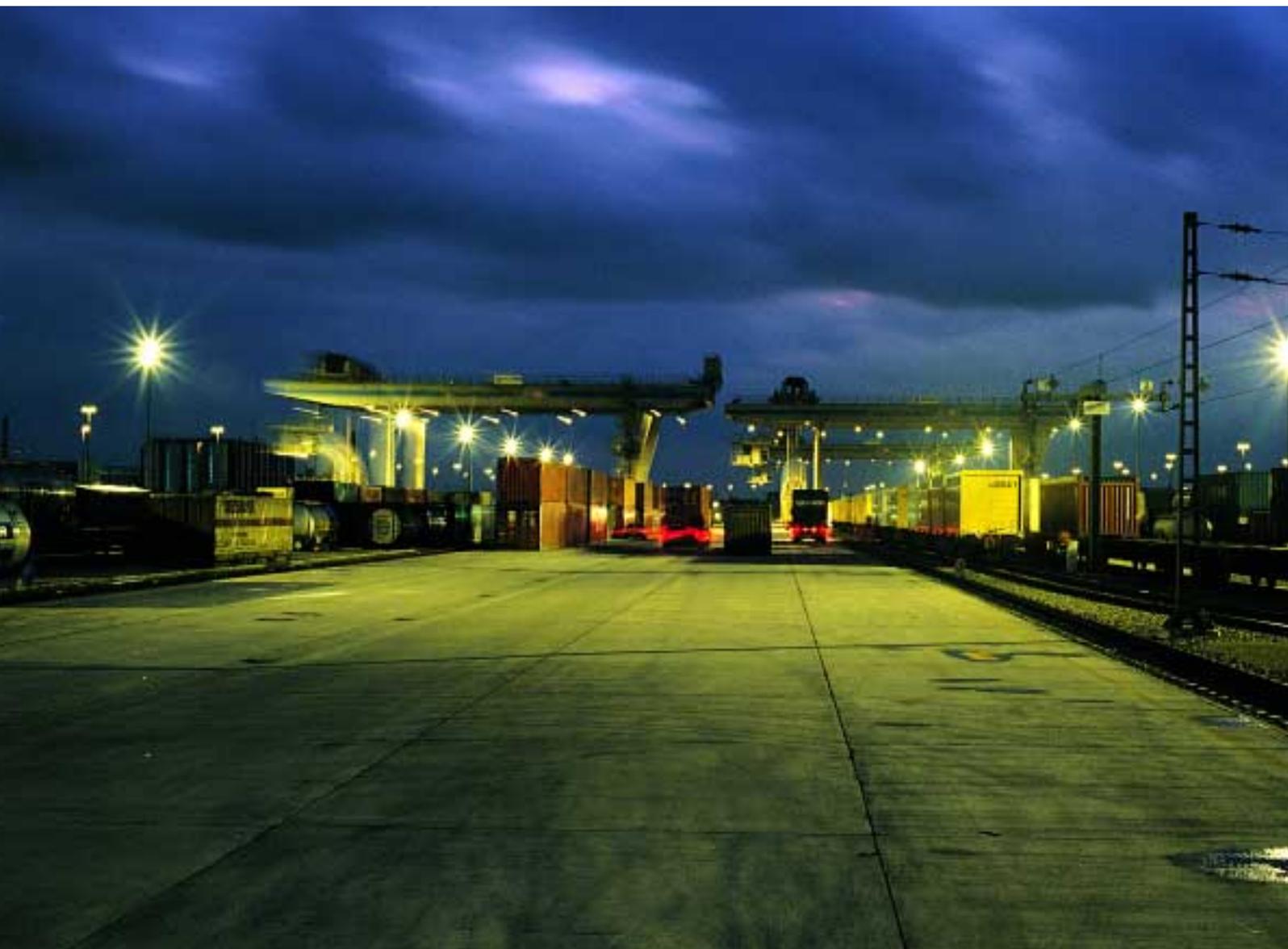




*Rapporto UIRR*

---

1996



## **IMPRESSUM**

Editore Responsabile: UIRR, Bruxelles

Fotografie: UIRR, Bruxelles

Creazione Grafica: Monkey, Bruxelles

Stampato in Belgio

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





## PREFAZIONE

Noi viviamo in un'epoca travagliata in materia di politica dei trasporti. Solamente le società che si adatteranno ai desideri della clientela avranno successo. La grande forza dei membri dell'Unione delle società di trasporto combinato strada-rotai (UIRR) risiede nella loro vicinanza al mercato. Migliaia di trasportatori e spedizionieri hanno fondato queste società e sono impegnati ad assicurare loro uno sviluppo costante. Le modifiche strutturali necessitano di una grande flessibilità da parte degli operatori. L'UIRR ne ha dato la prova nel 1995, riuscendo ad aumentare i suoi volumi di trasporto e a trovare nuovi sbocchi nonostante i vari scioperi delle società ferroviarie e la stagnazione dei mercati tradizionali.



