

*Rapporto UIRR*

---

1997



## **IMPRESSUM**

Editore Responsabile: UIRR, Bruxelles

Fotografie: UIRR, Bruxelles

Creazione Grafica: Tostaky, Bruxelles

Stampato in Belgio

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





## PREFAZIONE

I cambiamenti nel trasporto costituiscono il tema centrale dell'edizione 1997 del rapporto annuale. Le strutture del trasporto cambiano ed anche la politica del trasporto si è messa in movimento. L'UIRR ha tenuto conto di questi mutamenti aprendosi al fine di essere considerata l'Associazione di tutti gli operatori indipendenti del trasporto combinato che difende i loro interessi e che contribuisce, in un quadro più allargato, allo sviluppo del trasporto combinato e all'armonizzazione europea per mezzo dell'acquisito know-how.



### WERNER KÜLPER

Presidente dell' UIRR

*Negli anni a venire, sarà importante creare dei partenariati efficaci che si basino su alleanze strategiche. Dalla sua creazione, 27 anni fa, il compito principale della UIRR è consistito nella promozione di alleanze orizzontali fra operatori. La collaborazione verticale con spedizionieri, trasportatori stradali e gli operatori UIRR fondati da questi ultimi, ha valore di esempio per altri settori del trasporto che, solo in questi ultimi anni, hanno scoperto l'importanza dei partenariati strategici e della gestione dei rapporti con la clientela. Sono soprattutto le relazioni verticali con le società ferroviarie ad essere al centro dei cambiamenti. Man mano che il monopolio territoriale di trazione sparirà e si accentuerà la concorrenza sulla rotaia, le società ferroviarie dovranno chiedersi su quali mercati proporre la totalità della catena del trasporto combinato direttamente gestita o se preferiscano concludere dei partenariati affidabili con spedizionieri, trasportatori e operatori del trasporto combinato. Lo sviluppo di questi ultimi anni dimostra che è la collaborazione a dare i risultati migliori. Il mercato è dominato da entità logistiche internazionali che non sono legate ad alcun tipo di trasporto. La parte che affideranno al trasporto combinato dipende soprattutto dalle prestazioni delle società ferroviarie e dalle capacità, come organizzatori, degli operatori del trasporto combinato.*

*L'efficienza delle società ferroviarie su certe relazioni è, ancora una volta, fonte di grosse preoccupazioni. Ristrutturazioni che non hanno mai fine paralizzano le iniziative di molti ferrovieri e, spesso, si accompagnano a conflitti sociali. Ci permettiamo di ricordare che il numero degli*

*impieghi presso le società ferroviarie dipende dal numero dei trasporti che l'industria affida loro. I nostri clienti hanno adeguato le loro organizzazioni al trasporto combinato e sono disponibili a dare la precedenza alle spedizioni via ferrovia fintantoché il prezzo e l'affidabilità corrispondano a quelli offerti dal trasporto stradale. La chiave per uno sviluppo di successo del trasporto combinato in Europa Centrale si basa sull'aumento di traffico apportato dagli attuali utilizzatori: questo non può certo essere sostituito né da nuove campagne di marketing delle società ferroviarie né dall'arrivo sul mercato di nuovi operatori.*

*La politica del trasporto dell'UE attualmente si concentra, per quanto riguarda il trasporto combinato, sull'internalizzazione dei costi esterni, la liberalizzazione della rotaia e alcune iniziative di promozione dell'intermodalità. La Commissione dell'UE ha pubblicato alcuni documenti di fondo per ciascuno dei tre argomenti.*

*Per quanto riguarda il primo, al momento, ci si è fermati a delle dichiarazioni di intento. La Commissione e i paesi membri prendono misure che sono diametralmente opposte allo scopo perseguito. Di conseguenza, la tassa di percorso dei camion è bloccata al limite massimo invece di essere basata su una tassa minima obbligatoria. Si parla di introdurre un prezzo ridotto per gasolio utilizzato per il trasporto commerciale di merci. L'UE tenta di imporre alla Svizzera un corridoio stradale da 40 ton. e diritti di transito il più possibile contenuti. Ma senza misure*

*parallele all'internalizzazione dei costi esterni, questa politica provocherà un ritorno di traffico dal combinato verso la strada.*

*La liberalizzazione della rotaia avanza faticosamente, a piccoli passi, dato che molti dei paesi membri stentano ad applicare la Direttiva 91/440. Ad oggi, non esiste un solo paese nell'UE in cui varie società ferroviarie si facciano concorrenza in modo significativo per quanto concerne i servizi di trazione. Le vecchie Ferrovie di Stato non hanno ancora preso alcuna iniziativa per disfarsi della loro veste nazionale e diventare società internazionali a tutti gli effetti. Al contrario, si aggrappano alle vecchie forme di collaborazione, affidando i loro treni, alla frontiera, alle altre imprese ferroviarie. Dal punto di vista della concorrenza queste alleanze tradizionali di società monopolistiche*

*presentano grossi problemi e la loro sopravvivenza significherà il fallimento della liberalizzazione della ferrovia. Il concetto delle freeways elaborato dalla Commissione per dare nuovo slancio alla liberalizzazione della ferrovia è un'iniziativa eccellente. Le prime reazioni, però, fanno temere che, all'inizio, verranno fatti solo piccoli passi. Esiste il pericolo che non tutte le "ways" siano "free" ma che solamente la capacità residua di qualche corridoio sia commercializzata sotto la denominazione di «freeway».*

*Per quanto concerne il terzo argomento, si prevede un'iperattività. La Commissione ha identificato 22 provvedimenti da mettere in atto per far progredire l'intermodalità. Queste, però, non possono essere che misure transitorie per la promozione del trasporto combinato fino a quando eque condizioni quadro per tutti i tipi di trasporto consentiranno più spazio alle iniziative degli attori sul mercato e, in primo luogo, alle società UIRR.*



# L'UIRR IN MOVIMENTO



**RUDY COLLE**

*Direttore Generale UIRR, Bruxelles*

La disponibilità di un efficiente sistema di trasporto contribuisce strettamente al progresso economico in quanto favorisce la mobilità, lo scambio di beni, la decentralizzazione industriale e l'integrazione delle zone periferiche.

E' senza dubbio il settore stradale che ha fornito l'apporto più considerevole a questa finalità superiore dell'attività di trasporto arrivando, con l'innovazione, il dinamismo - e la concorrenza interna - a far sua una parte predominante del mercato del trasporto merci in Europa.

