offrono un servizio completo estendono la propria attività e diventano sempre più influenti.

Le società ferroviarie europee non fanno eccezione a tale regola. Esse desiderano offrire servizi completi di logistica e trasporto. Per gli operatori del TC si tratta di una sfida supplementare, dato che ciò mette in pericolo la loro stessa esistenza. L'intenzione delle società ferroviarie è

chiara: vorrebbero riprendersi le attività degli operatori, soprattutto sui corridoi che rendono bene. La SZ, per esempio, ha sottoscritto un intento di collaborazione con le OBB. La collaborazione tra Adria Kombi e la società ferroviaria slovena è molto intensa: ecco perché vorrebbe rimanere un partner impegnato e competente delle società ferroviarie.

Molte cose dipendono evidentemente dalle relazioni che prevalgono tra le altre società membro e le loro società ferroviarie nazionali. Il mercato sloveno è talmente piccolo che non c'è posto per tre operatori di TC. Per tale ragione è inevitabile un'alleanza strategica tra i partner.

Adria Kombi si adegua alle nuove condizioni per mezzo di alleanze strategiche. In stretta collaborazione con il porto di Koper ed altri partner, come per esempio la SZ, ha creato, già tre

anni fa, un servizio logistico di "feeder indipendente" che collega il porto di Koper con Malta e Gioia Tauro. Per mezzo di tale società Adria Kombi propone la spedizione di contenitori in partenza dai suddetti porti verso destinazioni in Austria, Repubblica Ceca, Slovacchia, Ungheria, Croazia e Jugoslavia. Inoltre, Adria Kombi propone in tutta la Slovenia un servizio logistico completo. Con la società ferroviaria nazionale essa vorrebbe sfruttare l'eccellente posizione geografica di Ljubljana, dove i corridoi V e X si incrociano, per sviluppare un gateway verso l'Europa centrale e del sud-est. La realizzazione di un collegamento ferroviario diretto tra l'Ungheria e la Slovenia, avrà, pure, un effetto positivo sul trasporto.

Disgraziatamente, la situazione sui Balcani non si è ancora stabilizzata. I problemi politici ed economici focalizzati sulla ricerca di una soluzione della situazione nella regione, stanno frenando lo sviluppo del trasporto combinato. La fondazione di una società croata per il trasporto combinato -Crokombi - è molto interessante. L'ottima collaborazione con Crokombi contribuisce fortemente allo sviluppo del trasporto combinato nel sud-est dell'Europa. La domanda di trasporto nei Balcani, soprattutto con partenza dal porto di Koper e dalla UE è impressionante, anche se l'infrastruttura di cui il TC necessita fa difetto. La mancanza di armonizzazione di una politica dei prezzi tra le diverse società ferroviarie pone, al momento, gravi problemi. In rapporto al trasporto stradale, i prezzi praticati sono semplicemente tutt'altro che concorrenziali, soprattutto quando si confronta la qualità del servizio (ritardi nelle spedizioni).

Adria Kombi pone molta attenzione alla garanzia di un alto livello qualitativo dei propri servizi. Per questo Adria Kombi ha introdotto un sistema secondo le norme ISO 9002, che, probabilmente, sarà certificato nel secondo semestre del 1999. Con la SZ che ha già ottenuto la certificazione ISO 9001, Adria Kombi offre un sistema di qualità coordinato, rispondente alle norme internazionali. Un nuovo sistema informatico di elevate prestazioni permette, inoltre, un controllo dei treni in tempo reale ed un adeguamento estremamente rapido alla domanda della clientela.





"FORZE COMBinate" NELLA REGIONE ALPINA



THEO ALLEMANN

Direttore Generale Hupac S.A., Chiasso

Stiamo attraversando un periodo di turbolenza: il mercato del trasporto è in forte evoluzione, le società ferroviarie nazionali sono alla ricerca di una nuova organizzazione strategica. La pressione sugli operatori si accentua causa gli episodi di vendita diretta da parte delle società ferroviarie. Parallelamente, sale la pressione sulle società ferroviarie nazionali a seguito dell'arrivo sul mercato di società ferroviarie private.

Per Hupac, l'anno 1998 è stato caratterizzato da tre importanti decisioni di politica interna svizzera che influenzeranno considerevolmente il trasporto nazionale e il transito del nostro paese. Si tratta dei canoni per i trasporti con veicoli pesanti in funzione delle prestazioni (LSVA) e dei nuovi collegamenti ferroviari transalpini (NEAT) approvati in occasione dei referendum tenuti nell'autunno 1998 - ma anche dell'apertura nei negoziati tra l'Unione Europea e la Svizzera, di cui una parte riguarda la politica di transito.

L'aumento del peso massimo autorizzato in Svizzera da 28 a 40 ton., permetterà al trasporto stradale di aumentare considerevolmente la propria produttività. Ciò non potrà essere compensato dai canoni fiscali previsti. Soprattutto nel periodo di transito dal 2001 al 2006, data in cui tale aumento entrerà in vigore, misure di accompagnamento dovranno aiutare il trasferimento dei trasporti di grande volume dalla strada verso la rotaia, come ha stabilito il popolo svizzero per mezzo dell'iniziativa alpina. L'assenza completa del canone LSVA, di cui accennato sopra, per la tratta stradale da e per i terminal di TC, l'abolizione dell'attuale concetto radiale, prezzi migliori per le tracce orarie per il transito ferroviario e la connessione tra il contingente stradale ed il ricorso al trasporto combinato, fanno parte di tali misure.

