

Rapporto UIRR

1997-98



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

Questo rapporto annuale QUIRR riporta il tema generale "Nuovi Orizzonti". Esiste una larga unanimità di vedute sul contesto nel quale piazzare lo sviluppo del settore trasporti: globalizzazione dell'economia, apertura dei mercati, liberalizzazione del trasporto ferroviario. Ma la lentezza delle società e della politica pone dei problemi. Nessun cambiamento avviene senza dolori, ma meno tempo ci si mette a prendere le misure indispensabili, più facile sarà la transizione; più si aspetta, più la cura cui si deve sottostare sarà radicale.



WERNER KÜLPER

Presidente dell' UIRR

Questa considerazione si applica a tutte le società di trasporto, ma, in primo luogo, soprattutto alle società giganti, difficili da gestire, come sono le società ferroviarie nazionali tradizionali. Nel settembre 1997, la UIRR ha pubblicato una presa di posizione sulle "freeway" nella quale chiedeva che la liberalizzazione annunciata dalle ferrovie fosse presa seriamente e non si limitasse a presentare rapporti tradizionali sotto nuovi nomi. Tale proposta, già da sola, ha creato qualche inquietudine. La volontà degli operatori del TC non è quella di mettere in discussione i partner tradizionali, il loro obiettivo esclusivo è l'aumento della produttività della ferrovia. Quest'ultima, però, non farà progressi sensibili se non grazie ad una maggior concorrenza: questa è l'idea base della liberalizzazione.

Il fatto che nessuna società ferroviaria europea si arrischi a passare in concorrenza su una rete "vicina", è un segno incontestabile che coloro che sono ritenuti essere i meglio informati, non sono sicuri di non essere, poi, oggetto di trattamenti discriminatori negli altri paesi. Lo stesso vale, a livello nazionale, per le numerose società ferroviarie, attive regionalmente, nei porti o facenti parte di grandi società, che non osano - salvo rare eccezioni - avventurarsi autonomamente sulle rotaie, anche se dal punto di vista tecnico-organizzativo ne sarebbero capaci. Solo la separazione organizzativa tra l'infrastruttura e l'esercizio costituirà il passo decisivo.

La liberalizzazione è frenata anche dalla concessione delle tracce orarie solo alle società ferrovia-

rie che detengano una licenza. L'idea direttrice dovrebbe essere la seguente: colui che si assume il rischio commerciale deve vedersi riconoscere un diritto di proprietà o di accessibilità alle tracce orarie. Quando operatori del TC costituiscono treni a loro rischio economico e mettono a disposizione, a tale scopo, un certo equipaggiamento, devono essere anche investiti del diritto di disporre delle tracce orarie in questione. Solo a queste condizioni avranno la possibilità di scegliere la società ferroviaria che dovrà effettuare la prestazione di trazione.

La creazione delle prime "freeway" non ha ancora prodotto i risultati previsti, dato che le società ferroviarie monopoliste si spartiscono le tracce delle "freeway" tra di loro, attraverso le One-Stop-Shop. Fin tanto che solo alcune delle tracce appena identificate saranno qualificate come "freeway" e, nello stesso tempo, un gran numero di tracce esistenti sullo stesso corridoio saranno tenute sotto l'antico regime, si avrà una scissione del traffico in due categorie, con il pericolo che quelle tracce-pilota che si trovino sotto i fuochi della rampa "politica" non rappresentino che un successo fittizio. La parola "freeway" deve significare che tutte le "way" siano "free", cioè che tutto il corridoio sottostia a questo nuovo regime.

L'anno 1997 ha anche dimostrato che lo sviluppo del trasporto combinato non si deve ai nuovi operatori del TC perché questi si vedono confrontati alle stesse condizioni quadro degli operatori

presenti sul mercato da parecchio tempo. Malgrado una qualità ferroviaria notoriamente deficiente, le società UIRR sono nuovamente riuscite a portare verso la ferrovia importanti quantità di traffico. Tassi di crescita nettamente superiori avrebbero potuto essere realizzati se le società ferroviarie avessero rispettato i propri impegni nella qualità delle loro prestazioni.

Questi tassi avrebbero anche potuto essere spettacolari se la politica dei trasporti avesse mantenuto la parola data. Così, mentre il trasporto combinato è costantemente raccomandato e sostenuto dai programmi e dalle "azioni", l'Unione Europea tenta, al momento delle negoziazioni dei transiti, di costringere la Svizzera ad aprirsi di più verso il trasporto stradale e questo senza ottenere come contropartita progressi sensibili come potrebbero essere l'internazionaliz-

zazione dei costi esterni, il road-pricing o la liberalizzazione della ferrovia. In più vengono regolarmente a galla nuove iniziative che mirano ad aumentare sempre di più le lunghezze ed i pesi dei veicoli stradali, e, quel che è peggio, con il falso pretesto di favorire l'intermodalità. Se questi progetti si concretizzassero, provocherebbero un ritorno dei trasporti combinati verso la strada!

La UIRR si impegna ad aumentare il numero dei suoi affiliati allo scopo di rafforzare la propria influenza sulla politica dei trasporti e di far progredire l'armonizzazione tecnica e organizzativa a livello europeo: ciò permetterebbe di affrontare con successo i nuovi mercati e di richiamare clienti verso il Trasporto Combinato.



"NUOVI ORIZZONTI" - IL PROGRESSO DELLA UIRR



RUDY COLLE

Direttore Generale UIRR, Bruxelles

Otto operatori decisero di creare, nel 1970 a Monaco, l'associazione internazionale delle società di ferroutage (UIRR) allo scopo di unire le loro forze nel campo del trasporto combinato delle merci. La ricetta seguita da queste società nel forgiare il loro successo altro non era che la determinazione ad organizzare, in modo efficace ed attento all'ambiente, i flussi di trasporto che si andavano espandendo tra gli Stati ed i centri economici d'Europa e la volontà di contribuire, in tal modo, al loro avvicinamento. La sede della UIRR si trovava, all'epoca, là dove il Segretario risiedeva: prima a Vienna, poi a Francoforte e in seguito, per 10 anni, a Chiasso.

La competenza e l'impegno degli operatori del trasporto combinato non sono, comunque, sufficienti a garantirne il successo. Dato che essi operano in un contesto largamente influenzato dalle decisioni politiche, anche le condizioni quadro giocano un ruolo determinante. Le società UIRR hanno tenuto conto di questo fattore aprendo, già nel 1988 a Bruxelles, - dove prende forma la legislazione europea - un ufficio di collegamento. Dieci anni di presenza nella capitale hanno permesso all'Associazione di fare grandi passi in avanti ed all'Ufficio di diventare un interlocutore ed una fonte di informazione riconosciuta dai clienti, dai partners e dal pubblico in generale.