*Werner Külper, Presidente dell'UIRR da Neil Kinnock, Commissario ai Trasporti*

Nell'ottobre 1995, l'UIRR ha festeggiato il suo 25esimo anniversario. Il suo successo non si può illustrare semplicemente con l'estensione geografica del numero dei suoi affiliati, da 8 membri fondatori a 17 società in altrettanti paesi europei, ma anche con i risultati: ogni giorno 6.500 trasporti su lunga distanza sono trasferiti dalla strada alla rotaia e nel corso degli ultimi dieci anni il traffico internazionale è più che triplicato.

Le possibilità di mantenere la rotta di uno sviluppo positivo sono molto buone, nella misura in cui una regola fondamentale sarà rispettata, e cioè quella di una collaborazione coordinata tra i diversi soggetti interessati al trasporto combinato, le società ferroviarie e la politica dei trasporti.

Quest'ultima è attualmente impegnata a determinare le condizioni di base che influenzeranno più che per il passato, l'avvenire del trasporto combinato e che convergono su tre campi:

- la concorrenza tra i differenti modi di trasporto, cioè il Libro Verde;
- la concorrenza nella ferrovia con l'intervento della Direttiva Ferroviaria;
- i costi di infrastruttura.

Il Libro Verde intitolato "Verso una tariffazione equa ed efficace dei trasporti" costituisce un primo passo della Commissione della UE nell'ottica di attribuire i costi esterni, vale a dire i costi attualmente riportati su terzi — la collettività o le generazioni future — a coloro che li causano effettivamente. Una migliore efficacia sarà raggiunta quando gli utilizzatori faranno la scelta di un dato modo di trasporto tenendo

conto dei suoi costi effettivi. Qualunque tentativo verso un'attribuzione reale dei costi a colui che li genera incoraggia una leale concorrenza tra i differenti modi di trasporto, cosa che non può che giocare in favore del trasporto combinato che trae la propria essenza dalla cooperazione tra la strada e la rotaia.

L'obiettivo confermato dalla Direttiva ferroviaria è quello di promuovere la concorrenza sulla rotaia. L'UIRR si aspetta un miglioramento della produttività del trasporto ferroviario, che permetterebbe al trasporto combinato di beneficiare di un nuovo slancio. E' importante, per ora, superare le strutture nazionali delle società ferroviarie. Solo quando sarà assicurata una gestione delle infrastrutture completamente indipendente dallo sfruttamento ferroviario, le società ferroviarie esistenti si faranno concorrenza tra loro e alle "ferrovie vicine". Solo allora si darà la possibilità alle numerose società ferroviarie private, regionali per la maggior parte, di scegliere liberamente tra cooperazione e concorrenza con le grandi ferrovie. La Direttiva sulle ferrovie ha, all'inizio, complicato la cooperazione esistente. Alcune società ferroviarie si comportano già, nei riguardi degli operatori, come se la concorrenza interna alle ferrovie fosse già una realtà. Tali società non dovrebbero esitare a fornire servizi in collaborazione nel timore che questo possa un giorno portare profitto ad un concorrente. Numerose società ferroviarie hanno, tuttavia, riconosciuto che in quest'epoca di grandi cambiamenti la fiducia tra i vari partners è di primaria importanza. La competenza delle società di trasporto combinato è più che mai richiesta.

Gli investimenti infrastrutturali rappresentano il terzo strumento per mezzo del quale la politica dei trasporti può orientare l'avvenire del trasporto combinato. A questo riguardo, non esistono che i due progetti TEN (Trans European Networks) Monaco-Verona con il tunnel sotto il Brennero e la linea Betuwe, destinata specialmente al trasporto combinato di merci, che creerebbero migliori condizioni, ma anche la costruzione di nuove linee ad alta velocità per il trasporto passeggeri, che potrebbero alleggerire le vie ferrate esistenti a vantaggio del trasporto di merci. La costruzione di terminals costituisce pure una condizione primaria per trasferire maggior traffico dalla strada alla rotaia. La classe politica non deve limitarsi ad esigere dal trasporto combinato: deve pure promuoverlo.

A questo riguardo, i costi delle infrastrutture diventano sempre più un fattore-chiave. Si osserva che nel processo di separazione nelle società ferroviarie fra l'infrastruttura e l'esercizio, i settori improduttivi, il personale eccedente, etc, rifluiscono verso la parte che rimane sotto il controllo dello Stato. Già oggi, i dipartimenti di gestione di varie imprese ferroviarie non sono in grado di proporre agli operatori dei prezzi adeguati al mercato, perché i loro dipartimenti delle infrastrutture esigono dei prezzi di pedaggio per le tracce orarie troppo alti. L'unica soluzione consiste nel ripartire i costi fissi su un traffico in espansione e nel razionalizzare notevolmente la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture.