E' questo stesso settore, però, che, anticipando l'apparizione di fenomeni di congestione stradale su percorsi con potenziale di espansione limitato, come pure di opposizione al traffico stradale per motivi ecologici, è stato, una trentina d'anni or sono, il promotore per la creazione di operatori privati di trasporto combinato, per mezzo dei quali, con le indispensabili garanzie di neutralità, fosse possibile trasferire una parte della propria attività su un mezzo concorrente: la ferrovia. Così erano nate le prime società UIRR. In considerazione delle abitudini dell'epoca - l'apatia delle società ferroviarie e l'atticismo iniziale di numerosi trasportatori stradali -, il cammino da allora effettuato è senza dubbio notevole: l'anno passato le diciassette società di trasporto combinato, membri della UIRR, hanno realizzato spedizioni su vagoni per circa 4 milioni di TEU che, altrimenti, avrebbero gravato il settore stradale per una distanza media di circa 700 Km. ciascuno. Il progresso nel traffico internazionale è particolarmente elevato: circa il 15% all'anno da 10 anni.

Questa rinascita della rotaia per il trasporto merci, grazie alla tecnica del combinato, deve essere portata avanti. Le società della UIRR continueranno a impegnare tutte le loro risorse allo scopo di sviluppare:

- la loro posizione in rapporto diretto col mercato, essendo i loro clienti autotrasportatori anche i loro azionisti
- la loro tradizione di dialogare con i partners ferroviari
- la loro esperienza per la creazione progressiva di treni comple-

ti e shuttle su percorsi a densità di scambio sufficiente, come forma di gestione meglio rispondente alle esigenze economiche

- la loro esperienza in materia di tecnologia e comunicazione dell'informazione

Ma determinanti saranno anche gli sforzi che verranno promossi dalle stesse società ferroviarie, perchè la mancanza di affidabilità ed i costi eccessivi delle loro prestazioni costituiscono ancor oggi il maggior ostacolo ad una penetrazione più incisiva del trasporto combinato. Sarebbero pertanto particolarmente colpevoli nel non voler cogliere le opportunità offerte dalle recenti iniziative di rivitalizzazione della rotaia fra le quali la liberalizzazione ci sembra la più essenziale per la vitalità futura di questa modalità di trasporto, rimarchevole dal punto di vista tecnico.

Il mondo dei trasporti è in rapido cambiamento. Appaiono, nel nostro campo di attività, nuovi operatori. D'altra parte, operatori consolidati e con legami particolari con il settore ferroviario cercano formule di cooperazione con le società UIRR. A titolo di esempio, l'alleanza conclusa tra Cemmat, Hupac, Intercontainer e Norfolk Southern Corp., che

si prefigge di offrire alla clientela un servizio multimodale "dal porto a destino" tra l'Europa e gli Stati Uniti, con l'intervento di un unico interlocutore (TARES - Trans Atlantic Rail Express) è senza dubbio precursore di ulteriori sviluppi dello stesso genere.

A partire da questo contesto di nuovo mercato, l'UIRR può rinforzare il ruolo di "punto di riferimento" che essa occupa e, a tal fine, ha caratterizzato l'anno in corso con due importanti decisioni sul piano interno.

La prima concerne la revisione degli Statuti approvati dall'Assemblea straordinaria dei Soci del 22 maggio scorso a Bruxelles, la seconda poggia sulle loro Condizioni Generali, una versione revisionata delle quali sarà ufficializzata in occasione dell'Assemblea d'autunno a Lugano.

La principale modifica apportata agli Statuti è diretta ad ampliare le possibilità di ammissione. Un unico associato per paese era una regola di fatto ed erano statutariamente esclusi, tra l'altro, gli operatori di trasporto intermodale il cui capitale fosse controllato da una o più società ferroviarie. Tali disposizioni non sono più attuali. Si sono create, di conseguenza, le condizioni di base per permettere agli operatori che lo desiderino di inserirsi nella rete paneuropea dell'UIRR senza perdere per questo la propria indipendenza commerciale.

Il rispetto delle norme di qualità e l'autonomia di gestione dei candidati figurano, evidentemente, nei criteri necessari per la loro ammissione. Diverse manifestazioni di interesse lasciano intravedere un prossimo ampliamento della nostra Unione.

Quanto alla revisione delle Condizioni Generali UIRR, l'obiettivo è di tener conto dell'esperienza acquisita in applicazione al testo attualmente in vigore, eliminando dallo stesso tutte le possibili ambiguità di interpretazione. La sicurezza giuridica della clientela del combinato ci guadagnerà, e con essa anche la qualità del servizio offerto, perno del progresso di questa tecnica di cooperazione nel trasporto e, di conseguenza, la valorizzazione di una mobilità più duratura.





## CTL IN MOVIMENTO



**FRANÇOIS LECLERCQ**

*Direttore Generale CTL, Londra*

L'anno 1996 sarà ricordato come un anno di forte aumento delle attività intermodali tra il Regno Unito e il Continente, ma allo stesso tempo l'anno nel corso del quale sono state superate le tappe principali dirette alla privatizzazione della British Rail.

Oggi, il processo di privatizzazione del trasporto di passeggeri e merci è arrivato al traguardo. A fine marzo 1997, l'unico operatore di treni passeggeri rimasto, Scotrail, è passato nelle mani dei nuovi proprietari, la National Express Group e la Railfreight Distribution, un'organizzazione responsabile dello sviluppo dei servizi intermodali via Tunnel e l'ultimo operatore ferroviario per le merci della British Rail.

La battaglia per la conquista della Railfreight Distribution è stata piuttosto dura, dato che i concorrenti alla gara di appalto erano ben coscienti dei vantaggi acquisibili con il possesso di una tale divisione di British Rail. Sebbene nel marzo 1997 il Consiglio di Amministrazione della British Rail abbia sottoscritto un contratto con EWS (English Welsh and Scottish Railways), la vendita sarà confermata solo dopo che la Commissione Europea avrà dato il via libera. Da quel momento ci si aspetta che la RfD abbia la flessibilità e la determinazione di cogliere le opportunità create dal Tunnel (sotto la Manica) nell'attrarre più trasporti di merci internazionali sulla ferrovia.

Le opinioni sull'attuale successo del Tunnel sono divergenti. I risultati operativi contrastano con i risultati finanziari ed il processo di privatizzazione si aggiunge alla complessità della situazione.

Qualche anno fa, nel giugno 1994, la RfD e la SNCF avevano iniziato lo sviluppo del traffico attraverso il tunnel lanciando treni merci diretti. Numerosi operatori, tra i quali CTL è il più importante con 58 treni/settimana, hanno commercializzato i servizi attirando nuovi trasporti da tutta l'Europa. Malgrado qualche piccola difficoltà iniziale, il Tunnel può essere considerato come un buon successo operativo. Anche la movimentazione attraverso il Tunnel ha funzionato bene. Ciò che si è rivelato più difficile, invece, è stato il far circolare - in

maniera affidabile - i treni tra le reti ed i terminal europei e quelli della British Rail. Problemi che sono ancora ben lontani dall'essere risolti come la congestione nei terminal, la mancanza di coordinamento operativo tra le società ferroviarie e i conflitti sociali in Francia ed in Italia.