Desideroso di rispondere sempre meglio alle nuove esigenze della logistica, l'UIRR, in quanto "centrale" delle società europee di trasporto combinato, si è aperta, l'anno scorso, ad operatori che non sono di provenienza "solo stradale". Candidati importanti hanno dimostrato il loro interesse e verranno ad aggiungersi prossimamente, ce lo auguriamo, ai 18 membri che la UIRR conta ad oggi. D'altro canto, però, occorre sottolineare che noi non poniamo il valore della nostra associazione nel numero dei suoi membri. Saranno la qualità, l'unicità e la costanza del suo lavoro che garantiranno il peso necessario alle sue prese di posizione e rinforzeranno la sua immagine di associazione coerente pragmatica e affidabile di difen-

sore dell'interesse dei propri membri. Nel contesto della necessaria liberalizzazione del mercato europeo dei trasporti e in particolare per quanto riguarda le società ferroviarie, gli operatori del trasporto combinato riuniti nella UIRR sono autorizzati ad esprimersi in modo forte e chiaro.

Infatti la loro attività si esplica principalmente come interfaccia tra le modalità strada e rotaia, mirando, nell'associarle, ad ottimizzarne i reciproci vantaggi. Molti dei clienti ne sono, d'altronde, anche gli azionisti e questo rapporto, dal quale si è sviluppata una collaborazione di fiducia, porta ad una vicinanza di mercato difficilmente eguagliabile. La voluta mancanza di un contatto diretto con il mondo dei caricatori è una garanzia di neutralità e, di conseguenza, di affidabilità, per esempio, per l'industria del trasporto. Grazie a questo stretto contatto con i diversi attori direttamente coinvolti, i membri della UIRR sono considerati come società dal grande "savoir-faire" le cui prestazioni di servizio e di neutralità sono altamente stimolate dal mercato.

Come per tutte le associazioni professionali, la finalità dei compiti assunti dalla UIRR è la difesa degli interessi dei propri membri. Come già detto precedentemente, gli sforzi da essi prodigati per migliorare il servizio ed aumen-

tare la produttività non sono sufficienti. La creazione delle condizioni di un'equa concorrenza per tutte le modalità di trasporto e tutti gli attori facenti parte della catena del trasporto combinato e - fin tanto che questa non sia messa in atto - l'elaborazione di appropriate misure di promozione e sostegno, sono compiti vitali che possono essere portati avanti più efficacemente da un'organizzazione forte, unita e indipendente. Dal momento che l'opinione pubblica è favorevole al trasporto combinato, è importante esigere nello stesso tempo la messa in vigore dei giusti obiettivi politici e l'elaborazione delle azioni in ambito concreto.

Le attività della UIRR possono essere suddivise in un certo numero di categorie entro le quali, beninteso, esiste un'interazione:

- promozione generica del trasporto combinato (prese di posizione, lobbying, articoli sui giornali);
- contatti e scambi di vedute con le istituzioni europee: (Commissione Europea e Parlamento, CEMT, ONU-ECE);
- lavori di coordinamento interno nel campo tecnico, operativo, informatico e commerciale generico;
- contatti con altri attori interessati al trasporto combinato (IRU, CCFE, UIC, società ferroviarie e operatori vari);
- "service center" (cioè lavori di ricerca, gestione di progetti, di codici etc).

L'ufficio della UIRR a Bruxelles si impegna costantemente ad intensificare le proprie attività e ad aumentare la sua importanza. Per esempio, il suo sito Internet, accessibile dal gennaio 1997 all'indirizzo <http://www.uirr.com>, offre tutte le informazioni più aggiornate ed è oggetto di numerosi collegamenti. D'altra parte verso la metà del '97 la UIRR ha traslocato in una posi-

zione più centrale e in locali più spaziosi. E, mentre nel maggio del 1997 era stato possibile - per la prima volta - distribuire una statistica consolidata di tutti i membri, quest'anno è il "Rapporto" che viene pubblicato in primavera anziché in autunno. In questo modo mantiene il suo carattere di rapporto annuale, anche se punta sulle attualità delineando già le prime tendenze per l'anno in corso.

L'UIRR prosegue risolutamente: il settore del trasporto merci in Europa non può che trarne vantaggi.

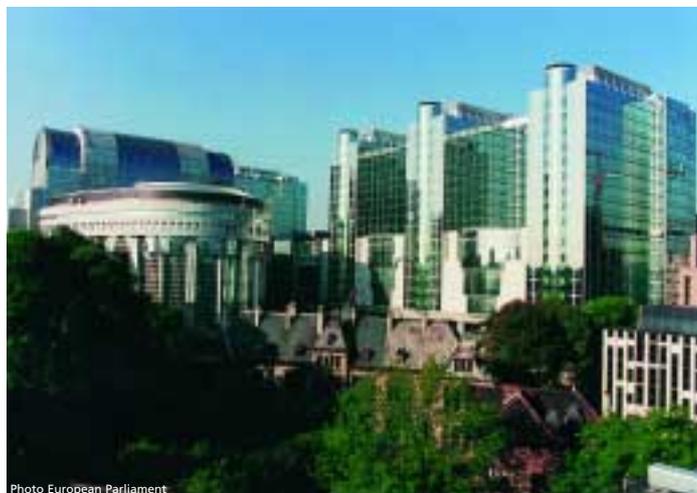


Photo European Parliament



"NUOVI ORIZZONTI" - OBIETTIVO QUALITÀ



DR. WERNER MAYWALD

*portavoce della direzione Kombiverkehr,
Francoforte*

Ciò che costituisce la forza ed il successo della UIRR sono l'alto livello qualitativo e la volontà di offrire al trasporto combinato le migliori possibilità di successo presso gli spedizionieri europei, grazie ad un servizio rispondente alla domanda del mercato. Malgrado tutte le contrarietà del mercato del trasporto liberalizzato, Kombiverkehr ed i suoi partner della UIRR registrano un aumento nel numero delle spedizioni. Tassi di crescita superiori avrebbero potuto essere ottenuti se le Società Ferroviarie europee si fosse preventivamente adeguate alle legittime richieste degli operatori del trasporto e dei loro clienti.