Il trasferimento dalla strada verso la rotaia richiede una riforma urgente del sistema ferroviario. Questa non ha ancora compiuto i progressi

sperati e le possibilità per terzi di accedere alle reti ferroviarie sono molto limitate. Beninteso non è facile modificare in breve tempo strutture che esistono da più di 150 anni. Conflitti sociali, scioperi, problemi di qualità e guerre dei prezzi sono conseguenze di cui alcune società ferroviarie risentono prima di altre. Nel 1998, questa situazione ha causato a numerose società ferroviarie un degrado nelle prestazioni che ha avuto effetti negativi anche sullo sviluppo del trasporto combinato.

Hupac ha reagito a questa situazione sviluppando, in collaborazione con i gestori ferroviari interessati, una serie di misure chiamate "Quality Circles" che mirano a migliorare il livello qualitativo. Nel novembre 1998, Hupac ha potuto constatare che alcune di queste misure erano state impiegate con successo mentre altre erano ancora in fase di realizzazione.

In un tale scenario, affinché il trasporto combinato continui a progredire, è importante cercare ed instaurare sistemi migliorativi di produzione. In questo contesto Hupac si riferisce ai treni shuttle che ha sviluppato per

prima, al concetto dei gateway ed al programma informatico GOAL, messo a punto in collaborazione con Cemac. Attualmente quattro operatori europei utilizzano tale software. Con Hupac, Cemac e Trailstar, anche Novatrans si annovera tra gli utilizzatori di GOAL. Nel 1998 l'operatore di TC francese ha installato tale sistema in quasi tutti i terminal e ne registra le prime esperienze positive.

Hupac attende anche dei segnali positivi per una rapida apertura da parte delle reti ferroviarie. A causa della concorrenza, la ferrovia sarà costretta a svariate innovazioni: dalla maggior produttività alla miglior qualità di servizio. In questo quadro, la politica dovrà rapidamente tracciare la via da seguire: prezzi di tracce orarie concorrenziali, favorevoli e trasparenti per il trasporto combinato nonché un accesso facilitato e non discriminatorio di terzi verso le reti ferroviarie, ne sono le condizioni minime indispensabili.

I clienti del trasporto combinato ed i grandi caricatori europei confidano in un "modal shift" e in una adeguata logistica-merci. La razionalizzazione della catena di trasporto, l'inserimento di unità di carico nella catena logistica e la formazione di treni misti originati dai grandi produttori contribuiranno a trasferire maggiori potenziali verso il trasporto combinato. Per mezzo dei suoi clienti e in collaborazione con le società ferroviarie, Hupac si impegnerà ancora di più nel processo logistico per l'industria.

Il consolidamento della sua presenza sui principali mercati europei, sola o con dei partner, è indispensabile. Solo in tal modo sarà possibile reagire ai rapidi cambiamenti del mercato del trasporto combinato e cogliere le occasioni che si presenteranno.

Il trasporto intermodale rimane una sfida. La struttura attuale del gruppo Hupac e le sue moderne infrastrutture incoraggiano ad accettare tale sfida e a continuare a giocare un ruolo importante nel mondo del trasporto europeo con dei partner che rispondano ai criteri e al profilo di Hupac.





FORZE COMBinate NELLA REPUBBLICA CECA

La situazione in Europa è caratterizzata da un aumento del trasporto merci via strada. L'abbandono della ferrovia da parte dei trasportatori merci est-europei ha provocato, nel nostro paese, un sovraccarico dell'infrastruttura stradale, che, come conseguenza, ha portato ad un aumento degli incidenti stradali e, soprattutto ai posti di frontiera, dell'inquinamento ambientale e acustico.

Per alleggerire le strade dal sovraccarico di transito tra il "land" della Sassonia e la Repubblica Ceca, i Ministri competenti dei due paesi, insieme alle società UIRR Kombiverkehr e Bohemiakombi, hanno lanciato l'innovativo progetto di un'autostrada viaggiante tra Dresda e Lovosice. Grazie al sostegno finanziario dei governi, dall'autunno 1994 ben dieci treni con 23 mezzi pesanti attraversano la valle dell'Elba. Invece di dover affrontare lo stress della strada e le code alla frontiera, gli autisti possono riposarsi nelle cuccette dei treni. Il tasso di riempimento in rapida progressione ha contraddetto le argomentazioni degli scettici che avevano dubitato della praticissima soluzione del trasporto combinato. Poco più di quattro anni dall'inizio di tale servizio di autostrada viaggiante, i treni sono caricati mediamente al 75% ed in certi periodi anche a più dell'80%. Di conseguenza, almeno 400 camion al giorno sono tolti dalle strade che attraversano i Monti Metallici. Numerosi clienti da tempo sfruttano il vantaggio della previsione di consegna dei propri trasporti. Il ricorso all'autostrada viaggiante è vantaggioso soprattutto quando si tratti di prodotti la cui consegna deve essere rispettata in modo imperativo (es. prodotti chimici con temperatura controllata o parti staccate per l'industria automobilistica ceca in pieno sviluppo) dato che ne risulta migliorata la qualità di tutta la catena logistica.