Sebbene il traffico di CTL, come quello verso l'Italia, la Francia e la Spagna, sia considerevolmente aumentato nel corso degli ultimi tre anni, bisogna ammettere che il passaggio dalla strada alla rotaia avrebbe potuto essere ancora più spettacolare se le società ferroviarie avessero potuto offrire la stessa qualità di servizio offerta dai trasportatori stradali. Un altro fattore chiave in questo "trasferimento modale" è il prezzo di acquisto richiesto dalle società ferroviarie, che è di importanza capitale per l'acquisizione di nuovi settori di mercato quali il trasporto refrigerato o il collettame. Attualmente la ferrovia detiene il 6% del mercato inglese delle merci, ma si stima che - a lungo termine - il trasporto ferroviario potrebbe aumentare fino a raggiungere il 20%. EWS, il nuovo proprietario della maggior parte delle divisioni merci recentemente privatizzate da British Rail, ritiene che, grazie ad investimenti mirati, ed alla determinazione di rispondere alle necessità di industriali e di caricatori, la ferrovia può rappresentare - a medio termine - una parte considerevole del mercato del trasporto merci nel Regno Unito.

Contrariamente alla tendenza registrata nel Regno Unito ed in Europa, EWS intende reintrodurre servizi di vagoni isolati, raggruppati o meno, che offrano una gamma completa di servizi logistici comprensiva di stoccaggio e just-in-time. Dal momento in cui avrà acquistato la RfD, EWS avrà accesso ai mercati internazionali attraverso il Tunnel sotto la Manica. Ciò nonostante, le richieste volte a sviluppare i trasporti intermodali via Tunnel, saranno difficili da soddisfare finanziariamente, nel senso che il grosso volume potenziale dei trasporti a breve distanza verso la Germania, la Francia e il Belgio sarà intralciato dagli alti costi iniziali.

Si può dire che, dal punto di vista finanziario, il trasporto di merci via Tunnel non sia ancora un successo. Ciò è dovuto in parte alle condizioni del contratto stipulato tra British Rail, SNCF e Eurotunnel nel 1987, molto tempo prima che esplodesse la guerra dei prezzi per l'"attraversamento della Manica". Anche nel momento in cui scoppiò l'incendio nel Tunnel, nel novembre 1996, che provocò l'arresto momentaneo del servizio shuttle TGV di Eurotunnel, le società di ferries, ivi compresa la società Sea France - appartenente allo Stato francese - si batterono ancora una volta per le quote di mercato. Un'altra ragione per il non-successo finanziario del trasporto merci via Tunnel si trova nell'elevato costo complessivo che ha portato il mercato a tentare di massimizzare i propri ricavi, a detrimento della parte di mercato del trasporto merci detenuto dalla rotaia.

Lo sviluppo del traffico via Tunnel, che può già ritenersi considerevole, lo sarà ancor di più una volta che le varie parti implicate nella catena del trasporto arriveranno ad intendersi in modo da poter risolvere i problemi di cui sopra. I gruppi lobbistici e i fornitori di servizi ferroviari per le merci hanno invitato il governo britannico ad aumentare il numero di operatori ferroviari autorizzati a fornire servizi via Tunnel, al fine di arrivare ad un prezzo più competitivo. Si presume che un libero accesso ad altri operatori, sia nel Regno Unito che sul continente europeo, costituisca la chiave dell'aumento del traffico poichè il prezzo del trasporto ferroviario risulterebbe più competitivo per l'utilizzatore. Questo dibattito illustra la complessità dei problemi cui deve far fronte un'industria in pieno cambiamento.





# TRW IN MOVIMENTO



**LUC MIKOLAJCZAK**

*Chief Executive TRW, Bruxelles*

Una nuova accelerazione sta delineandosi sugli assi tradizionalmente forti del trasporto combinato internazionale, dopo la debole crescita registrata nel 1996. L'intensificazione dei rapporti economici dei paesi situati al centro ed alla periferia dell'Europa con la Comunità, sta favorendo questo meccanismo.

La società TRW intende sostenere questa tendenza verso uno sviluppo duraturo offrendo al mercato, in stretta collaborazione con i vettori stradali che abbiano fatto un "atto di fede" verso il trasporto combinato, servizi altamente competitivi.

La Scandinavia e la penisola iberica sono, per la TRW, mercati a potenziale di traffico particolarmente elevato: per la sua concretizzazione si applicano offerte di qualità non soltanto con il Belgio, ma anche con altri Stati-membri dell'Unione Europea.

Il concetto di gateway assume in questo contesto il suo pieno valore e una nuova dimensione. Al fine di sviluppare al massimo il flusso del traffico, TRW continua con lo sviluppo del suo sistema CORTAX - Centre de Concentration et Redistribution de Trafic des Axes - strettamente collegato con i punti nodali di Colonia, Barcellona, Irun, Torino e Novara CIM.

Oltre al principale compito di razionalizzazione delle spedizioni, questa tecnica permette la funzione regolare dei terminali strada-rotaia in cui il volume non sia ancora sufficiente per permettere la composizione di treni completi o, meglio ancora, di treni shuttle.

Un collegamento quotidiano e rapido tra il Belgio ed i Paesi Bassi offre, a quest'ultimo mercato, sotto il controllo di Trailstar, un ventaglio di nuove destinazioni. Con lo stesso spirito, TRW, con Novatrans, Cemat e Combiberia, mette a punto un concetto triangolare per permettere, partendo dalla regione di Lione, di assicurare i trasporti multi-direzionali tra Belgio, Italia, Spagna e Portogallo e di rompere l'isolamento del terminal di Vénissieux, grazie all'attivazione di una

relazione diretta verso l'Italia. Il concetto è innovativo e permetterà ai trasportatori pan-europei di migliorare considerevolmente le prestazioni fornite ai grandi caricatori di questi tre poli industriali.

Le società ferroviarie SNCB, SNCF e CFL hanno ben afferrato i vantaggi di quest'idea e da essa traggono ispirazione per la messa a punto di una prima Freeway con destinazione Sibelin, nella regione di Lione, il cui inizio è promettente.

Parallelamente allo schema triangolare, TRW instaurerà un nuovo servizio tra Anversa e Perpignan, di tipo A/B durante la notte.

Senza peraltro dimenticare la via atlantica verso la Spagna, la via mediterranea beneficia di un'attenzione particolare, dal giugno 1997, grazie all'aumento dell'offerta su Barcellona,

Granolles e Taragona. Molte altre destinazioni spagnole saranno portate a termine grazie alla conclusione di un rapporto particolare con la Renfe.