I primi segni di un'inversione di tendenza sono, però, percettibili. Mentre le esigenze dei clienti erano passate momentaneamente in secondo piano nel corso della trasformazione di numerose reti ferroviarie nazionali in imprese di tipo privato si manifesta adesso la volontà di adattamento alle accresciute norme di qualità del mercato. Una più stretta collaborazione con gli operatori del TC, in quanto principali clienti delle società ferroviarie merci, deve portare ad una migliore efficienza e ad una maggiore "prossimità" al mercato. Così Kombiverkehr è in grado di far sì che la programmazione dei servizi proposti dalla Deutsche Bahn (DB AG) benefici direttamente del know-how acquisito tramite i suoi stretti contatti con la clientela. Ciò implica un aumento del rischio, ma anche una maggior flessibilità dell'offerta a vantaggio dei clienti.

Nel corso dell'anno 1998, la rete del combinato tedesco dovrà essere completamente ristrutturata partendo da una serie di domande definite dalla Kombiverkehr sulla base di un'inchiesta dettagliata realizzata presso gli spedizionieri. Kombiverkehr valorizzerà le relazioni che ritiene indispensabili per disporre di una rete ad alto rendimento. La DB AG, a sua volta, vi adatterà le proprie capacità di produzione. La possibilità di una più elastica risposta alla domanda dovrebbe evitare la fluttuazione della qualità nei servizi, cosa che ora accade nel sistema di produzione soprattutto quando i

volumi aumentano. Il rischio di riempimento delle capacità acquistate sono assunti da Kombiverkehr come, peraltro, già avviene in traffico internazionale con l'acquisto di treni completi. Inoltre la DB AG si ritira dall'acquisizione diretta dei trasporti da terminal a terminal e si affida alla Kombiverkehr per quanto concerne il trasporto combinato derivante dagli spedizionieri.

Un aumento nel tasso di riempimento dei treni del trasporto combinato e una riduzione dei rischi commerciali presuppongono un aumento della qualità. Nuove strade sono seguite dalle imprese ferroviarie e dagli operatori per quanto riguarda una ricerca su una maggiore affidabilità ed un migliore rendimento. Kombiverkehr ed i suoi partner della UIRR, in collaborazione con le società ferroviarie, nel 1998 svilupperanno - inizialmente sui grandi assi transalpini - una nuova forma di garanzia di servizi basata su impegni reciproci.

Kombiverkehr orienta la propria attività in modo da rinforzare la posizione concorrenziale del TC per mezzo di un'offerta di servizio ancora più completa. A questo scopo è importante concentrare i potenziali di merci al fine di coprire più rapidamente le nuove regioni di destino, come l'Europa dell'est, per mezzo di

treni completi. Egualmente determinante è, però, l'espansione del concetto gateway, che consiste nell'alimentare i treni completi europei con spedizioni supplementari fornite da treni nazionali. Ciò permette di utilizzare meglio la capacità disponibile sulle due parti del tragitto. Anche la qualità sarà incentivata grazie a nuovi terminal intermodali che aumenteranno l'estensione della rete dei terminal esistenti. Nella sola Germania i lavori sono iniziati in sette luoghi diversi. L'organizzazione ottimizzata delle fasi operative, soprattutto grazie alla trasmissione computerizzata dei dati, viene ad aggiungersi a queste attività. Kombiverkehr ha completato le funzioni online del sistema informatico ALI BABA fino alla fatturazione on-line. Ed è, soprattutto, il progetto informatico "CESAR", lanciato nel 1997 in collaborazione con altri partner UIRR per una trasmissione continua dei dati sul transito alpino, che darà nuovi impulsi nel campo dell'informatica, particolarmente importante per il mercato della logistica.

Anche il concetto delle "freeway" per le merci annunciava l'apertura di nuovi orizzonti per il trasporto combinato. Il monopolio tuttora esistente di molte società ferroviarie nazionali e la separazione solo teorica tra infrastruttura ed esercizio ne impedisce, però, una rapida attuazione. Nonostante Kombiverkehr e l'insieme delle società UIRR rappresentino il migliore apporto al trasporto combinato, esse non possono ancora accedere, in un contesto di libera concorrenza, alle tracce orarie più interessanti. Solo quando le società ferroviarie si dimostreranno più disponibili alla cooperazione, invece di reclamare i loro "diritti di nascita", potrà realizzarsi l'idea di base delle ferrovie transeuropee. Al trasporto combinato devono essere concesse le priorità richieste sulle rotaie europee nel più breve tempo possibile, dato che

questo è l'unico modo per poter rispondere alle aspettative di alta qualità richieste dal mercato della logistica. Senza questo, la crescita più che proporzionale di questa modalità alternativa di trasporto, voluta a livello politico, sarà difficilmente realizzabile. Kombiverkehr, e i partner UIRR, così come i trasportatori impegnati come accomandatari o come clienti sono, in ogni caso, disposti a trovare nuove vie di collaborazione con le società ferroviarie.





"NUOVI ORIZZONTI" - VERSO UN VERO PARTENARIATO



JACQUES DUMERC

Direttore Generale Novatrans, Parigi

La rapida crescita del trasporto combinato nel corso degli ultimi anni ci ha dato grande soddisfazione: le autorità pubbliche hanno constatato il successo delle politiche di sviluppo che avevano avviato; le società ferroviarie hanno avvertito con soddisfazione tale importante attività su rotaia; gli operatori del trasporto combinato hanno visto confortata la loro azione e apprezzati i risultati dei loro sforzi. Dobbiamo, dunque, crogiolarci nella beatitudine e considerare questo successo durevole?

E' vero che l'attesa importante crescita nella domanda del trasporto, il pensiero di inserire quest'ultimo in una politica di sviluppo durevole, la presa di coscienza sempre più specifica dei responsabili delle società di autotrasporto merci sull'apporto economico e sociale che il trasporto combinato offre loro, sono altrettanti elementi che sottintendono che il trasporto combinato beneficia di un considerevole potenziale di sviluppo.

Ma il notevole deterioramento della qualità del servizio delle reti ferroviarie è un indice pesante: un indice che dovrebbe attirare fortemente l'attenzione di tutti gli attori della catena del combinato, soprattutto se lo si analizza con riguardo al riposizionamento di un certo numero di attori con l'attuazione progressiva della direttiva 91/440, e, di conseguenza, ai sensibili cambiamenti dei loro rapporti.

In prima battuta, il non-rispetto degli orari di arrivo dei treni indispetta i caricatori e i trasportatori e può, se la situazione non è rapidamente ripristinata, portarli ad abbandonare il trasporto combinato e ritornare al trasporto

stradale. Ne sarebbe, dunque, direttamente coinvolto il potenziale di crescita.