I volumi trasportati sono rapidamente aumentati e nell'ottobre 1998 si è potuto festeggiare il trasferimento del



**VLADIMÍR
FIŠER**

**ERHARD
HERRSTRÖM**

Direttori Generali di Bohemiakombi, Praga

333.333esimo camion. Inoltre, l'autostrada viaggiante è resa sempre più interessante attraverso una serie di miglioramenti ed una estensione della gamma dei servizi. Il vantaggio principale è il trasporto in meno di tre ore, che non può essere realizzato via strada anche quando le condizioni climatiche siano ottimali e gli stop alla frontiera molto brevi. Dalla fine del 1996, nei due terminal possono essere effettuati controlli veterinari di modo che si possano trasportare anche animali. In breve tempo la frequenza può essere portata a due coppie di treni al giorno. Sulle proprie tracce orarie la società ferroviaria ceca dà la priorità a questi treni immediatamente dopo gli Eurocity del trasporto passeggeri, cosa unica nel trasporto ferroviario europeo. Al momento della definizione degli orari ferroviari, la società ferroviaria, di nuovo, fa prevalere la flessibilità e migliora il servizio grazie a partenze supplementari serali, nelle ore di punta, per poter pienamente rispondere alla domanda del mercato.

Parlando di autostrada viaggiante, Bohemiakombi ha fatto le sue prime esperienze con

quella che collega Ceské Budejovice e Villach. Gestita insieme ad Oekombi, essa funziona regolarmente dall'autunno 1993. Attualmente circola un solo treno al giorno per direzione, ma grazie al sostegno finanziario dell'Austria la domanda è in aumento. Il progetto di un secondo treno potrebbe essere realizzato al momento dell'elaborazione del prossimo orario, dopo il compimento dei lavori di elettrificazione sulla parte ceca.

A seguito del miglioramento della situazione del trasporto combinato non accompagnato con la costruzione di terminal adeguati e l'accesso a vagoni e tracce orarie sufficienti, i flussi di trasporto si spostano poco a poco verso questo sistema. Alla lunga sarà quello che dovrà dominare. In stretta collaborazione con i suoi partner UIRR, Bohemiakombi sta sviluppando offerte competitive per l'Europa. Dato che, tenendo conto delle dimensioni del Paese, il mercato ceco è troppo piccolo per sviluppare redditizi trasporti nazionali, è essenziale rivolgersi alle linee del traffico internazionale. Nel campo import-export, il trasporto dei container marittimi, soprattutto verso i porti tedeschi del Mare del Nord, costituisce la maggioranza del trasporto non-accompagnato. Stanno guadagnando importanza anche i trasporti continentali, soprattutto quelli verso la Polonia. Le casse mobili, predominanti in Europa, sono sempre più utilizzate. Il treno completo tra lo stabilimento Skoda, ubicato a Mlada Boleslav, e lo stabilimento di montaggio a Poznan, è il risultato dell'eccellente collaborazione tra il costruttore automobilistico Skoda, il trasportatore Rosner, Polkombi e Bohemiakombi. Le casse mobili sono trasportate durante la notte su una distanza di circa 500 Km, di modo che le parti siano disponibili al mattino dopo.

Questo esempio di collaborazione internazionale tra la politica e l'industria è la miglior prova che un efficace trasferimento di trasporti stradali è possibile e che il trasporto combinato può essere considerato come il motore dello sviluppo di un sistema di trasporto europeo rispettoso dell'ambiente.





"FORZE COMBinate" NEL CAMPO DELL'INFORMATICA



MARTIN BURKHARDT

Direttore Generale Aggiunto, UIRR Bruxelles

La collaborazione tra le società UIRR sul piano dell'organizzazione e della commercializzazione dei trasporti internazionali si intensifica sempre di più. Sono ormai diversi anni che la UIRR ha definito il proprio messaggio. Per l'industria si tratta quasi di uno "standard" che permette di scambiare qualsiasi importante informazione relativa al traffico, con i partner-operatori.

Quando, qualche anno fa, ciascuna società stava cercando di sviluppare le proprie applicazioni informatiche, ci si è resi conto che i costi e la complessità dei lavori oltrepassavano le possibilità di una singola società. In generale si può osservare che, nel trasporto combinato europeo, ci si concentra su alcuni tipi di sistema informatico e di telecomunicazione. Così le società Cemmat, Trailstar e Novatrans si sono collegate alla soluzione informatica "Goal-Online" della collega Hupac e continuano a svilupparlo insieme. Dall'altra parte, il sistema di comunicazione decentralizzato "Ali-Baba" dell'operatore tedesco Kombiverkehr è utilizzato anche da Bohemiakombi, Combiberia e SweKombi. Nel campo delle telecomunicazioni una tale cooperazione arriva fino alla creazione di operatori internazionali virtuali. Questi sviluppi possono essere osservati rispetto agli assi: Cemmat, Hupac e Kombiverkehr collaborano in vari modi sul principale asse di trasporto transalpino.

Il progetto CESAR (Co-operative European System for Advanced Information Redistribution) promosso all'interno del quarto programma-quadro dalla Commissione Europea e del Ministero Svizzero per l'Insegnamento e le Scienze fa ottimi progressi. Sotto la direzione dell'Ufficio UIRR a Bruxelles e grazie al sostegno scientifico della SGKV (Studiengesellschaft für Kombinierten Verkehr) a Francoforte, si sono stabilite alcune norme europee di interfaccia con clienti del