L'impressionante sviluppo economico della penisola iberica rende più urgente la soluzione per la differenza di scartamento ferroviario e per il disintasamento sistematico di Port Bou e di Irun. Lo stato spagnolo e l'Unione Europea devono dare priorità assoluta all'eliminazione di questo grosso freno ad una crescita che non aspetta altro che di evolversi per il bene comune. Le ferrovie spagnole stanno, al momento, ampliando il terminal di Irun prima di rimodernizzare il terminal di Hendaye.

Le prime prove effettuate verso il Portogallo sono positive. A queste, dovrebbero far seguito tre collegamenti settimanali dato che gli sforzi congiunti di Skan Kombi, Kombiverkehr e TRW sull'asse scandinava lasciano intravedere sostanziali correnti di nuovo traffico, mettendo, al tempo stesso, in luce tutta la forza della rete UIRR alla quale ciascuno contribuisce con l'approfondita conoscenza e padronanza del proprio mercato, nel rispetto delle diversità nazionali.

Per favorire la propria espansione, TRW ha messo a punto il sistema informatico IRIS - Intermodal Rail Information System - che permette un'ottima comunicazione con i propri partners, clienti e fornitori ed anche con i colleghi della UIRR. Applicazioni interattive basate su ambienti Oracle e Unix sono state messe in rete: è una pietra miliare orientata verso il 21esimo secolo.

La cooperazione tra tutti gli attori della catena intermodale è essenziale al fine di sviluppare insieme sia le parti infrastrutturali che le tecniche informatiche più performanti, senza dimenticare per questo la ricerca di un aumento della produttività dei terminali di trasbordo e nuove forme di trazione ferroviaria.

E' in questo contesto di stretta collaborazione che TRW, (The Right Winning team, cioè il team dei Veri Vincenti), continua la sua crescita e si dota delle armi migliori per affrontare con uguale successo il mercato in movimento.





## POLKOMBI IN MOVIMENTO



**GRZEGORZ KACZANOWSKI**

*Presidente dell' Polkombi, Varsavia*

Come tutti i paesi ex-comunisti, la Polonia ha pesantemente risentito del crollo del blocco commerciale Comecon e del profondo smembramento economico che ne è seguito. Quando il primo governo di Solidarnosc ha preso il potere, ha optato per riforme economiche dolorose che consistevano principalmente nella liberalizzazione dei prezzi e nella privatizzazione, il tutto sostenuto da un tasso di cambio fisso e da una politica stabile delle entrate e delle tasse inerenti. I polacchi, ben noti per la loro volontà di agire, hanno scelto quest'opportunità e, dal 1992, il paese ha incominciato a ripartire di buona lena. Nello stesso anno venne creata Polkombi.

L'economia polacca ha avuto un'impressionante crescita e, attualmente, si posiziona tra le più sane dell'europa centrale, con un PIL che aumenta più del 5% all'anno. Non c'è voluto molto tempo per capire quanto una buona rete di trasporto nazionale ed internazionale condizioni una riconversione positiva dell'economia polacca e, per estensione, la sua integrazione politica ed economica con l'Unione Europea: l'obiettivo più attivamente perseguito. Sebbene questo difficile processo sia tuttora in corso, i primi risultati cominciano a farsi vedere. Si inaugurano con regolarità nuove linee di trasporto internazionale, si introducono nuovi sistemi e tecniche di trasporto, si aggiornano sistematicamente le offerte dei servizi complementari e le leggi sono in via di armonizzazione con quelle in vigore nell'Unione Europea.

Avalendosi della situazione geografica favorevole e delle infrastrutture esistenti, il sistema di trasporto polacco ha la possibilità di diventare un'importante piattaforma logistica europea. I miglioramenti nel settore del trasporto porteranno, senza alcun dubbio, ad una rapida posa in opera delle tecnologie del trasporto combinato. Sebbene tale tecnica sia solo all'inizio in Polonia, i primi risultati sono molto promettenti, grazie, tra le altre ragioni, al sostegno ottenuto dalle autorità del paese.

La riorganizzazione strutturale e infrastrutturale delle Ferrovie polacche (PKP) è fonte di molte preoccupazioni per gli operatori del trasporto combinato che, si spera, possano essere rassicurati quanto prima. Nel 1996, PKP, la terza società ferroviaria in Europa, dopo l'Ucraina e la Germania, ha trasportato circa 218 mio di ton. (fonte: statistiche UIC). Diciassette terminal sono utilizzati per le spedizioni del trasporto combinato. Si tratta principalmente di containers, ma anche di casse mobili (7-8%) e di semi-rimorchi (3-4%).

Le società ferroviarie devono adattarsi alle necessità del mercato al fine di essere più competitive, offrendo, prima di tutto, servizi espressi, trasporti just-in-time, spedizioni per materie pericolose e derrate con temperatura controllata, servizi logistici (stoccaggio, magazzinaggio, trasporto da e verso i terminal) e linee a treno completo.

Il traffico internazionale, come il traffico di transito est-ovest e nord-sud è predominante. Attualmente la parte di mercato del trasporto combinato in traffico nazionale non è significativa, ma questo stato di cose sta evolvendo poco a poco. Sono iniziati i collegamenti interni tra Gdynia e Poznan, Gliwice, Wroclaw e Varsavia. Nel 1996 sono stati inaugurati, tra la Polonia e l'Austria, trasporti di containers "high-cube". Il sistema dell' "Autostrada Viaggiante" è in via di sperimentazione tra la Polonia e altri paesi dell'est. In un prossimo avvenire, Polkombi conta di sviluppare una cooperazione con la Russia, la

Lituania e la Bielorussia per recuperare trasporti stradali. Tali attività richiedono, beninteso, un'infrastruttura appropriata, cioè nuovi terminal e moderni interporti che permettano, in tutta la regione, un efficiente trattamento dei trasporti.

L'efficiente funzionamento del trasporto combinato dipende, innanzi tutto, da un alto livello delle norme tecniche, da una rete di terminal ben equipaggiati, da una infrastruttura ferroviaria sufficiente, che comprenda anche la codificazione delle linee, dei vagoni e dell'equipaggiamento specifico per il trasbordo. Altro problema da risolvere, è quello di un'equa concorrenza tra i differenti tipi di trasporto. I prezzi del trasporto devono diventare più interessanti, dato che esiste un divario notevole tra il prezzo pagato dagli utilizzatori individuali del trasporto e quello per i trasporti multipli. Certi costi, come quelli relativi all'inquinamento, agli incidenti ed al numero eccessivo dei trasporti, non sono che parzialmente coperti (se lo sono), mentre altri, quali quelli delle infrastrutture, sono ripartiti in modi molto diversi. Attualmente il trasporto ferroviario include nei propri costi più del 40% delle spese relative all'infrastruttura utilizzata, mentre il trasporto stradale non copre che il 12-13% dei propri costi.