In seconda battuta, questo deterioramento nella qualità indica chiaramente i punti di strozzatura che bisogna risolvere per restaurare la possibilità di uno sviluppo sano ed equilibrato:

- le autorità pubbliche ed i gestori delle infrastrutture dovrebbero effettuare investimenti in infrastrutture o in linee ferroviarie e in terminal per assicurare ai clienti la fluidità del traffico e la qualità del servizio;
- le società ferroviarie dovrebbero assicurare uomini e macchine in quantità sufficienti e recuperare, al tempo stesso, produttività e metodologia per assicurare la regolarità dei treni a prezzi contenuti;
- gli operatori dovrebbero essere in grado di effettuare gli investimenti necessari in vagoni e gru per rispondere ai fabbisogni.

Quest'ultimo punto necessita di significativi apporti finanziari e può essere effettuato solo qualora la crescita si riveli permanente e i pesanti rischi finanziari non ne mettano in pericolo l'equilibrio finanziario: una bicicletta mantiene l'equilibrio solo se procede.

Questa è la ragione per cui dobbiamo anche richiamare l'attenzione sull'evoluzione delle modalità contrattuali degli acquisti ferroviari. In brevissimo tempo le reti ferroviarie hanno imposto agli operatori un profondo cambiamento nelle condizioni di acquisto: nel 1992 gli operatori acquistavano i propri trasporti in UTI. Dal 1996 essi acquistano forfettariamente dei treni, perfino a schema annuale come nel caso di Cortax (sistema di gateway di alcune società UIRR con punto nodale a Schaerbeek in Belgio).

Il rischio finanziario del riempimento dei treni è, dunque, totalmente trasferito agli operatori. E tale trasferimento è pienamente accettato dagli operatori che lo ritengono una conferma della responsabilità che essi si assumono nell'organizzazione del trasporto combinato.

Ma questa riforma non è, fino ad ora, stata accompagnata dalla sua indispensabile contropartita: le società ferroviarie, fornitrici esclusive delle tracce orarie dei treni del combinato devono, da parte loro, accettare di indennizzare ad un livello finanziario equiparabile al rischio degli operatori, quando le cattive qualità delle loro prestazioni, o l'interruzione dell'attività compromettono il servizio ai clienti e di conseguenza, la loro preferenza per il trasporto combinato - l'organizzazione dei mezzi di produzione ed in particolare la rotazione dei vagoni e gli orari dei cantieri e mettono direttamente a repentaglio il riempimento dei treni. Una crescita sana può essere ottenuta solo attraverso un rapporto contrattuale equilibrato.





"NUOVI ORIZZONTI" - SI RICHIEDE SPIRITO PIONIERISTICO



STEFAN HOFER

Direttore Generale Ökombi, Vienna

In tre anni la situazione e le condizioni del Trasporto Combinato in Austria sono fondamentalmente cambiate in seguito all'adesione all'Unione Europea ed all'aumento del trasporto merci tra il mercato interno e i paesi del sud-est Europa. Tanto all'interno della UE quanto nei paesi terzi il contesto economico attuale favorisce chiaramente il trasporto merci via strada. La conquista di nuovi mercati nell'Europa dell'Est richiede spirito pionieristico e solida capacità finanziaria.

Nel 1991, circa 15 milioni di tonnellate di merci venivano trasportate su lunga distanza nel corridoio nordovest - sudest dell'Europa. Nell'anno 2006 questo volume sarà raddoppiato per attingere un volume di 30 milioni di tonnellate all'anno. Ma, d'altra parte, nel 2010 la parte di mercato delle società ferroviarie dell'Europa dell'est sarà scesa nettamente al di sotto del 50%. In effetti, i pronostici non parlano a favore del trasporto combinato: in un attimo le tradizionali misure di sostegno al trasporto combinato in Austria (come, ad esempio, l'armonizzazione del carico utile, la limitazione del peso totale a 38t, il controllo delle licenze, la limitazione del traffico stradale e il bollo di circolazione per i veicoli pesanti) hanno perso gran parte del loro peso grazie alla politica dei trasporti dell'UE ed all'accordo di Schengen. Le conseguenze sono note: malgrado un aumento totale del 1,3% nel 1997 con il quale Ökombi ha ancora una volta dimostrato le proprie possibilità, essa è comunque costretta ad accettare le conseguenze negative che gravano sui settori tradizionali di crescita.

Le possibilità che i paesi dell'est sviluppino una politica dei trasporti restrittiva a favore del trasporto combinato sono minime: i candidati all'adesione alla Unione Europea non intralceranno certo i negoziati con restrizioni sul piano politico dei

trasporti visto esse saranno compensate, dopo l'adesione, con misure di liberalizzazione nel trasporto stradale. In tal modo il trasporto combinato manca del meccanismo di compensazione che gli permetterebbe di posizionarsi in modo efficace.

E' soprattutto in vista di questa estensione della UE, che Ökombi è attualmente molto sollecitata dal punto di vista strategico, finanziario e tecnico perchè la politica dei trasporti, i partner potenziali e le società ferroviarie nell'Europa dell'Est sono ancora poco coscienti della necessità di un trasferimento rapido dalla strada verso la rotaia. Di conseguenza, le prospettive interessanti per il trasporto combinato si debbono confrontare con realtà difficilmente calcolabili quali le tecniche vetuste, la mancanza di infrastrutture, gli ostacoli burocratici, i rischi a livello sicurezza e la carenza nella volontà di investire. Flessibilità, tempi di transito ridotti e miglior servizio alla clientela non sono che le prime misure necessarie ad uno sviluppo a lungo termine del trasporto combinato.

Anche se l'avvenire giustifica un intensificato impegno strategico nell'Europa dell'est, la con-

centrazione sui nuovi mercati richiederà, anche a fornitori di servizi esperti come Ökombi, uno spirito pionieristico per poter introdurre e sviluppare questa tecnica di trasporto visto che, ormai da anni, i prezzi del trasporto stradale diminuiscono in modo spettacolare.

Queste considerazioni, così come la neutralizzazione dei meccanismi di tassazione favorevoli al trasporto combinato hanno l'effetto di far retrocedere le società ferroviarie, in quanto fornitori del mercato dei trasporti, in secondo piano in tutta l'Europa. Nella misura in cui il trasporto combinato può rappresentare un'alternativa alla strada che merita di essere valutata seriamente perchè rappresenta un'offerta adeguata al mercato, la ricerca implacabile della verità sui costi del trasporto merci è un passo vitale che si sarebbe dovuto affrontare già da tempo.