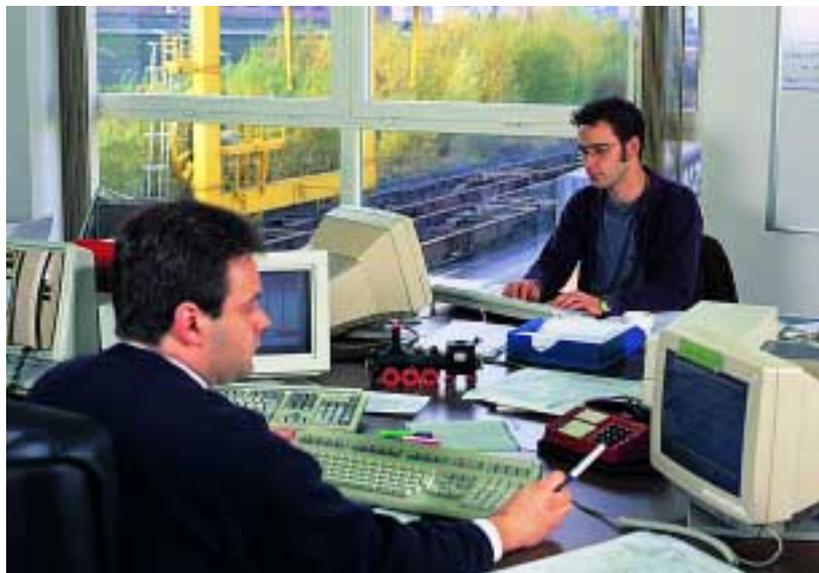
trasporto combinato. Il ricorso ad Internet come mezzo di comunicazione permetterà di effettuare prenotazioni on-line e risponderà a domande sulla posizione dei treni a tutti gli operatori che partecipano al progetto.

I due sistemi informatici Goal e Ali-Baba, che numerosi grossi clienti di tre società della UIRR già utilizzano per le proprie prenotazioni on-line, continueranno ad esistere indipendentemente l'uno dall'altro, in modo che tali clienti abbiano accesso costante ai sistemi per le loro abituali interfacce. Verso la metà del 1999, i partner del progetto installeranno un server CESAR comune, gestito da un competente fornitore Internet con base ad Amsterdam. In un primo tempo tutte le informazioni sulle varie spedizioni degli operatori partecipanti al progetto, saranno scambiate per mezzo di un data base centrale disponibile sul server. Cominciando dall'autunno 1999, saranno effettuati alcuni test con i clienti e, se tutto procederà come previsto, tutti i regolari clienti di Cemmat, Hupac e Kombiverkehr potranno, dal gennaio 2000, effettuare prenotazioni via Internet e chiedere informazioni sulla posizione di tutte le spedizioni gestite dai tre operato-

ri. Durante la fase di test dovranno essere risolti alcuni problemi (come quello della protezione dei dati) per far sì che i numerosi interessati (destinatario della fattura, spedizioniere, destinatario merce, collaboratori degli operatori del TC ed agenti dei terminal, ...) ricevano tutte le informazioni di loro competenza, ma nulla di più. Inoltre, la gestione delle parole d'ordine non deve diventare troppo complicata. Parallelamente, le interrogazioni sulla banca dati dovranno essere standardizzate per permettere risposte rapide da un lato, ma per trattare, dall'altro lato, il numero di richieste più esteso possibile.

Esiste il rischio, per gli operatori, di una crescente dipendenza da un sistema comune. Di conseguenza essi definiranno norme di qualità molto severe per se stessi e per gli operatori che dovessero aggiungersi più avanti. Tuttavia CESAR presenta numerosi vantaggi: indica il cammino verso un servizio di trasporto combinato semplice, efficace, unificato a livello europeo e, di conseguenza, molto vantaggioso per la clientela. Malgrado il data-base centrale sulla posizione dei treni e le direttive comuni per la prenotazione delle spedizioni, il progetto lascia abbastanza spazio alla concorrenza tra gli operatori interessati. Grazie alla competenza delle agenzie e dei partner contrattuali, ciascun operatore è in grado di definire l'attualità, la rapidità e la precisione con cui scegliere le informazioni da trasmettere al cliente.

I partner attuali del progetto CESAR hanno intenzione di aprire il loro sistema, nel corso del 2000, ad altri partner e a nuovi servizi e si augurano che la Commissione Europea sosterrà il seguito degli studi e dei suoi sviluppi con un progetto complementare. Dall'estate 1999, tutti gli interessati potranno visitare il sito Internet <http://www.cesar-online.com>, dal momento che il server comporta, ugualmente, una parte aperta a tutti e che darà le più ampie informazioni sullo stato di avanzamento di tale progetto.





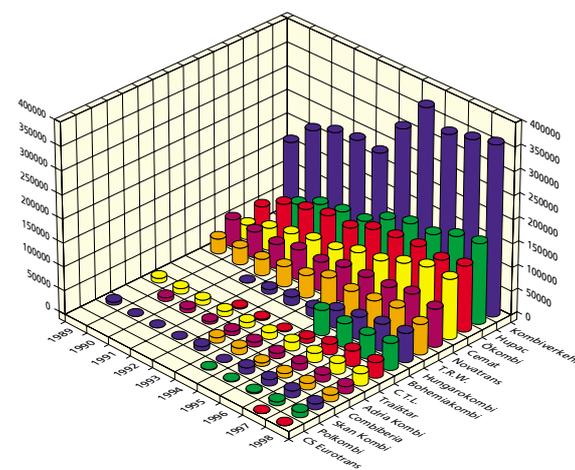
TENDENZE

TRAFFICO INTERNAZIONALE

I problemi di qualità delle società ferroviarie si riflettono sulle statistiche. Per la prima volta dalla sua esistenza, la UIRR non può registrare che un leggero aumento del suo traffico. Aumenti a due cifre si ritrovano solo su qualche relazione dell'Autostrada Viaggiante dei Paesi dell'Est. La corrente di traffico più utilizzata è nuovamente quella tra la Germania e l'Italia, via Brennero e Gottardo. Altre relazioni transalpine importanti sono quelle tra i Paesi Bassi, il Belgio, la Gran Bretagna, la Francia e l'Italia.