Il mercato del trasporto ed i suoi attori sono in fase di grande cambiamento ed è una buona cosa. Il compito degli Stati consiste nel mettere a punto le condizioni-quadro per una accresciuta e leale concorrenza. Per quanto concerne le società coinvolte nel trasporto combinato, esse devono reagire alla situazione mutevole e, meglio ancora, agire e porre dei nuovi punti base.



## CAMBIAMENTO DI SISTEMI I NUOVI COMPITI DELLE FERROVIE



**RUDY COLLE**

*Direttore Generale UIRR*

Quando, incaricato espressamente dall'Organizzazione internazionale dei trasporti stradali IRU, un Istituto svizzero di sondaggio d'opinione (MIS Trend s.a. di Losanna) interrogava un grande pubblico — circa 10.300 persone, rappresentative di 13 paesi europei — tra le altre cose sulla loro percezione delle caratteristiche comparate del trasporto merci via strada e via rotaia, tale pubblico riconosceva largamente una maggior flessibilità nonché un certo vantaggio in termini di velocità al mezzo stradale, ma dava, per contro, vincente di gran lunga la rotaia quando si trattava di designare la modalità di trasporto meno inquinante, più sicura e più economica.

Questa valutazione, sebbene espressa su domande formulate in termini necessariamente generali, si rivela assolutamente pertinente, anche se per darle ancor più valore si sarebbe dovuto inserire nell'inchiesta un parametro molto importante in materia di trasporto e cioè la distanza da percorrere.

Da più di 25 anni l'UIRR e le sue società-membro poggiano i propri passi sulle caratteristiche positive riconosciute rispettivamente alla strada ed alla rotaia. Esse si sforzano di dimostrare, con successo crescente, che è un modo per far beneficiare al mercato del trasporto dei vantaggi di entrambi i metodi, associandoli attraverso le varie formule di trasporto combinato disponibile.

Un'altra parte dell'inchiesta svizzera, che si indirizzava ai trasportatori stradali, indicava che solamente il 23% di essi aveva in qualche modo intrapreso azioni a favore del trasporto combinato. Un grosso lavoro di sensibilizzazione resta dunque da compiere presso coloro che detengono in modo

preponderante il trasporto delle merci in Europa: noi proseguiamo questo lavoro senza sosta, ma esso si rivelerebbe molto più proficuo se le Associazioni di trasporto stradale nazionali e internazionali e anche quelle degli spedizionieri, più coscienti dell'interesse a lungo termine dei propri membri, vi si allineassero con maggior convinzione.

L'esitazione di operatori stradali e spedizionieri ad affidare una parte dei loro trasporti, per una parte del percorso totale, al mezzo ferroviario deriva meno dalla sensazione di perdere del traffico — ricordiamo che ne salvaguardano la proprietà — che dal dubbio per un buon svolgimento dell'operazione di trasporto sulla totalità della catena. Sono, in altre parole, l'efficacia e l'affidabilità delle società ferroviarie che devono diventare più costanti; e lo diventeranno quando si evolveranno, come gli altri operatori, in un contesto di concorrenza effettiva che le costringerà a porre tutti i loro sforzi per un servizio di prestazioni più puntuale — senza le interruzioni per questa o quella incompatibilità tecnica o regolamento sociale — e globalmente più economico.

La concorrenza si è rivelata salutare sul piano della qualità del prodotto e dei prezzi dovunque abbia messo in crisi la comodità sonnolenta di una società fino ad allora in situazione di monopolio. Se si installa nel settore ferroviario, non implica certo il fatto che noi dob-

biamo cambiare i partners. Le società della UIRR hanno costruito il loro trasporto combinato, che rappresenta più del 55% del traffico totale trasportato con questa tecnica in Europa, con le società ferroviarie nazionali. Un tale partenariato non si cancella con il primo concorrente che si presenta ma resta sottinteso che queste società debbano essere o rimanere i migliori operatori ferroviari. La Direttiva 91/440 ha creato le condizioni che permettono alle società ferroviarie nazionali di guadagnare in efficacia. Le prime applicazioni fatte non hanno risposto alle attese. Al contrario, alcune tra loro si sono dimostrate desiderose di far concorrenza alla UIRR sul piano della commercializzazione del trasporto combinato, sostenendo o costituendo delle filiali e subfiliali la maggior parte delle quali, bisogna dirlo, si sono messe in evidenza più per i loro risultati tristemente deficitari che per il loro apporto allo sviluppo di un nuovo traffico. Inoltre, sono state annunciate alcune associazioni di società ferroviarie dietro alle quali si profilano degli interessi extraeuropei e che, le loro dichiarazioni di miglioramento dei servizi ferroviari devono essere ancora provate.