Nel transito alpino Ökombi ed i suoi partner della UIRR hanno dimostrato che i trasporti possono essere trasferiti dalla strada alla rotaia in modo flessibile e conforme alle aspettative dei clienti quando le condizioni economiche, tecniche e politiche siano presenti. Oggi sulla regione alpina quasi il 20% del volume totale delle merci in transito è trasportato via combinato.

Anche nell'Europa dell'est il successo del trasferimento delle merci in transito dalla strada verso la rotaia dipenderà, in primo luogo, da una trasposizione efficace e rapida delle raccomandazioni fatte nel Libro Bianco "Una strategia per la rivitalizzazione delle società ferroviarie comunitarie". L'apertura dell'infrastruttura ferroviaria a nuovi gruppi di fornitori, la creazione delle freeway merci, la promozione di collegamenti con paesi terzi extracomunitari e la conseguenziale e realistica politica dei prezzi, sono gli strumenti attuali e necessari - anche sui nuovi mercati - per il trasferimento di grandi volumi in transito dalla strada alla rotaia.





"NUOVI ORIZZONTI" - HUNGAROKOMBI IERI, OGGI E DOMANI



ISTVAN TOMCSANYI,

Direttore Generale Hungarokombi, Budapest

Da molti anni, ormai, l'Ungheria gioca il ruolo del pioniere nell'Europa centrale e orientale e spesso si è rivelata alla base dell'introduzione di coraggiose riforme. Sebbene il cammino delle riforme sia stato disseminato di ostacoli e contrattempi, questo Paese, prima ancora di essere accettato nella NATO, ha incominciato ad intavolare i negoziati per una sua adesione all'UE. E' una possibilità reale che nel corso del prossimo decennio, quando saremo a tutti gli effetti membri della UE, noi saremo capaci di sviluppi dinamici e innovativi.

Malgrado i recenti progressi, alcune differenze piuttosto importanti nello sviluppo dei trasporti continuano a sussistere tra l'Ungheria e la UE. Esse si manifestano sia nel livello e nella struttura della domanda del trasporto, sia nei mezzi di investimento disponibili, che sono il riflesso di un minore livello di sviluppo economico. Contrariamente alla politica raccomandata dalla UE, la ripartizione del traffico tra le diverse modalità, che un tempo privilegiava chiaramente il trasporto ferroviario, ora pende in favore del trasporto stradale. Malgrado i miglioramenti apportati, la qualità dei mezzi di trasporto non corrisponde, in generale, alle norme della UE, soprattutto per quanto concerne sicurezza e rispetto per l'ambiente. I problemi doganali tuttora esistenti, lo statuto giuridico delle diverse società di trasporto, le differenze in materia di norme di sicurezza, come pure le grosse disparità di tassazione nel trasporto stradale e le statistiche insufficienti, dimostrano che il processo di trasformazione non è ancora terminato. La società Hungarokombi Kft (sprl) è stata creata nel 1990 dalle società ferroviarie (MAV e GYSEV), dai trasportatori stradali di merci e dagli spedizionieri. L'anno successivo la nuova società di trasporto combinato è diventata membro dell'UIRR. Tale adesione, resa possibile dal sostegno dei partner UIRR Oekombi e Kombiverkehr, rappresentava una pos-

sibilità straordinaria per l'avvenire del trasporto combinato in Ungheria. Dalla nostra creazione abbiamo registrato un notevole aumento dei volumi. Nel 1997 le casse mobili hanno raggiunto circa 13.500 spedizioni e l'autostrada viaggiante 43.000 spedizioni. Grazie a questo aumento, noi ormai facciamo parte dei grandi clienti delle società ferroviarie ungheresi. L'anno scorso è avvenuto un grosso cambiamento nella nostra società: Hungarokombi ha modificato il proprio statuto giuridico e si è trasformata in una sprl e società in accomandita alla quale possono aderire tutti i clienti che desiderino fare i loro trasporti in combinato. Il capitale così acquisito sarà reinvestito per la promozione dello sviluppo del trasporto combinato. Questa forma aperta di collaborazione è ancora poco conosciuta nel nostro paese e la nostra riorganizzazione può essere considerata tra le prime di questo tipo. Partendo dalla nostra esperienza vorrei consigliare tutti i paesi che non abbiano ancora fondato una loro società di trasporto combinato e tutti gli operatori che ancora non siano membri della UIRR di associarsi al più presto possibile alla nostra Unione Internazionale.

Dal punto di vista legislativo, nel nostro paese, qualcosa incomincia a muoversi. Alcune disposizioni di legge sono chiaramente a favore del

trasporto combinato: l'esenzione da alcune autorizzazioni per la spedizione di merci, la proibizione ai veicoli stradali di viaggiare alla domenica e nei giorni festivi, un peso maggiore ammissibile nei tratti stradali terminali, la semplificazione delle formalità doganali e gli sgravi fiscali per i trasportatori merci. Rimane il fatto che, nel quadro dei miglioramenti delle condizioni per l'adesione all'UE, si rendono necessari l'estensione della rete ungherese del trasporto combinato e l'acquisizione di veicoli e di equipaggiamenti speciali. Per poter utilizzare la catena completa dei trasporti in modo più intensivo, bisogna innanzitutto modernizzare la rete dei terminal. Grazie al sostegno finanziario del nostro governo verranno ampliati alcuni terminal (per esempio Sopron e Budapest-Jozsefvaros) e ne saranno costruiti di nuovi (come Szeged-Kiskundorozsma e Budapest). Un progetto in corso riguarda il Centro Intermodale (BILK) a Budapest, finanziato sotto forma di Public Private Partnership (PPP). Beneficia di risorse ungheresi ma anche di un apporto della UE, attraverso il programma Phare, e di finanziatori privati.

Siamo anche presenti su Internet (www.hungarokombi.hu). Vi troverete non solo informazioni sui servizi della nostra società, orari e prezzi, ma potrete anche prenotare via E-Mail (info@hungarokombi.hu). L'ultima pagina di Internet mostra uno spaccato sulle novità e sulla politica della società. Inoltre, nel prossimo futuro, pubblicheremo una nostra "Newsletter".

Una strategia comune del trasporto combinato ed uno sviluppo accorto della rete dei trasporti paneuropea implicano che le reti delle differenti modalità di trasporto non si sviluppino in modo separato per poi essere collegate tra loro, ma, al contrario, che l'interconnessione intermodale faccia parte, fin dall'inizio, delle riflessioni strategiche. Solo a queste condizioni potrà essere costruito un vero sistema multimodale nel quale le differenti modalità di trasporto si completino in funzione dei propri punti di forza e di debolezza.