L'elaborazione delle adeguate condizioni quadro è relativamente urgente per lo sviluppo del trasporto combinato in Polonia. Alcune misure in favore di questa tecnica di trasporto sono già state prese. Per esempio: le trazioni terminali senza autorizzazioni particolari, la concessione di prestiti garantiti dal governo per l'acquisto di materiale viaggiante, le riduzioni di tasse e pedaggi, l'esenzione dall'interdizione di viaggiare durante i week-ends e i giorni festivi per gli autoveicoli pesanti del trasporto combinato.

Restano ancora da accettare alcune grosse sfide perchè il trasporto combinato in Polonia raggiunga un affermato sviluppo, anche se questa tecnica è voluta e incoraggiata da varie società di trasporto, dall'industria e dal Ministero del Trasporto. Grazie al suo successo economico e all'adesione - più vicina che mai - all'Unione Europea, il paese sembra essere pronto ad assumere il proprio ruolo al centro dell'Europa.





# LA COMUNICAZIONE IN MOVIMENTO



**MARTIN BURKHARDT**

*Direttore Aggiunto dell' UIRR, Bruxelles*

L'integrazione europea porta alla progressiva sparizione dei mercati nazionali e ad una ripartizione internazionale della produzione. L'Industria ed il Commercio stimano che differenti modalità di trasporto costituiscano sempre meno una risposta adeguata alle proprie necessità ed esigono un prodotto proveniente da un'unica fonte. Numerose società di trasporto hanno seguito quest'evoluzione ed offrono al mercato servizi di logistica completi che, comunque, non sono sempre tutti di loro produzione. La ripartizione del lavoro progredisce anche nel campo del trasporto. Varie offerte di prestazioni sono organizzate con l'intervento di partners professionali come le società UIRR che, assumendone la commercializzazione e l'apporto di servizi, creano dei prodotti integrati "da porta a porta".

Parallelamente alla catena di trasporto integrato che riunisce spedizionieri, operatori del TC e società ferroviarie, nella quale ognuno dei partners si concentra sui propri punti forti, deve essere prevista un'affidabile catena informativa. Mentre nel trasporto monomodale stradale le società di logistica gestiscono in proprio il flusso completo delle informazioni, ci si aspetta che gli operatori, quali "architetti" del trasporto combinato, colmino la mancanza di informazioni del tragitto ferroviario compreso tra il terminal di spedizione e quello di ricevimento. Ciò implica una gestione di interfaccia tra la strada, la rotaia e i gestori dei terminal.

Lo sviluppo dei servizi di comunicazione si realizza in modo decentralizzato tramite il collegamento regionale dei clienti ai propri operatori e in maniera centralizzata attraverso la creazione di una rete internazionale. Al fine di permettere uno scambio di dati senza problemi tra le società membre, in questi ultimi anni sono stati sviluppati sia messaggi che codici comuni e si sono prese decisioni a livello di protocollo e tempi di trasmissione. Il ruolo della UIRR è quello di incoraggiare l'armonizzazione europea: ciò non si limita solo ad

accordi tecnici, ma deve portare ad accordi diretti ad uno standard qualitativo.

Per gli operatori, lo sviluppo dell'informatica costituisce la chiave di un'offensiva "servizi", vale a dire una riduzione dei costi e un miglioramento delle prestazioni. Essa inizia con un trattamento più rapido nei terminal grazie a prenotazioni anticipate attraverso le agenzie. L'interesse di un sistema si misura dall'estensione dei servizi offerti, dai tempi di accesso e di risposta e dalla sua possibilità di integrazione con il sistema del cliente. La qualità della prenotazione, delle informazioni sulle spedizioni e della trasmissione dati relativi alle fatture deve essere superiore a quella dei mezzi tradizionali quali fax o contatti telefonici.

Riunire e mettere a disposizione tutti gli elementi costitutivi della comunicazione tra agenzie, centrale e società collaboratrici richiede un'organizzazione imperniata sull'informatica da parte dell'impresa nella sua interezza e una grande disciplina tra tutti i collaboratori.

Negli ultimi anni tutte le società UIRR hanno sviluppato un loro sistema di elaborazione dati. Per il collegamento con i clienti alcuni si sono basati su Internet che diventerà, senza alcun dubbio, un mezzo di comunicazione mondiale sempre seguito, facile da utilizzare e disponibile ovunque. Gli attuali rallentamenti alla velocità di trasmissione saranno risolti, in avvenire, per mezzo di reti più fitte di satelliti e di fibre ottiche. Si risolveranno anche attuali lacune in materia di sicurezza.

L'ufficio collegamento della UIRR di Bruxelles propone, attraverso Internet <http://www.uirr.com> informazioni di attualità sul trasporto combinato soprattutto nei campi dell'economia e della politica dei trasporti. Una parte del sito è dedicata alla presentazione delle società membri: CTL e Novatrans sono state le prime a sviluppare, nel quadro di un progetto PACT, sponsorizzato dalla CE, l'hardware e il software necessari per lo scambio delle informazioni relative ai clienti ed ai trasporti, attraverso i propri server. La scelta di Internet presenta un vantaggio: crea velocemente un'interfaccia interessante e raggiunge il numero più ampio possibile di partners.

Con il loro progetto CESAR (Co-operative European System for Advanced Information Redistribution), le società Cemat, Hupac e Kombiverkehr hanno intrapreso un cammino diverso. Dato che queste tre società di TC dispongono già di un collegamento affidabile e costantemente aggiornato, (soprattutto verso grossi clienti) esse vogliono dimostrare, grazie al progetto sponsorizzato dalla Commissione Europea e dal Ministero Svizzero dell'Istruzione e delle Scienze, in quale modo i sistemi decentralizzati possano essere virtualmente inseriti in un sistema unico. Sotto il coordinamento della UIRR di Bruxelles, e con la sponsorizzazione della SGKV (Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr) di Francoforte, norme europee per il trasporto combinato saranno sviluppate per clienti-interfaccia. Internet è una delle possibili opzioni. Lo scopo finale è una trasmissione on-line delle informazioni a partire dalla quale ciascuno dei partner della catena del trasporto abbia la possibilità di integrare dati automatizzati sempre più approfonditi. In questo modo l'informatica diventa, per gli utilizzatori del TC, un servizio che genera un aumento della produttività.