Con una stretta intelligente nei propri legami di partenariato — come quelli che legano tra loro le società UIRR — le società ferroviarie europee e le nostre società-membro possono, basandosi sui rispettivi know-how, costruire insieme lo sviluppo di un trasporto combinato in progressione, efficace, nel quale il settore del trasporto tutto, e in primo luogo la strada, trovi il proprio interesse.

In ogni occasione l'UIRR ha dimostrato questa volontà di collaborazione con le attuali società ferroviarie nel quadro di incontri formali e informali.

Quando le società ferroviarie riprenderanno a pieno il controllo davanti agli scogli che ora incombono, la strada di un bell'avvenire comune ci pare già tracciata.





## CAMBIAMENTO DI SISTEMI IL SISTEMA SHUTTLE



**THEO ALLEMANN**

*Direttore Generale Hupac, Svizzera*

All'inizio degli anni 90, il periodo di una crescita illimitata del trasporto combinato strada/rotaia sembrava finito. Da una parte si son visti comparire i punti di strozzatura a livello di terminals e aree di trasbordo e, dall'altra, il quadro concorrenziale globale era in piena evoluzione. Queste nuove condizioni di mercato ponevano il trasporto combinato in un contesto completamente differente che ha portato Hupac a riprogettare questa tecnica di trasporto, a rivedere le sue strutture e a sviluppare formule logistiche alternative. Era nato il concetto dei treni-navetta (Shuttle).

Nel trasporto combinato europeo, il concetto di "shuttle" è sempre più spesso dissociato dal proprio senso e dalla propria finalità. Le condizioni che devono essere rispettate perché un treno di trasporto combinato non accompagnato della Hupac si possa definire "shuttle", sono le seguenti:

- La composizione dei vagoni è sempre la stessa ed il loro numero resta invariato. Le loro specifiche e le possibilità di carico che offrono devono essere compatibili con le tipologie di unità di carico utilizzate sui tragitti shuttle dei clienti Hupac
- L'orario dei treni prevede un minimo di 5 andate-ritorno alla settimana
- Il treno fa sempre la spola tra gli stessi due terminals
- Il treno non viene parcheggiato, né al punto di partenza, né a quello d'arrivo
- Hupac compera la trazione dalle società ferroviarie e ne assume tutti i rischi di esercizio
- Un'unica lettera di vettura è richiesta per il treno completo (al posto di una lettera di vettura per ogni unità di carico o vagone)
- Non è più richiesta l'etichettatura per ciascun vagone

La peculiarità di questa soluzione risiede nel fatto che il trasporto

viene offerto laddove è richiesto, cioè tra i principali centri industriali. Hupac, la cui sede sociale si trova in Svizzera, conosce, evidentemente, particolarmente bene la situazione delle Alpi: per questo le prestazioni offerte si concentrano sul trasporto transalpino.

Con la messa in servizio dei treni-navetta nel 1989, Hupac ha presentato un approccio completamente diverso nell'esercizio del traffico e nella soluzione ai problemi commerciali che sono apparsi nel trasporto combinato strada-rotaia. La società ha suggerito uno sbocco di soluzione e introdotto una nuova tendenza nel trasporto combinato europeo. Dopo la commercializzazione dei treni-navetta, il loro settore di mercato non ha mai cessato di aumentare. Oggi, più dell'80% delle spedizioni avvengono con il treno shuttle.

Grazie alla stabilità del prezzo a lunga scadenza, l'alta affidabilità degli orari, il carattere ecologico di questo trasporto (non più incidenti) ed il calcolo della capacità, tanto Hupac quanto i suoi clienti traggono vantaggio da questa tecnologia innovativa. Lo Shuttle permette alle società ferroviarie di ridurre i propri costi in modo notevole, e gli spedizionieri possono introdurre per la prima volta il sistema "just-in-time". Le società-membro della UIRR apprezzano il prodotto per la facilità delle

manipolazioni tecniche e operazionali, ma anche per la pianificazione trasparente e a lunga scadenza dei volumi da trasportare. La collettività trae ugualmente profitto dall'introduzione di questo concetto, perché da una parte riduce i rischi di incidenti sui trasporti di materie pericolose con la loro influenza nefasta sulla terra, l'aria e l'acqua e dall'altra utilizza risorse disponibili, come energia e superfici, in modo razionale.

Nel frattempo il concetto di trasporto per treno-navetta è stato adottato da altre società attive nel trasporto combinato. Hupac è, pertanto, la prima società in Europa che l'ha pensato, sviluppato ed applicato. Tenendo conto della tecnica utilizzata e dei sistemi di gestione e di comunicazione, la società ha realizzato un concetto che tiene conto delle prerogative future del trasporto combinato e che produce delle economie non trascurabili nella catena logistica. Quotidianamente, tutte le informazioni concernenti le spedizioni e i treni di tutti i terminals sono registrate da un Hostcomputer IBM. Se non sono trattate in tempo reale, esse sono trasferite verso il sistema informatico della Hupac per mezzo di un collegamento on-line. Tali dati sono scambiati con i partners dell'UIRR e trasmessi alle relative società ferroviarie, al fine di assicurare un trasferimento di dati senza errori. Grazie alla registrazione ed al trasferimento immediato di tutti i principali dati di trasporto, Hupac può garantire un controllo permanente, immediato e affidabile delle spedizioni.