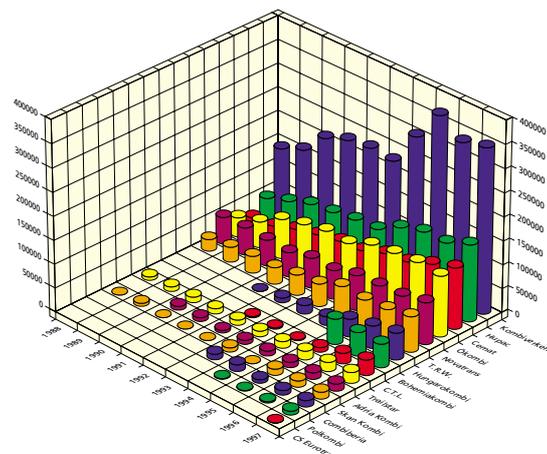


TENDENZE

TRAFFICO INTERNAZIONALE

La crescita degli ultimi anni è stata mantenuta. Il volume è aumentato del 9% per arrivare ad un totale di 1,1 mio. di spedizioni (circa 2,6 mio di TEU). Particolarmente interessanti sono i risultati dei trasporti da e verso la Gran Bretagna, i paesi dell'Europa centrale e il transito alpino, che rappresentano l'82% del traffico internazionale. Solo sulla relazione Germania-Italia (comprese le zone di frontiera Italia/Austria e Italia/Svizzera) le società UIRR trasferiscono tutti i giorni, nei due sensi, 900 camion verso la ferrovia.

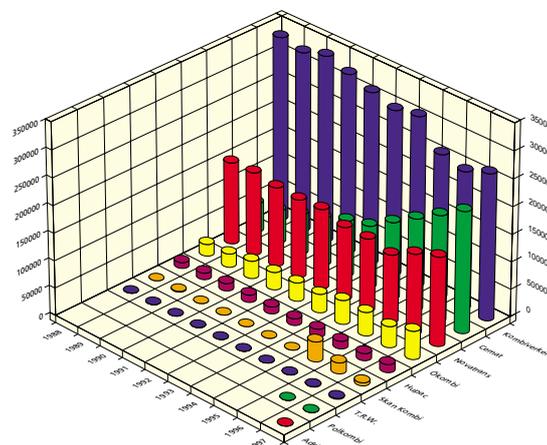
Società *	Spedizione 1997 **	+/- in %
Kombiverkehr	347.158	3 %
Hupac	161.591	14 %
Cemat	128.901	14 %
Ökombi	127.645	-4 %
Novatrans	87.911	13 %
T.R.W.	74.586	14 %
Hungarokombi	56.355	20 %
Bohemiakombi	49.350	-7 %
C.T.L.	32.428	47 %
Trailstar	22.652	18 %
Adria Kombi	14.875	8 %
Skani Kombi	14.383	10 %
Combiberia	13.466	41 %
Polkombi	7.955	180 %
CS Eurotrans	410	-
Totale	1.139.666	9 %



TRAFFICO NAZIONALE

L'aumento è stato quasi generale. Dietro la crescita del 33% di Ökombi si cela la nuova Autostrada Viaggiante Villach-Wels che include trasporti navali in transito dalla Turchia a Trieste che utilizzano la strada in Italia a causa del gabarit limitato e in Germania a causa dei prezzi troppo elevati praticati dalla DB. In Svezia i trasporti nazionali sono regrediti in modo drammatico perchè la società ferroviaria nazionale toglie agli operatori qualsiasi interesse a causa di vendite dirette agli stessi prezzi. Attualmente la filiale ferroviaria Railkombi è incaricata gratuitamente, ma in modo equivoco dal punto di vista concorrenziale, delle prestazioni di vendita e di organizzazione.

Società *	Spedizione 1997 **	+/- in %
Kombiverkehr	266.640	7 %
Cemat	221.577	14 %
Novatrans	162.077	11 %
Ökombi	51.499	33 %
Hupac	14.803	14 %
Skani Kombi	5.711	-71 %
T.R.W.	1.417	48 %
Polkombi	342	86 %
Adria Kombi	212	-
Totale	724.278	9 %



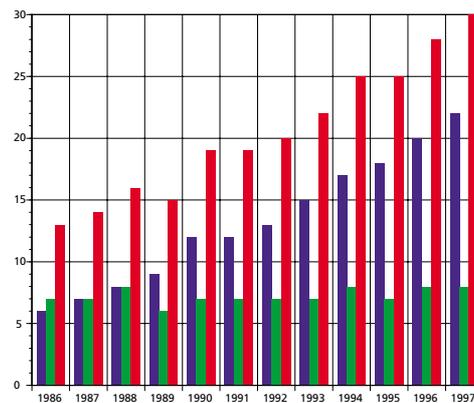
* Questa statistica attribuisce alle Società solamente le spedizioni export, al fine di evitare doppi conteggi.
 ** Una spedizione corrisponde mediamente ad un trasporto con un veicolo stradale (= +/- 2,3 TEU).

TRAFFICO TOTALE

Il traffico internazionale rappresenta attualmente il 61% di tutti i trasporti, che raggiungono i 30 Mia di tonnellate-kilometro. Le distanze medie sono di 640 Km nel nazionale e 780 Km nell'internazionale. In totale, le società UIRR trasferiscono verso la rotaia, ogni giorno lavorativo, 7500 camion destinati alla lunga percorrenza. E pure da sottolineare la persistente e forte crescita del trasporto combinato in Italia.

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

Anno	Int.	Naz.	Totale
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	25
1995	18	7	25
1996	20	8	28
1997	22	8	30

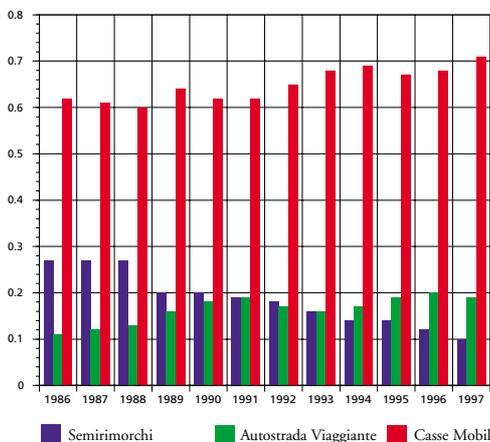


TECNICHE

Anche nel 1997 la quota parte di casse mobili e di containers ha continuato a progredire. Al momento rappresenta il 71% delle spedizioni. Mentre si mantiene una tendenza a lungo termine verso le casse mobili, la parte di mercato dei semirimorchi, negli ultimi dieci anni, è passata dal 27% al 10%. Le Autostrade Viaggianti hanno mantenuto la posizione. Le due relazioni che registrano il maggior successo, Dresda-Lovosice e Brennero-Manching, offrono una partenza ogni due ore nei due sensi di marcia.