Società *	Spedizione 1998**	+/- in %
Kombiverkehr	358.727	3 %
Hupac	169.776	5 %
Ökombi	138.737	9 %
Cemat	126.726	-2 %
Novatrans	80.364	-9 %
T.R.W.	64.208	-14 %
Hungarokombi	61.436	9 %
Bohemiakombi	56.597	15 %
C.T.L.	32.674	1 %
Trailstar	25.699	13 %
Adria Kombi	15.161	2 %
Combiberia	13.846	3 %
Skani Kombi	12.103	-16 %
Polkombi	11.147	40 %
CS Eurotrans	144	-65 %
Totale Spedizioni	1.167.345	2 %
Totale TEU	2.684.892	2 %

Membro associato	Spedizione 1998**	+/- in %
CNC (TEU)	165.495	11 %
Totale TEU	2.850.387	3 %

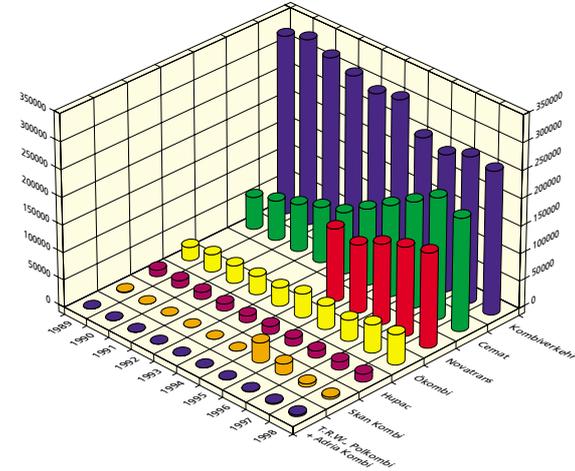


TRASPORTO NAZIONALE

Mentre in Austria e in Francia il traffico nazionale era in aumento, due grandi correnti di traffico nazionale hanno registrato una stagnazione: in Germania e, per la prima volta dopo anni di aumenti costanti, in Italia.

Società *	Spedizione 1998**	+/- in %
Kombiverkehr	260.927	-2 %
Cemat	205.420	-7 %
Novatrans	172.277	6 %
Ökombi	55.254	7 %
Hupac	14.442	-2 %
Skani Kombi	3.886	-32 %
T.R.W.	2.829	21 %
Polkombi	288	-16 %
Adria Kombi	32	-85 %
Totale Spedizioni	715.355	-1 %
Totale TEU	1.645.315	-1 %

Membro associato	Spedizione 1998**	+/- in %
CNC (TEU)	556.200	-3 %
Totale TEU	2.201.515	-2 %



I risultati della CNC, che ha aderito alla UIRR come membro associato, sono indicati separatamente perché questa società occupa una diversa posizione sul mercato. Mentre i membri attivi organizzano, per le società di logistica e gli spedizionieri, dei trasporti per ferrovia da terminal a terminal, CNC offre, con container, l'insieme della catena del trasporto, compresa la tratta stradale.

* 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).

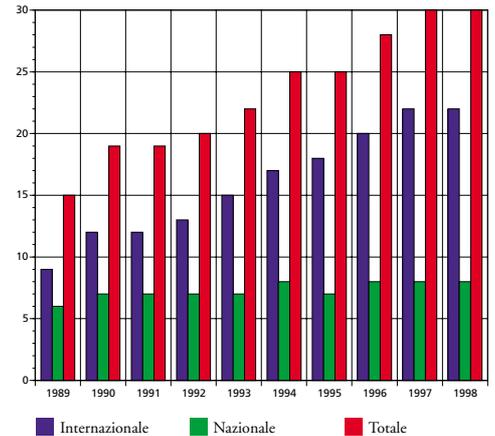
TRAFFICO TOTALE

Nel totale di 30 miliardi di tonnellate kilometro trasportate, i trasporti internazionali dominano, nuovamente, con un 61%. Le distanze medie sono nell'ordine di 640 km per il nazionale e 770 km per l'internazionale.

TRASPORTO NAZIONALE (NAZ.) ED INTERNAZIONALE (INT.) IN MRD. TONN/KM.

Anno	Int.	Naz.	Totale
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	25
1995	18	7	25
1996	20	8	28
1997	22	8	30
1998	22	8	30

Senza CNC



Con il nuovo membro associato CNC (non compreso nella tabella esposta) le società UIRR trasferiscono sulla rotaia più di 8.800 trasporti stradali di lunga distanza, nel 1998 un totale di 1,8 mio di spedizioni, ovvero 5,1 mio di TEU.

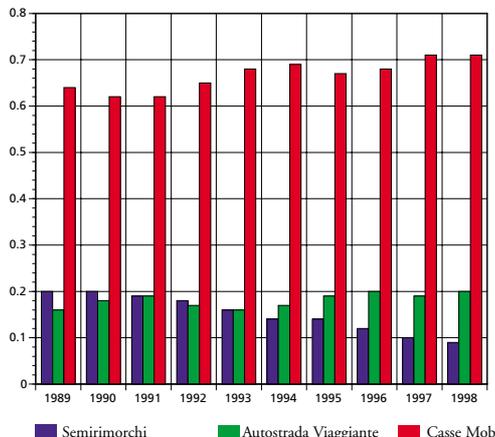
TECNICHE

Nel 1998 la quota parte di casse mobili e container è rimasta costante con il 71% delle spedizioni. Mentre si mantiene la tendenza a lungo termine del ricorso alle casse mobili e container, la quota dei semirimorchi si è nuovamente ridotta al 9% circa. Le Autostrade Viaggianti hanno aumentato la posizione con un 20% delle spedizioni totali.