Hupac ha proposto il concetto shuttle per il Premio Europeo del Trasporto 1996, e l'ha ottenuto nel marzo scorso.

La società-membro svizzera è riuscita a creare una sintesi delle tecniche moderne e tradizionali del trasporto combinato e a raggiungere un livello qualitativo più alto. Questo concetto, opera non solo ai sensi della politica dei trasporti ufficiale dei governi nazionali, ma di quella di tutta l'Europa.





# CAMBIAMENTO DI SISTEMI CONTAINERS MARITTIMI NELLA CATENA DEL TRASPORTO COMBINATO



**JAN H. VAN EXEL**

*Direttore Generale Trailstar, Rotterdam*

**S**i può affermare, senza tema di smentita che, per Trailstar, i container marittimi rappresenteranno la crescita più significativa nei prossimi anni a livello di trasporto intermodale via ferrovia, nonostante i considerevoli vantaggi legati al traffico continentale. Dal momento che Rotterdam stima di dover movimentare 6 milioni di contenitori nel 2005 — ossia il doppio di oggi — ottime opportunità di sviluppo si offriranno al trasporto combinato.

Il numero massimo dei container sarà trasportato con treni navetta internazionali. Ciò è vitale per il ruolo dei Paesi Bassi come importante centro di distribuzione verso l'Europa, per rinforzare la propria parte del mercato, soprattutto nelle regioni più distanti, oltre il raggio servito dai camion, o nel bacino del Reno. Forte di un numero di circa 10.000 società, con non meno di 400.000 impiegati diretti e rappresentante l'8% del Prodotto Nazionale Lordo dei Paesi Bassi, il settore dei trasporti e della distribuzione olandese dipende fortemente dai canali "aperti" in tutte le direzioni.

## Attività intermodali

La ripartizione modale internazionale dei container marittimi a Rotterdam si presenta come segue: 60% via strada, 25% via navigazione interna e 15% via ferrovia. Si possono facilmente immaginare le conseguenze di una forte crescita di volumi, anche se la ripartizione modale resta invariata. Nello scenario olandese ideale, tutta la crescita di trasporto di container dovrebbe essere assorbita dal trasporto fluviale e dalla ferrovia. Una missione simile costituisce un'enorme sfida da raccogliere da parte del settore ferroviario intermodale nella sua estensione della rete dei treni-shuttle europei.

## Intasamenti

Ogni settimana, un minimo di 150 treni shuttle internazionali lascia i terminal ferroviari di container di Rotterdam. La maggior parte degli operatori desidera che le proprie navette siano movimentate nelle ore migliori, il che provoca intasamenti nei terminal ferroviari, sebbene questi siano accessibili sia di giorno che di notte. Questo è quello che ha impedito al nostro shuttle mediterraneo di ottenere le connessioni appropriate al

Maasvlakte, sebbene la domanda marittima fosse a favore di quest'operazione. Ciò nondimeno, nel 1995 la parte marittima nel volume di Trailstar è passata dal 3% al 6% grazie allo shuttle su Verona che ha rappresentato la prima cooperazione strutturale tra gli interessi marittimi e continentali. Il più grande terminal di Rotterdam ETC (Europe Combined Terminals) ha proposto una soluzione in conseguenza di una previsione d'ingombro a livello di shuttle per container, dovuta al loro disequilibrio direzionale (anche se risulta essere meno significativa che nel caso del trasporto via strada). Il progetto, iniziato nel mese di maggio, è caratterizzato da una partenza giornaliera per mezzo di nave-containers verso Duisburg, dove il terminal di DeCeTe propone un collegamento via strada, ma anche l'importante rete ferroviaria che conta 70 connessioni verso tutte le destinazioni europee. Il meglio di ciascuno dei due mondi significa multimodalità nella forma ottimale, dato che i camion, evidentemente, assicurerebbero la parte terminale di presa e consegna al cliente finale.