RIPARTIZIONE DELLE TECNICHE DI TC IN PERCENTUALE %

Anno	SR	AV	CM
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%
1995	14%	19%	67%
1996	12%	20%	68%
1997	10%	19%	71%





RAPPORTI DELLE SOCIETÀ

Adria Kombi, Ljubljana, è riuscita ad incrementare il suo traffico malgrado una concorrenza fortemente accentuata. L'autostrada viaggiante Ljubljana-Monaco, che operava da 22 anni, è stata sostituita da quella che collega Ljubljana a Salisburgo. Nel trasporto non accompagnato la tendenza va verso relazioni servite da treni completi o treni shuttle con partenza dal porto di Koper. Il terminal di Ljubljana, divenuto gateway, offre eccellenti condizioni per la concentrazione dei flussi di trasporto trasversali. Per il 1998 la società slovena prevede nuove relazioni internazionali verso la Polonia, la Romania, la Bosnia Herzegovina e la nuova Jugoslavia.

Bohemiakombi, Praga. Le conseguenze di una situazione economica difficile, della svalutazione della corona e di alcune inondazioni si sono tradotte in una stagnazione e persino una diminuzione dei volumi trasportati su alcune relazioni. Il trasporto non accompagnato è incrementato del 9%. L'autostrada viaggiante Dresda-Lovosice con 10 treni andata/ritorno al giorno costituisce l'asse principale. Come per il passato, questo trasporto è effettuato per conto del Ministero dei Trasporti della regione della Sassonia ed in accordo con il Ministero dei Trasporti ceco.

Cemat, Milano, può vantarsi di una crescita a due decimali. Le relazioni che hanno permesso la crescita maggiore sono quelle con la Germania e i Paesi Bassi. Anche i trasporti verso l'Europa dell'est sono in continuo aumento. L'operatore italiano del TC si prepara ad una nuova espansione quando potrà offrire il suo nuovo prodotto "Frigosat" verso la Polonia e da lì, via Brest e la Bielorussia verso Mosca. Anche il terminal di Verona Quadrante Europa, dove sono state messe in servizio tre nuove gru a portale, dovrebbe contribuire alla sua crescita. Cemat fa parte dell'alleanza TARES insieme a

Hupac, ICF e alle due società americane Norfolk Southern e Container Port Group. I partner hanno realizzato una vera e propria rete intermodale transatlantica e sono in grado di proporre un'offerta interessante e completa su entrambi i continenti.

Combiberia, Madrid, ha ottenuto, in dicembre, la gestione del terminal di Vitoria, uno dei più importanti punti nodali per i trasporti nazionali e per quelli diretti in Portogallo. Il numero delle spedizioni da e verso la penisola iberica è aumentato del 30%, il che ha creato degli intasamenti alle frontiere di Irun e Port Bou. Grazie al sistema Cortax (vedi Novatrans) le numerose spedizioni effettuate precedentemente via strada ora sono spedite via ferrovia.

Combi Slovakia Eurotrans, Zilina, è il più recente membro della UIRR. La società è stata fondata nel 1991 e, dal 1993, è l'operatore nazionale slovacco. I suoi compiti riguardano soprattutto la partecipazione alla costruzione di terminal di TC, per esempio Čierna n/Tisou e Trenčianska Teplá, la messa in opera di una rete di TC efficace e la pianificazione di relazioni che rispondano alle richieste del mercato. Con l'apertura, in collaborazione con il partner olandese Trailstar, del Tatran-Express I tra Bratislava e Rotterdam si è posta la pietra miliare di una competitiva relazione est-ovest. Visto il successo ottenuto, la società slovacca ha lanciato il Tatran-Express II. L'apertura delle relazioni Koper-Bratislava in direzione di Glowosice-Szczecin e Čierna n/Tisou è prevista per il 1998.

CTL, Londra, grazie ad un incremento del 50%, ha potuto confermare la sua posizione di leadership per i trasporti che utilizzano il Tunnel della Manica. Dopo aver superato il periodo di adattamento ad un tale mercato, la

società britannica è ora in grado di offrire servizi molto vantaggiosi. Al fine di garantire una crescita continua, CTL prosegue nell'ambizioso programma di investimento in vagoni multifret e 60' espressamente concepiti per questo tipo di trasporto. Consapevole della sempre maggiore importanza delle tecniche informatiche, CTL partecipa attivamente, con i propri partner UIRR Cemat e Novatrans, ad un progetto di controllo satellitare delle UDC.

Hungarokombi, Budapest, ha realizzato un notevole progresso. Molto interessante è lo sviluppo del trasporto non accompagnato, soprattutto quello relativo al treno Danubio-Elba e alle linee con la Slovenia e la Croazia. Tuttavia è sempre l'autostrada viaggiante l'elemento dominante. L'autostrada viaggiante Sopron-Wels e Szeged-Wels sta ottenendo da anni un grande successo, ma l'aumento più significativo è stato registrato sulla relazione Szeged-Sežana (Slovenia). Con la creazione di una società in accomandita, l'operatore del TC ungherese ha potuto avvalersi di una base finanziaria più solida grazie a cui potrà realizzare, a beneficio dei propri clienti, investimenti supplementari nello sviluppo del TC.

Hupac, Chiasso, che ha festeggiato il suo 30esimo compleanno, ha ottenuto un importante incremento dei volumi. Il rendimento commerciale è aumentato grazie ad una migliore concentrazione e pianificazione dei treni shuttle. Oltre al trasporto non accompagnato, che rimane il segmento più importante, l'efficacia dell'autostrada viaggiante ha potuto essere sensibilmente migliorata grazie ad un innalzamento del gabarit da 3.60m a 3.80m sulle relazioni Freiburg-Milano e Singen-Milano. Per il 1998 sono in programma un'estensione della rete, un migliore e rinforzato contatto con la clientela, nonché l'acquisto di nuovi carri ferroviari.