RIPARTIZIONE DELLE TECNICHE DI TC IN PERCENTUALE %

Anno	SR	AV	CM
1989	20%	16%	64%
1990	20%	18%	62%
1991	19%	19%	62%
1992	18%	17%	65%
1993	16%	16%	68%
1994	14%	17%	69%
1995	14%	19%	67%
1996	12%	20%	68%
1997	10%	19%	71%
1998	9%	20%	71%

Senza CNC





RAPPORTI DELLE SOCIETÀ

ADRIA KOMBI, Ljubljana, purtroppo non è riuscita a mantenere la crescita dell'anno precedente. La crisi in Russia e in Europa Centrale insieme al sovraccarico stradale che ne è seguito hanno provocato, su alcune relazioni, una diminuzione della competitività del Trasporto Combinato. L'aumento nelle condizioni d'acquisto preteso dalle società ferroviarie non ha facilitato le cose. Nel 1998 è stato compiuto il rinnovo completo del sistema informatico interno. Attualmente Adria Kombi si concentra sull'implementazione delle proprie reti TAD in collaborazione con i partner UIRR, i propri clienti e le società ferroviarie.

BOHEMIAKOMBI, Praga. Nel 1998 la situazione economica non è migliorata in modo percettibile. Di conseguenza è più che rimarchevole che l'operatore Ceco abbia potuto registrare un aumento a due decimali. Il nuovo asse, gestito con Polkombi si è sviluppato in modo molto positivo. Anche il trasporto non accompagnato ha raggiunto una crescita del 9%. La relazione più importante rimane l'autostrada viaggiante Dresda-Lovosice con 10 treni per senso al giorno, gestiti su richiesta del "land" della Sassonia e in accordo con il Ministero dei Trasporti Ceco.

CEMAT, Milano ha fortemente sviluppato i rapporti con la Bielorussia e la CEI. Allo scopo di intensificare e facilitare le attività future, una filiale "Cemat Est" è stata fondata a Brest (Bielorussia). Nel quadro del corridoio Europa del Nord - Grecia, attraverso l'Italia, è importante menzionare l'accordo concluso con Medlink, la prima compagnia marittima sulla via Brindisi-Patrasso, che ha permesso a Cemat di migliorare la propria offerta. Grazie alla fruttuosa collaborazione con Kombiverkehr, uno shuttle con 5 corse settimanali per senso è stato attivato sulla linea Milano-Monaco. In stretta collaborazione con le FS Cemat effettua, dal luglio 1998, l'80% dei suoi trasporti nazionali con treni shuttle. A dicembre 1998 ha ottenuto la Certificazione di Qualità ISO 9002.

COMBIBERIA, Madrid, per la prima volta

dalla sua creazione, la società spagnola ha terminato l'anno con un volume di traffico in regressione, conseguenza diretta degli scioperi delle società ferroviarie. Bisogna tuttavia notare il punto positivo della fedeltà della clientela al Trasporto Combinato. Come numerose altre società l'operatore spagnolo è incastrato tra i prezzi molto bassi del trasporto stradale ed i prezzi delle prestazioni ferroviarie, anche se la Penisola Iberica dispone di un grande potenziale che potrebbe essere acquisito dalla Comibiberia per il TC.

CS EUROTRANS, Žilina, è diventata - malgrado la breve esistenza - un operatore di TC riconosciuto tanto in Slovacchia che nel resto dell'Europa. La gestione dei treni shuttle, che servono da ponte per il trasporto merci verso l'Europa occidentale, comprovano la competenza della società slovacca in alcuni progetti di trasporti internazionali. Tenuto conto degli attuali problemi della società ferroviaria nazionale, CS Eurotrans deve impegnarsi maggiormente a migliorare il proprio bilancio commerciale, attualmente negativo. Il 1999 dovrà essere l'anno di un'importante apertura grazie all'intensificazione della collaborazione con le società della UIRR ed ai contatti commerciali con i paesi vicini.

CTL, Londra, ha potuto confermare la propria posizione di principale operatore attraverso il Tunnel della Manica. Essa offre una vasta gamma di servizi tra Londra, le Midlands, Manchester, Liverpool, Glasgow e l'Italia e la Francia. Con l'intento di estendere continuamente le proprie attività, la società britannica propone anche linee di traffico che non attraversano il Tunnel. Si tratta, tra gli altri, di collegamenti tra Cardiff, Manchester, Crewe et Purfleet in Gran Bretagna e Zeebrugge sul continente. Con i partner UIRR Novatrans e Cemat, CTL partecipa attivamente ad un progetto informatico innovativo, allo scopo di migliorare ulteriormente il controllo delle UDC.

HUNGAROKOMBI, Budapest, può nuovamente fregiarsi di aver migliorato i trasferi-

menti dal trasporto stradale alla rotaia, anche se si tratta principalmente di trasporti con l'autostrada viaggiante la cui crescita è soprattutto dovuta alla relazione Szeged-Wels. Investimenti per il miglioramento della qualità come, per esempio, vagoni dedicati all'autostrada viaggiante, hanno certamente contribuito a questo positivo risultato. Seguendo l'esempio di altri paesi, il trasporto non accompagnato ha subito una stagnazione. Hungarokombi ha una partecipazione nella società che gestisce il terminal di Győr, il secondo più grande dell'Ungheria. Importanti e regolari trasporti con partenza/arrivo da questa regione sono attesi nel futuro. Due anni fa l'operatore ungherese è stato fra i primi a creare una sua pagina su Internet e di recente vi offre anche un servizio molto esclusivo grazie al quale i clienti dell'autostrada viaggiante possono consultare con giorni di anticipo la lista - aggiornata ogni 15 minuti - che evidenzia tutti i posti disponibili.