**UIRR on the Internet**

<http://www.uirr.com>

**What's behind ?**

- Focus on Combined Transport
- Annual Reports
- Press Releases
- Current Issues
- Links to our Members

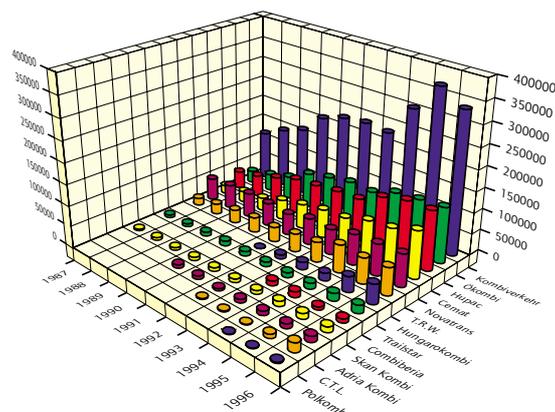


# TENDENZE

## TRAFFICO INTERNAZIONALE

Sul piano internazionale le società UIRR sono riuscite, per la prima volta, nel 1996, a trasferire sulla ferrovia l'equivalente di oltre un milione di trasporti stradali a lunga distanza. Il volume è aumentato dell'8% per arrivare ad un totale di 1,05 mio di spedizioni (circa 2,5 mio di TEU/EVP). I risultati di traffico da e verso i paesi dell'est registrati da Adria Kombi, Hungarokombi e la "nuova entrata" Polkombi sono, ancora una volta, soddisfacenti. Quest'anno Bohemiakombi è apparsa per la prima volta nelle statistiche come società indipendente. Una forte crescita è registrata da Cemac e Combiberia. Nel secondo anno di apertura del tunnel, CTL ha nuovamente e considerevolmente sviluppato il traffico da e verso la Gran Bretagna.

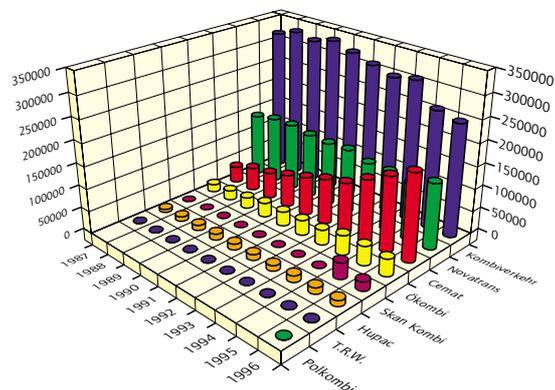
Società *	Spedizione 1996 **	+/- in %
Kombiverkehr ****	335.568	5 %
Hupac	142.198	0,2 %
Ökombi ****	132.561	7 %
Cemat ****	113.202	20 %
Novatrans	77.898	3 %
T.R.W. ****	65.524	6 %
Bohemiakombi	53.224	-2 %
Hungarokombi ****	47.099	27 %
C.T.L.	22.094	132 %
Trailstar	19.265	5 %
Adria Kombi	13.774	24 %
Skani Kombi	10.066	-1 %
Combiberia	9.551	30 %
Polkombi	2.842	112 %
<b>Totale</b>	<b>1.047.866</b>	<b>8 %</b>



## TRAFFICO NAZIONALE

L'aumento del traffico nazionale è tanto più soddisfacente dato che il volume dell'anno passato era in ribasso. Lo sviluppo degli ultimi 10 anni dimostra un particolare dinamismo solo sulle grandi distanze come, ad esempio, in Italia. I trasporti nazionali non sono proposti da società UIRR che hanno sede in paesi di piccola estensione dato che le distanze minime necessarie non possono essere raggiunte. In Scandinavia il ritorno dei trasporti verso la strada è da addebitare alla politica promossa dalle società ferroviarie.

Società *	Spedizione 1996 **	+/- in %
Kombiverkehr	250.300	-4 %
Cemat	193.798	16 %
Novatrans	146.602	18 %
Ökombi	38.608	-10 %
Skani Kombi	19.928	-45 %
Hupac	13.015	-7 %
T.R.W.	955	41 %
Polkombi	184	- %
<b>Totale</b>	<b>663.390</b>	<b>3 %</b>



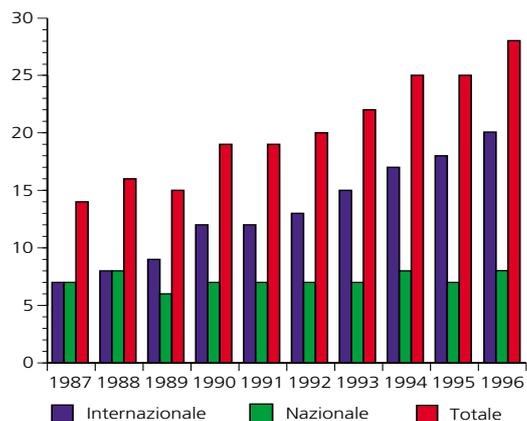
\* Questa statistica attribuisce alle Società solamente le spedizioni export, al fine di evitare doppi conteggi.  
 \*\* Una spedizione corrisponde mediamente ad un trasporto con un veicolo stradale (= +/- 2,3 TEU).  
 \*\*\* Dal 1994 viene considerato unicamente il traffico via Eurotunnel.  
 \*\*\*\* Per 1996, senza traffico per/da Bohemiakombi

## TRAFFICO TOTALE

La realizzazione del mercato interno europeo si riflette anche sullo sviluppo del traffico della UIRR, dove le tratte internazionali dominano con il 60%. Le distanze medie, che salgono a 660 Km. nel nazionale e 760 Km. nell'internazionale, si sono notevolmente avvicinate l'una all'altra. Ciò dipende da due fenomeni particolari: da un lato, l'aumento del traffico nazionale su lunga distanza in Italia e, dall'altro, la crescita delle Autostrade Viaggianti sull'internazionale che, su brevi e medie distanze, trasferiscono sulla ferrovia, secondo il principio roll on-roll off, camion non specificamente concepiti per il trasporto combinato.

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

Anno	Int.	Naz.	Totale
1987	7	7	14
1988	8	8	16
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	25
1995	18	7	25
1996	20	8	28

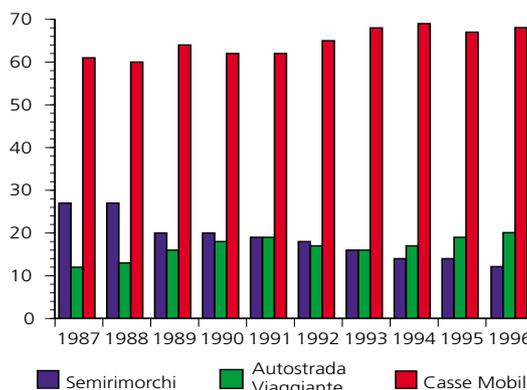


## TECNICHE

Nel 1996 la quota parte delle casse mobili e dei container si è, ancora una volta, sviluppata più rapidamente di quella dei semi-rimorchi. Al momento si posiziona su un 68% delle spedizioni effettuate. Mentre si mantiene la tendenza a lungo termine di un aumento al ricorso delle casse mobili, i grossi trasferimenti di traffico verso gli shuttle Ro-Ro hanno permesso a tale tecnica di progredire in proporzione alle spedizioni, mentre il trasporto di semi-rimorchi ha subito una proporzionale flessione. In tonnellate-kilometro, tale effetto è meno percettibile dato che, nell'internazionale, i semirimorchi sono utilizzati per tragitti più lunghi.