## Piano 2000-Short

Il Piano 2000-Short, progetto ancor più ambizioso, concentra il traffico costiero di containers nel porto di Rotterdam in un unico sito. Il Piano 2000-Short propone un complesso unico dedicato a questo trasporto assicurando gli sinergie ed economie di scalo. I partners di

questo progetto sono gli armatori che assicurano il servizio costiero, i loro stivatori e le Port Authority di Rotterdam. La costruzione è stata lanciata dal Commissario europeo per il trasporto Neil Kinnock. Nella fase finale il progetto coprirà 60 ettari di terreno per una capacità di movimentazione annua di 700.000 containers ed investimenti fino a 200 milioni di NLG. Il progetto offre la possibilità alle linee marittime di utilizzare le navi gli uni degli altri senza dover trasferire i containers nella zona portuale. Grazie a questa concentrazione fisica, il Piano 2000-Short intende fare di Rotterdam il perno focale in materia di traffico di containers tra il continente e le isole britanniche, così come pure il punto di partenza e di arrivo da e verso l'Europa del sud e del nord. Gli effetti di "hub" oltre alle interconnessioni offerte, dovrebbero permettere gradualmente di attirare più merce e quindi di produrre un effetto valanga che si esprime con frequenze e velocità superiori. L'accento è posto sul carico stradale adattato all'unità di carico percepito come la migliore alternativa "marittima" al semi-rimorchio, vale a dire il 45 piedi. Gli operatori del cabotaggio si lanciano nella concorrenza con quelli della strada introducendo i containers da 45 piedi a larghezza adattata ai pallets. Gli operatori del cabotaggio, come le ferrovie, traggono profitto dal vento politico favorevole, come illustrato dal progetto di tavola rotonda europeo. Il Piano 2000-Short, posizionando Rotterdam all'incrocio dei mercati del nord e del sud, dell'est e dell'ovest, offre ovviamente un potenziale supplementare per i treni-shuttle di containers.

## Impatto sulla linea Betuwe

Un secondo terminal ferroviario sarà costruito nel punto più all'ovest del percorso, e cioè a Maasvlakte, dove il terminal attuale presenta già dei problemi di intasamento in ragione di 150.000 containers movimentati ogni anno.

Al tasso di crescita attuale, questo volume raddoppierà nel giro di tre anni, cosa che evidenzia ancora di più la necessità di stabilire una cooperazione tra gli interessi della rete intermodale ed i gruppi continentali e marittimi. Insieme, dobbiamo eliminare la possibilità di partenza di due treni alla stessa ora, con la stessa destinazione e carichi solo al 50% della loro capacità. Ciò nell'interesse di una resa ottimale, ma soprattutto con lo scopo di utilizzare al meglio l'infrastruttura ferroviaria europea.





## CAMBIAMENTO DI SISTEMI LA RICOSTRUZIONE DEI SISTEMI DISTRUTTI



**ROK SVETEK**

*Direttore Generale Adria Kombi, Ljubljana*

La ristabilita pace nei Balcani costituisce una nuova sfida per i trasportatori. Con l'aiuto della comunità internazionale e, prima di tutto, della Unione Europea, la ricostruzione è incominciata nei territori gravemente sconvolti dalla guerra della Bosnia Erzegovina e della Croazia. L'infrastruttura stradale e ferroviaria è stata fortemente danneggiata. Tensioni politiche che tuttora persistono tra la Repubblica Federale Yugoslava e la Croazia impediscono una normalizzazione del traffico tra questi due paesi. Questo vale anche per il trasporto di transito verso la Bulgaria, la Grecia e la Turchia.

Le infrastrutture ferroviarie e stradali dovrebbero essere ripristinate e gli ostacoli politici superati nei tempi più brevi perchè il trasporto possa svolgersi senza ostacoli. La costruzione di terminal locali debitamente equipaggiati è ugualmente indispensabile perchè il trasporto combinato (TC) possa svilupparsi con successo.

La società di TC slovena Adria Kombi, successore della vecchia società jugoslava Yukombi, ha mantenuto i contratti con i nuovi paesi che si sono creati nei Balcani. Adria Kombi offre attualmente servizi di trasporto combinato in Slovenia e Croazia. Copre, però, anche il territorio della Bosnia Erzegovina dato che trasporta via strada casse mobili e contenitori dai terminal croati di Slavonki Brod e Split verso Tuzla, Sarajevo e Mostar. Esiste un grandissimo interesse per il rilancio del trasporto sulla linea ferroviaria Ljubljana-Zagabria-Belgrado-Niš-Skopje-Tessalonica / Niš-Skopje-Istanbul. Dal momento in cui saranno eliminate le condizioni-quadro politiche sfavorevoli, tale trasporto ferroviario entrerà in servizio. L'infrastruttura è stata ristabilita in via di una ripresa immediata dell'attività. I terminal di Belgrado e Skopje sono equipaggiati per tutti i tipi di TC e Adria Kombi si prepara all'apertura di quest'importante linea ferroviaria. Il terminal di Ljubljana diventa sempre più un nodo strategico tra la Repubblica Federale Yugoslava, la

Macedonia (FYROM), la Croazia, la Bosnia-Erzegovina, la Slovenia da una parte e l'Unione Europea dall'altra.

Dopo la creazione di nuove frontiere, il trasporto ferroviario e quello di tipo intermodale hanno un vantaggio rispetto al trasporto stradale in senso stretto, dato che i primi due modi di trasporto sono più rapidi e più concorrenziali dei camion che devono attendere da 8 a 10 ore ai posti di frontiera.