HUPAC, Chiasso, può vantarsi - malgrado la generale stagnazione - di un risultato che si pone appena sotto ai pronostici. Per controllare tale situazione, l'operatore svizzero usa tutti gli strumenti a sua disposizione quali lo sviluppo delle relazioni con treni shuttle, il non ricorso ai trasporti a vuoto e le moderne applicazioni informatiche. Il mantenimento di uno sviluppo accentuato può essere realizzato solo attraverso un considerevole aumento della produttività delle società ferroviarie, che implica una liberalizzazione a livello europeo dell'accesso alle reti ed un trattamento equalitario di tutti gli attori sul mercato. Cooperazione e collaborazione con altre società che siano dello stesso avviso, costituiscono la componente maggiore della strategia della Hupac. Le partecipazioni alle società Trailstar e Swe Kombi ne hanno permesso l'introduzione in importanti mercati.

KOMBIVERKEHR, Francoforte. Dopo un inizio d'anno molto promettente, l'operatore tedesco ha subito, nel corso del secondo semestre, una progressiva regressione dei trasporti che ha portato - nel corso dell'anno - solo ad





RAPPORTI DELLE SOCIETÀ

un moderato aumento dei volumi di traffico. Sebbene alcune relazioni internazionali verso l'Europa dell'Est o verso la Spagna abbiano ottenuto un interessante sviluppo, la scarsa qualità delle prestazioni ferroviarie ha impedito un aumento decisivo. Per quanto concerne il trasporto nazionale, Kombiverkehr attende nuovi impulsi da una struttura di rete modificata, sviluppata in collaborazione con DB Cargo e che risponda maggiormente alle attese dei clienti del trasporto combinato. Diversi progetti informatici, per esempio un'estensione del sistema di gestione ed un controllo via satellite del treno verso la Romania, sono stati avviati con lo scopo di migliorare la competitività e il servizio alla clientela.

NOVATRANS, Parigi, ha, come la maggior parte dei suoi partner, registrato sviluppi contraddittori. I trasporti nazionali, che fino a settembre hanno avuto un buon andamento, sono stati intaccati, verso la fine dell'anno, dai problemi sociali interni della SNCF. Dopo un iniziale equilibrio dei trasporti internazionali nel primo trimestre, si è registrata una tendenza al ribasso che si è accentuata negli ultimi mesi a seguito degli aumenti nelle tariffe ferroviarie internazionali, dell'insufficiente qualità delle prestazioni ferroviarie e di un eccessivo numero di conflitti sociali. L'officina di riparazione e manutenzione dei vagoni ferroviari, che ha una capacità di 700 unità, ha ottenuto, per l'eccellente lavoro svolto, la certificazione ISO 9002.

ÖKOMBI, Vienna, ha avuto, sotto diversi aspetti, un'annata storica. Da un lato ha festeggiato un compleanno, i primi quindici anni di esistenza, dall'altro lato il 1998 è stato decisivo per l'autostrada viaggiante. La società austriaca è riuscita a migliorare l'offerta sul transito alpino grazie all'aumento delle partenze e a prezzi più interessanti. Il trasporto non accompagnato, che è in concorrenza diretta con il trasporto stradale liberalizzato, ha avuto un anno difficile. Soprattutto i trasporti verso la Germania hanno dovuto far fronte ad una diminuzione del volume che ha condotto alla

soppressione del treno completo Vienna/Wels - Hannover. Di conseguenza è stato perseguito lo sviluppo del concetto "gateway verso l'Europa dell'Est" con la creazione del traffico d'"antenna" verso i gateway di Vienna e Wels. Per il futuro la rete dei treni completi dovrà essere ampliata con nuove forme di collaborazione.

POLKOMBI, Varsavia, è riuscita ad aumentare i suoi volumi con intensificate e mirate misure di marketing. Il suo terminal di Kobylnica, presso Poznan, è entrato in servizio e si è integrato con successo alla rete del trasporto combinato. La collaborazione con il partner olandese Trailstar si è intensificata, durante il mese di ottobre, con l'apertura del collegamento Rotterdam-Varsavia. Ciò ha permesso di costruire le fondamenta per un collegamento est-ovest di alta qualità. La collaborazione con Bohemiakombi si è pure sviluppata in modo interessante. Inoltre, Polkombi partecipa attivamente ad alcuni progetti con altri partner UIRR.

SKAN KOMBI, Padborg. Come negli altri paesi dell'Unione Europea, il Trasporto Combinato strada-rottaia in Scandinavia è influenzato dalle vendite dirette delle società ferroviarie che, a causa dei prezzi praticati, minano la ragione stessa dell'esistenza degli operatori. A causa di questi aggravanti fatti, Skan Kombi sarà liquidata dal gennaio 1999. Gli operatori riuniti sotto questo denominatore comune continueranno pertanto ad esistere come società distinte. La struttura delle società della Kombi Dan (spedizionieri e altre società di trasporto) non sarà modificata. Per contro, la partecipazione dei partner UIRR Hupac e Kombiverkehr nella Swe Kombi, aumenterà l'efficacia degli operatori svedesi sul continente.