### RIPARTIZIONE DELLE TECNICHE DI TC IN PERCENTUALE %

Anno	SR	AV	CM
1987	27%	12%	61%
1988	27%	13%	60%
1989	20%	16%	64%
1990	20%	18%	62%
1991	19%	19%	62%
1992	18%	17%	65%
1993	16%	16%	68%
1994	14%	17%	69%
1995	14%	19%	67%
1996	12%	20%	68%





## RAPPORTI DELLE SOCIETÀ

**ADRIA KOMBI**, Ljubljana, ha affrontato con successo la concorrenza per il trasporto marittimo nell'unico porto sloveno (Koper) ed è anche co-fondatore della società "Logistic Service Koper". Nel contesto della via più breve per il trasporto tra l'Europa Centrale e l'Estremo Oriente, la società slovena ha aggiunto alla propria gamma di servizi il trasporto di contenitori verso l'interland, il cui sviluppo è molto positivo. A seguito dell'apertura del nuovo terminal di Sežana, l'Autostrada Viaggiante proveniente da Szeged (Ungheria) può raggiungere la frontiera italiana e, inoltre, registra una crescita costante. Si è tenuta, con le società ferroviarie serbe, croate e slovene, una conferenza tariffaria che, si spera, possa aprire la strada verso i Balcani prima della fine dell'anno in corso.

**BOHEMIAKOMBI**, Praga, ha potuto registrare un aumento del trasporto soprattutto in importazione. Il traffico di transito Polonia-Italia di cui si occupa la società ha realizzato un significativo progresso, mentre i trasporti non accompagnati tra Germania, Austria e Ungheria sono rimasti costanti. Movimentando dieci treni andata/ritorno al giorno, l'Autostrada Viaggiante Dresda-Lovosice offre una variante al trasporto stradale; variante che sarà mantenuta fino all'entrata in servizio dell'autostrada Dresda-Praga. I vecchi stop alle frontiere che obbligavano a soste dai 50 ai 70 minuti sono stati ridotti a 5 minuti. L'Autostrada Viaggiante viene ora considerata come seconda priorità immediatamente dopo i treni EURO-City. Le società ferroviarie dimostrano una flessibilità tale che è possibile, in caso di necessità, ottenere, con breve preavviso, treni supplementari.

**CEMAT**, Milano, ha continuato a sviluppare il trasporto combinato tanto sul piano nazionale quanto su quello internazionale, nonostante una diminuzione generalizzata del traffico merci ed una economia stagnante. Gli assi più battuti

sono stati quelli nord-sud attraverso il Brennero, il Gottardo e il Frejus. I seguenti progetti dovrebbero permettere a Cemat di introdursi in nuovi mercati:

- il trasporto di prodotti deperibili per mezzo di casse mobili frigorifere controllate via satellite. La flotta di casse mobili ha già raggiunto le 100 unità grazie agli investimenti relizzati dalla Cemat e dalla sua clientela,
- la creazione della nuova società di trasporto combinato Rocombi, in Romania, alla quale Cemat partecipa - insieme a Novatrans - come membro fondatore. Ciò dovrebbe permettere di sviluppare il traffico in questo paese e verso il sud est dell'Europa,
- l'organizzazione di servizi specifici personalizzati per le società industriali al fine di integrare il trasporto combinato nella catena logistica dei prodotti.

**COMBIBERIA**, Madrid, è riuscita a recuperare il volume di trasporto perso nel 1995. Nonostante il problema persistente degli scioperi, i trasporti sull'asse Germania-Benelux-Spagna hanno registrato una considerevole crescita. Il treno tra Barcellona e Londra, gestito con il partner UIRR, CTL, è riuscito a mantenere la posizione, cosa che apre la strada ad un'importante espansione negli anni a venire.

**CTL**, Londra. Il più importante operatore di trasporto combinato tra il Regno Unito ed il continente, può vantare un considerevole aumento del proprio traffico. Ogni settimana, nell'estate del 1997, almeno 60 treni hanno attraversato, senza eccezioni il tunnel della Manica. Insieme a Francia e Spagna, l'Italia rimane il mercato più importante con 4 treni giornalieri verso Milano, Novara, Melzo e Torino. Da qui partono treni corrispondenti verso il sud dell'Italia. Per il 1997 la società fa affidamento su una crescita del 50%, grazie, soprattutto, allo sviluppo dei mercati verso la

Spagna e a nuove relazioni verso l'Austria. CTL ha acquisito una flotta di vagoni da 60 piedi per il trasporto di cisterne e investito su vagoni multiftet per il trasporto via tunnel.

**HUNGAROKOMBI**, Budapest. Le relazioni Ungheria-Italia e Ungheria-Slovenia-Croazia che occupano una posizione chiave nel trasporto in transito per l'Ungheria, sono molto promettenti. La società sta progettando un servizio di Autostrada Viaggiante, che prevede l'utilizzo di una linea a grande scartamento esistente sia in Ungheria che in Ucraina, in modo da permettere l'inoltro del traffico fino a Kiev. Hungarokombi si impegna perchè un collegamento di trasporto combinato sia previsto nella pianificazione dei grandi centri di traffico merci, cosa che permetterà uno sviluppo a lungo termine del traffico non accompagnato. Il progetto di un sistema informatico tra la società ferroviaria nazionale, gli operatori e la dogana dovrebbe portare ad uno scambio di dati più rapido. La trasmissione delle informazioni che precede l'invio dovrebbe ridurre gli stop alle frontiere e le attese nei terminal.

**HUPAC**, Chiasso, trasferisce più dell'80% del proprio traffico con treni shuttle. Ha inaugurato nel novembre del 1996 il nuovo terminal di Singen (D). In collaborazione con Cemat e Trailstar, da metà marzo, offre una nuova relazione Rotterdam-Novara. Questa "sensazionale offerta", che compie il tragitto in sole 30 ore, è completata da uno shuttle giornaliero tra Novara-CIM e Verona. 75 vagoni doppi tipo "MEGA II" saranno consegnati e messi in servizio durante l'anno in corso, per il trasporto di contenitori e casse mobili "gran volume" e per i nuovi semi-rimorchi. Su invito di Hupac, che festeggia i suoi 30 anni di esistenza, le assemblee d'autunno di UIRR e INTERUNIT si terranno il 18 settembre 1997 a Lugano e saranno seguite da un congresso UIRR/HUPAC su un tema





## RAPPORTI DELLE SOCIETÀ

molto attuale: "Intermodalità, freeways e transito alpino".