Le società ferroviarie slovene e croate dispongono di orari interessanti da Ljubljana in direzione Villach, verso i porti di Koper e Rijeka e verso altri terminal in Slovenia e Croazia. Le Amministrazioni ferroviarie in Jugoslavia e in Macedonia stanno migliorando e coordinando i propri orari. In Croazia i preparativi per la fondazione di una società nazionale di TC, prevista per la fine dell'anno, sono in corso. La Repubblica Federale Yugoslava ha un progetto simile. Adria Kombi supporta tali iniziative con lo scopo di creare dei partner nuovi ed efficaci, che siano in grado di sviluppare con successo il TC nei differenti paesi.

I preparativi per l'adesione all'UE sono in corso. Dopo la firma della dichiarazione di adesione, anche il settore del trasporto subirà una profonda trasformazione. Gli scarsi mezzi

d'investimento disponibili, insufficienti per tutti i progetti, ma che, al momento, sono soprattutto concentrati sul settore ferroviario e stradale sono la base del problema. Dal punto di vista tecnologico e commerciale, ciò crea un grande vantaggio per il TC. Bisogna sottolineare, in particolare, il fatto che il gabarito necessario è disponibile su tutti gli assi principali.

Per la promozione del TC, alcune importanti prescrizioni del Governo sloveno sono già state adattate a quelle dell'UE: quelle concernenti l'autorizzazione di un peso lordo maggiore e quelle riguardanti l'annullamento dell'interdizione di viaggiare la Domenica e i giorni festivi per le trazioni terminali. Inoltre, la società ferroviaria slovena riceve delle sovvenzioni per le prestazioni di trasporto effettuate con il TC.

In contrapposizione, si può osservare una forte crescita del trasporto stradale con l'aggravante del fatto che la maggioranza dei camion dei paesi dell'Est non risponde alle norme occidentali di salvaguardia dell'ambiente. Per contrastare questo inquinamento aggiunto e per assorbire la crescita del traffico nel modo più ecologico possibile, Adria Kombi ha organizzato con Hungarokombi l'Autostrada Viaggiante Szeged-Ljubljana, che verrà prolungata sino a Sežana prima della fine dell'anno.

Problemi di ecologia pesano anche sulla Croazia, ragion per cui Adria Kombi sta studiando, in collaborazione con Oekombi e la società ferroviaria croata, la possibilità di mettere in servizio un'Autostrada Viaggiante da Slavonki Brod verso Wels e Sežana.

Ambizioni a parte, gli operatori sanno bene che non possono affrontare da soli il gigantesco lavoro di organizzazione dei trasporti in queste regioni distrutte dalla guerra. Hanno bisogno del sostegno e del partenariato delle varie società ferroviarie, di un aiuto impegnativo a livello politico nei trasporti, delle istituzioni finanziarie internazionali e dell'UE. Mezzi finanziari sono già stati messi a disposizione nel quadro dei programmi Phare e PACT della Commissione Europea. Questo esempio dovrebbe essere seguito da altri.





# RAPPORTO DELLE SOCIETÀ



**ADRIA KOMBI**, Ljubljana. Dopo la firma del trattato di pace, questa società-membro impugna la maggioranza delle proprie attività nel campo del trasporto non accompagnato sui Balcani, e più particolarmente la Croazia, la Bosnia e la Serbia. Il trasporto di contenitori marittimi dal porto di Koper verso l'Austria, la Repubblica Ceca, la Repubblica Slovacca e l'Ungheria si sta sviluppando in modo notevole. Se l'aumento del volume di trasporto lo permetterà, Adria Kombi prevede l'instaurazione di un treno diretto. L'Autostrada Viaggiante Ljubljana-Szeged ha pure registrato una netta progressione che si accentuerà ulteriormente dopo l'apertura di un nuovo terminal a Sežana, alla frontiera con l'Italia.

## BOHEMIAKOMBI

**BOHEMIAKOMBI**, Praga, è membro dell'UIRR dall'inizio del 1996. L'anno 1995 è servito ad un rinforzo dell'offerta in autostrada viaggiante tra Lovosice e Dresda, messo in servizio in autunno. Questa relazione, che sostituisce il trasporto via autostrada, dovrà essere mantenuto almeno fino all'apertura dell'autostrada tra Praga e Dresda e rappresenta per la società un enorme potenziale di crescita. Su quest'asse circolano attualmente fino a 12 treni e sull'asse Budweis-Villach 2 treni di autostrada viaggiante al giorno. Bohemiakombi ha anche raggiunto tassi di crescita importanti nel trasporto non accompagnato di contenitori tra i porti del nord-Germania e la Repubblica Ceca.