TRAILSTAR, Rotterdam, ha conosciuto un anno denso di cambiamenti. Dopo uno sviluppo positivo all'inizio dell'anno, la crescita si è fatta stagnante verso la metà dell'anno. In giugno il partner UIRR Hupac ha ripreso la maggioranza delle quote della società, cosa che ha rinforzato la collaborazione a tutto vantag-

gio della clientela. Da ottobre un treno, gestito in collaborazione con European Rail Shuttle e Polkombi circola verso Varsavia e dal mese di novembre il terminal di short-sea "RST" è collegato con l'Italia con un treno shuttle. Un forte aumento si è registrato sugli shuttle tra Rotterdam e il nord Italia e l'Austria. Inoltre Trailstar si sta impegnando a trovare nuove soluzioni per ritrovare i tassi di crescita di questi ultimi quattro anni.

TRW Bruxelles, come tutti gli altri partner UIRR, ha dovuto far fronte alla cattiva qualità delle prestazioni ferroviarie. Comparato al 1997, il ritardo nella messa a disposizione del treno al terminal di arrivo è raddoppiato e ammonta a circa 7 ore. Una tale situazione ha fatto perdere fiducia ad un gran numero di trasportatori e obbligato la TRW a ridurre in modo drastico la propria offerta. Le cause di questi problemi sono ormai ben note: soprattutto la mancanza di mezzi umani e di materiale delle società ferroviarie e della loro incapacità di trovare soluzioni efficaci in modo rapido. Cemac, Novatrans e SNCB/NMBS, nel contesto di un aumento del capitale e con lo scopo di creare nuovo interesse e nuovo slancio per il TC, hanno acquisito la maggioranza delle quote di TRW.

MEMBRO ASSOCIATO

CNC, Vincennes, è diventato membro associato dell'UIRR nel corso del 1998. Dopo tre anni di aumenti a due decimali, questa società, che trasporta soprattutto contenitori marittimi, ha dovuto accusare una generale diminuzione, anche se nel primo trimestre la crescita è rimasta elevata. E' stata intensificata la collaborazione con "Inter Ferry Boats". Un accordo di collaborazione con la società Americana "Riss Companies" è sfociato in un "Intermodal Marketing Company" che commercializza i trasporti intermodali. Nel quadro della sua politica ambientale, la società ha concluso un contratto con Elf Antar France per l'utilizzazione sperimentale di carburanti più rispettosi dell'ambiente per quanto concerne la tratta stradale.





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

UIRR
rue Montoyer 31/bte 11
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 548.78.90
Fax: (+ 32) 2 / 512.63.93
E-Mail: headoffice.brussels@uirr.com



SLOVENIA

ADRIA KOMBI
Tivolska 50
SLO - 1000 Ljubljana

Tel: (+ 386) 61 / 131.01.57
Fax: (+ 386) 61 / 131.01.54
E-Mail: infor@adriakombi.si



REPUBBLICA CECA

BOHEMIAKOMBI
Opletalova 6
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76
Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80
E-Mail: bohemiakombi@mbox.vol.cz



ITALIA

CEMAT
Via Valtellina 5-7
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 02 / 66.89.51
Fax: (+ 39) 02 / 668.00.755
E-Mail: fcataldi@cemat.it



SPAGNA

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

Tel: (+34) 91 / 314.98.99
Fax: (+34) 91 / 314.93.47
E-Mail: combiberia@compresarial.com



REPUBBLICA SLOVACCA

COMBI SLOVAKIA EUROTRANS
Kuzmányho 22, P.O. Box B-2
SK - 010 92 Žilina

Tel: (+ 421) 89 / 622.447
Fax: (+ 421) 89 / 625.138
E-Mail: cseurotrans@za.sknet.sk



GRAN-BRETAGNA

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

Tel: (+ 44) 171 / 355.46.56
Fax: (+ 44) 171 / 629.57.14
E-Mail: info@ctcl.com



UNGHERIA

HUNGAROKOMBI
Szilagy Dezso tér 1
H - 1011 Budapest

Tel: (+36) 1 / 224.05.50
Fax: (+36) 1 / 224.05.55
E-Mail: info@hungarokombi.hu



SVIZZERA

HUPAC
Viale R. Manzoni 6
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61
E-Mail: info@hupac.ch



GERMANIA

KOMBIVERKEHR
Postfach 94 01 53
D - 60459 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50
Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19
E-Mail: kombiverkehr@kombiverkehr.f.uunet.de



FRANCIA

NOVATRANS
21, Rue du Rocher
F - 75008 Paris

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.54
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98
E-Mail: info@novatrans.fr



AUSTRIA

ÖKOMBI
Taborstraße 95
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 331.560
Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300



POLONIA

POLKOMBI
ul. Targowa 74
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 22 / 619.79.14
Fax: (+ 48) 22 / 619.00.00
E-Mail: polkombi@it.com.pol



PORTOGALLO

PORTIF
Avenue Sidonio Pais, 4-4º - P.3
P - 1000 Lisboa

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
E-Mail: kombidan@post.tele.dk



OLANDA

TRAILSTAR
Albert Plesmanweg, 151
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98
E-Mail: trailstr@highway.nl



BELGIO

T.R.W.
Avenue du Port, 100 / bte 1
B - 1000 Bruxelles

Tel: (+ 32) 2 / 421.12.11
Fax: (+ 32) 2 / 425.59.59
E-Mail: trw@trw.be

Membro associato:



FRANCIA

CNC
8, Avenue des Minimes
F - 94300 Vincennes

Tel: (+ 33) 1 / 43.98.40.00
Fax: (+ 33) 1 / 43.74.18.40
E-Mail: continental@cnc-transport.com