**KOMBIVERKEHR**, Francoforte, nonostante l'accresciuta concorrenza, è riuscita ad incrementare i volumi trasportati. Il trasporto non accompagnato è in notevole crescita soprattutto sulle relazioni con l'Europa dell'est (es. 30% sulle linee di treni completi in partenza dai porti marittimi del nord-Germania e le relazioni in via di sviluppo verso la Repubblica Ceca). Il primo treno completo verso la Romania, accolto favorevolmente dal mercato, ha aperto questo paese al trasporto combinato. Passo dopo passo la Kombiverkehr ha collegato i terminal del nord-Germania (Rostok, Amburgo, Brema e Hannover) alla rete dei treni shuttle allo scopo di aprire, assieme ai partners UIRR, un potenziale mercato supplementare ai treni ad alta performance che attraversano le Alpi. A partire dall'estate 1997, sono stati messi in servizio sulla linea Colonia-Verona i primi vagoni porta container acquistati dalla società e i vagoni-poche completamente ristrutturati per il trasporto di semi rimorchi "grande volume".

**NOVATRANS**, Parigi, registra un balzo in avanti del traffico nazionale al quale dedica settimanalmente 270 treni concentrati principalmente sull'asse nord-sud e, in particolare, nella valle del Rodano. La politica seguita dal Ministro dei Trasporti francese, tesa a rendere il trasporto combinato più competitivo, ha contribuito sensibilmente ai risultati ottenuti nel 1996. In collaborazione con Cemat e CTL, Novatrans ha investito in 40 vagoni doppi. La società ha, d'altro canto, stabilito un piano d'investimento di 70 milioni di franchi francesi, una metà dei quali è destinata ai terminal e l'altra al parco vagoni. La politica ferroviaria francese ha registrato qualche impulso: è stato creato il RFF (Réseau Ferré de France) per assicurare la gestione dell'infrastruttura ferroviaria. Il Presidente

della Novatrans è anche membro del Consiglio di Amministrazione di questo nuovo organismo.

**ÖKOMBI**, Vienna. Malgrado il difficile contesto del mercato, la società ha potuto realizzare i propri obiettivi di aumento dei volumi trasportati e di consolidamento della posizione sul mercato. Tenuto conto dei suoi 360 soci, Ökombi, più degli altri suoi partner UIRR, possiede le caratteristiche di una cooperativa di utilizzatori del trasporto combinato. Investimenti considerevoli hanno recentemente permesso un completo rimodernamento del sistema informatico. La nuova rete dotata di ISDN e Internet, collega Ökombi con tutti i terminal austriaci e le agenzie doganali, con i partner UIRR e le società ferroviarie.

**POLKOMBI**, Varsavia. L'anno 1996 è stato un vero successo su tutti i fronti. L'effetto dell'attività di relazioni pubbliche dell'Assemblea UIRR che si è tenuta a Varsavia e il grande interesse manifestato per il trasporto combinato da parte del Ministro dei Trasporti, hanno facilitato il lancio di un servizio tra Polonia e Germania che ha portato ad un grosso aumento dei trasporti. Anche lo sviluppo dei trasporti verso l'Italia, in collaborazione con Cemat, è notevole. A seguito della richiesta del mercato ed allo scopo di migliorare il servizio verso la clientela, Polkombi aprirà, a fine 1997, una sua agenzia doganale a Gliwice. Per quanto riguarda la gestione, la società prevede investimenti per meglio equipaggiare i propri terminal e, soprattutto, per dotarsi di materiale di trasbordo mobile.

**SKAN KOMBI**, Padborg, teme che, a seguito della politica adottata dalle ferrovie, i clienti del trasporto combinato debbano prepararsi ad una riduzione dei percorsi utilizzati. La tendenza va verso i treni completi e gli shuttle sugli assi maggiori. La collaborazione scandinava guadagnerà importanza quando si otterrà il coordinamento

del flusso delle merci. Nel 1996, anno caratterizzato da perturbazioni, si è registrata una diminuzione del 10% dei trasporti da/verso la Danimarca. Il ponte sul Grand Belt, aperto al traffico ferroviario dal 1° giugno, costituisce un primo passo verso un collegamento fisso tra la Scandinavia e il continente. Il ponte sull'Oeresund, che collegherà la regione di Seeland con la Svezia, nell'anno 2000, sarà la prossima tappa.

**TRAILSTAR**, Rotterdam. L'aumento del 5% registrato nel 1996 ha fatto un balzo ulteriore all'inizio del 1997 grazie, senza alcun dubbio, alla messa in servizio del treno shuttle tra Born (N) e l'Italia. I prezzi praticati dalla società ferroviaria nazionale sono nuovamente aumentati; al contrario, è diminuita la qualità delle sue prestazioni, che ha subito un notevole degrado a causa di carenze di capacità e a numerosi scioperi. Nel quadro dello sviluppo di 4 progetti di treni shuttle in Europa, l'associazione dei trasportatori olandesi ha designato Trailstar come partner intermodale per il trasporto combinato. In collaborazione con C.S. Eurotrans, Trailstar ha inaugurato, ai primi di giugno, un servizio diretto di treni shuttle tra Rotterdam e Bratislava.

**TRW**, Bruxelles, ha chiuso bene il 1996. Per il traffico con l'Italia, il collegamento di gran lunga più importante, la società ha lanciato un nuovo treno navetta tra Genk e Novara. Anche il trasporto da/verso il Portogallo vanta una novità: una linea tra Anversa e i porti marittimi portoghesi. I troppi giorni di sciopero delle società ferroviarie stanno erodendo la credibilità del trasporto combinato. Il nuovo programma informatico IRIS (Intermodal Rail Information System), in funzione dal gennaio 1997, è alla base dei sensibili miglioramenti dell'informazione alla clientela, dell'utilizzo razionale delle capacità, delle procedure di prenotazione e di fatturazione.





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

**Nuovo indirizzo !**

**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 - 61000 Ljubljana

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



**REPUBLICCA CECA**

**BOHEMIAKOMBI**  
Opletalova 6  
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 420) 2 / 24.24.15.76  
Fax: (+ 420) 2 / 24.24.15.80



**SPAGNA**

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

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



**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)



**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@ctlctl.com



**UNGHERIA**

**HUNGAROKOMBI**  
Szilagyí 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 / 53.42.54.47  
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  
Tel & Fax (+ 48) 22 / 619.05.85



**PORTUGALLO**

**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



**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