RAPPORTI DELLE SOCIETÀ

Kombiverkehr, Francoforte, ha registrato un aumento nel numero delle spedizioni nel trasporto non-accompagnato sia in ambito nazionale che internazionale. L'estensione pianificata della rete dei treni completi ha giovato allo sviluppo dell'offerta. Il numero delle partenze settimanali è aumentato soprattutto verso l'Europa dell'est, p.es. verso la Polonia e la Romania. Per quanto concerne il transito alpino, ha avuto effetto positivo l'estensione dell'offerta dei treni navetta con partenza dai terminal situati nel nord della Germania. Due treni costituiti da carri poche di nuovo tipo per il trasporto di semirimorchi a volume ottimizzato e da carri porta container circolano con grande successo fra Colonia e Verona. Kombiverkehr ha ormai in essere una perfetta trasmissione computerizzata dei dati, dalla prenotazione alla fatturazione. Dal momento della sua introduzione, il numero dei clienti che si connettono on line al sistema Ali Baba continua a crescere.

Novatrans, Parigi, ha contrassegnato il suo trentesimo anno di esistenza con un eccellente risultato. I benefici realizzati sono stati reinvestiti nella società sotto forma di vagoni, di equipaggiamento per la movimentazione, di migliorie nei terminal (Noisy-le-Sec e Avignon) e di servizi, per esempio sotto forma di aumento di frequenze di treni, il che garantisce un miglior servizio alla clientela. Una relazione diretta tra la Gran Bretagna e la Spagna è stata iniziata con la collaborazione di CTL e Combiberia. Il sistema Cortax, al quale Novatrans partecipa con TRW e Cemat e che collega tra loro treni in Francia, Belgio e Italia, ha potuto essere esteso grazie al supplementare punto nodale di Ambérieu. Nel campo dell'informatica, Novatrans si sta attivando per rendere il proprio sistema compatibile con quello dei partner Cemat, Hupac e Trailstar.

Ökombi, Vienna, è riuscita a rafforzare la propria posizione malgrado la liberalizzazione che,

connessa con le conseguenze dell'adesione dell'Austria all'UE, ha giovato soprattutto al trasporto stradale. Le autostrade viaggianti in direzione Ungheria restano un'alternativa interessante, mentre quella del Brennero ha subito difficoltà a seguito delle differenti condizioni quadro. La società prevede un miglioramento nell'offerta dell'autostrada viaggiante in particolare sulla regione alpina. Con la realizzazione della linea Wels-Rotterdam, tutti gli operatori hanno potuto, per la prima volta, essere collegati. I principali terminal in Austria e nei paesi vicini sono stati collegati, per mezzo dei gateway di Wels e Vienna, alla rete di treni completi esistenti. Il concetto Gateway Europa dell'Est sarà esteso nel 1998.

Polkombi, Varsavia, può vantarsi di aver raggiunto tassi di crescita molto incoraggianti a seguito di attive misure di marketing e relazioni pubbliche che hanno fatto conoscere meglio le possibilità ed i vantaggi del trasporto combinato in Polonia. Il Ministero dei Trasporti si impegna a creare delle condizioni politiche quadro propedeutiche alla promozione di questa modalità di trasporto rispettosa dell'ambiente. Un numero sempre maggiore di terminal è equipaggiato per la movimentazione di casse mobili e semirimorchi. Polkombi sta anche per mettere in servizio il proprio terminal nelle vicinanze di Poznan. Uffici per la vendita sono stati aperti in varie parti del paese e nuovi collegamenti verso la Repubblica Ceca e la Slovacchia sono stati creati in stretta collaborazione con i partner UIRR locali.

Skankombi, Padborg, ha avuto, sotto moltissimi aspetti, un'annata interessante. Sebbene le aspettative dell'apertura del collegamento fisso del Grand Balt non si siano materializzate che parzialmente, la situazione che si va disegnando in Scandinavia per quanto concerne il trasporto di merci risulta essere positiva. Dopo

l'inaugurazione del ponte sull'Oresund nell'anno 2000, i paesi scandinavi saranno collegati tra loro e sarà quindi possibile inoltrare merci provenienti da Narvik, nel nord della Norvegia, via Kiruna, Svezia, fino all'Italia del sud. In vista di un positivo sviluppo del trasporto combinato nelle regioni periferiche, nel quadro di un'infrastruttura europea omogenea e neutrale, le modalità di trasporto strada e rotaia devono essere trattate in modo uguale.

Trailstar, Rotterdam, ha potuto incrementare le sue spedizioni del 18%. I trasporti con l'Italia hanno registrato la crescita maggiore grazie all'apertura di un nuovo terminal a Born. Come conseguenza di una più stretta collaborazione con ICF, i treni shuttle in direzione Austria e Ungheria non passano più per Donauwörth, sud Germania, ma per Wels, Austria, che ICF usa come crocevia verso l'Europa dell'Est. Trailstar ha in progetto di instaurare altri collegamenti verso l'Europa meridionale, centrale e orientale. La forcella tra i prezzi stradali e i prezzi ferroviari non cessa di aumentare: tra Rotterdam e l'Italia, ad esempio, i prezzi stradali sono diminuiti dal 1994 del 20%, mentre le tariffe ferroviarie sono aumentate del 14%. Il sistema "Goal", il programma informatico di Cemat e Hupac, è ormai completamente in funzione.

TRW, Bruxelles, ha ottenuto un aumento dei suoi volumi del 14% e della propria cifra di affari del 20%, insufficienti, però, per compensare gli effetti negativi della cattiva qualità delle prestazioni ferroviarie sui suoi mercati tradizionali. TRW ha proseguito nello sviluppo del proprio sistema IRIS (Intermodal Rail Information System) e dei propri terminal. Il traffico con la Spagna ha confermato il suo potenziale di sviluppo e l'Italia è stata collegata con nuovi treni giornalieri diretti via Germania e Svizzera.





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



ITALIA

CEMAT
Via Valtellina 5-7
I - 20159 Milano

Tel: (+ 39) 2 / 66.89.51
Fax: (+ 39) 2 / 668.00.755
E-Mail: 106554,1463 (Compuserve)



SPAGNA

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

Tel: (+34) 91 / 314.98.99
Fax: (+34) 91 / 314.93.47



REPUBBLICA SLOVACA

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

Tel: (+ 421) 89 / 622.447
Fax: (+ 421) 89 / 625.628
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@ctlct.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



SVIZZERIA

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 93 01 05
D - 60456 Frankfurt/Main

Tel: (+ 49) 69 / 79.50.50
Fax: (+ 49) 69 / 79.50.51.19
E-Mail: kombiverkehr@kombiverkehr.f.eunet.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, 4-4° - 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



OLANDA

TRAILSTAR
Albert Plesmanweg, 151
NL - 3088 GC Rotterdam

Tel: (+ 31) 10 / 495.25.22
Fax: (+ 31) 10 / 428.05.98
E-Mail: trailstar@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