**CEMAT**, Milano a ottenuto un nuovo notevole progresso nel 1995. Tra le novità dell'anno scorso figurano il trasporto con temperatura controllata per via satellitare, come pure l'apertura di un corridoio multimodale per il trasporto di merci pericolose verso la Grecia. Le possibilità di espansione che offre l'Europa



dell'Est — soprattutto la Polonia, la Russia e la Bielorussia — dovranno essere maggiormente sfruttate. Tra queste figurano il progetto pilota per un collegamento diretto tra Padova e Mosca, e un treno completo, con frequenza quadrisettimanale sulla linea Verona-Rostock-Scandinavia. Casse mobili frigorifere, vagoni speciali per il trasporto via Eurotunnel, nuove gru per la movimentazione e informazioni online per i clienti faranno parte, d'ora in avanti, del pacchetto dei servizi offerti dalla società.



**COMBIBERIA**, Madrid. L'apertura del Tunnel sotto la Manica ha provocato lo spostamento dei trasporti verso il sud della Francia. Combiberia si è prefissata l'obiettivo di acquisire nuovi clienti, al fine di aprire più ampiamente la penisola Iberica al trasporto combinato. Un aumento notevole del trasporto con il Portogallo e il raccordo di questo paese alla relazione Spagna-Germania via Barcellona, rinforzano il carattere "iberico" della società. L'aumento del numero dei clienti spagnoli — inizialmente reticenti all'idea del trasporto combinato — è soddisfacente.



**CTL**, Londra, si è affermata dal giugno 1994 come leader del mercato britannico del trasporto combinato verso il continente in stretta collaborazione con Novatrans e Cemat. Dal secondo semestre 1996, 44 treni circolano settimanalmente sui tragitti tra Inghilterra e Italia, Spagna e Francia. Le attività di trasporto via tunnel si concentrano attualmente su 5 terminali in Gran Bretagna (Londra, Birmingham, Manchester, Liverpool e Glasgow). Altri sono

previsti nel prossimo futuro. CTL ha installato un software ultramoderno che permette di localizzare i treni e di informare rapidamente ed efficacemente la clientela. Oltre al trasporto via Eurotunnel, CTL offre collegamenti con i porti di Zeebrugge e Le Havre.



**HUNGAROKOMBI**, Budapest, ha raddoppiato il numero di spedizioni rispetto all'anno precedente. L'autostrada viaggiante detiene una posizione-chiave nel trasporto di transito per l'Ungheria. Il numero dei treni sul tragitto Sopron-Wels è passato a 5 al giorno. I collegamenti Budapest-Wels e Szeged (nel sud-est dell'Ungheria)-Ljubljana sono stati inaugurati di recente. Quest'ultimo permette ai clienti rumeni di trasportare le loro merci quotidianamente verso l'Italia senza autorizzazioni. Grazie ad un progetto PACT-UIRR, la società ha potuto sviluppare il suo sistema informatico e intende ora realizzare un sistema di telecomunicazione con le società dei paesi vicini.



**HUPAC**, Chiasso, è stato uno dei primi operatori europei ad ottenere, nel giugno del 1995, la certificazione di qualità ISO 9002 tanto desiderata. Il "Quality Management System" interno già esistente ed il sistema dei treni-shuttle sono due fattori che hanno permesso di accedere a questa certificazione. Nel 1995 inoltre la società ha registrato un tasso di crescita del 10% nel trasporto combinato non accompagnato. Grazie ad un continuo ampliamento della rete nel quadro del concetto gateway, l'80% dei trasporti è già assicurato da questo tipo di treni.



**KOMBIVERKEHR**, Francoforte, ha realizzato una progressione del 3% rispetto all'eser-



## RAPPORTO DELLE SOCIETÀ

cizio 1995, che va apprezzata in conseguenza dell'alto risultato ottenuto l'anno precedente. Grazie all'aumento nell'offerta di treni diretti, il trasporto è aumentato su numerose tratte internazionali ed è raddoppiato, per esempio, sulla linea verso la Spagna. Il trasporto di contenitori dai porti marittimi del nord della Germania verso la Repubblica Ceca e l'Ungheria ha avuto una crescita a due cifre. Lo sviluppo del trasporto via nave è considerevole, malgrado un deterioramento delle condizioni-quadro politiche in seguito all'adesione dell'Austria. Per quanto concerne il transito sulle Alpi, Kombiverkehr ha registrato un aumento del 8% del proprio traffico.

### novatrans

**NOVATRANS**, Parigi, avrebbe potuto raggiungere un risultato eccezionale nel 1995 se la SNCF non avesse scioperato per quattro settimane. Prima dello sciopero la crescita del traffico era stata dell'ordine del 15% nel trasporto internazionale e del 10% in quello nazionale. Novatrans ha equipaggiato i propri terminali a Lille e a Le Havre di nuove gru. Grazie al sistema Minitel, Novatrans ha potuto dare ai propri clienti informazioni in tempo reale sul transito di alcuni treni su percorsi ferroviari francesi. In caso di ritardo, possono essere evitati tempi di attesa improduttivi. Novatrans si aspetta un aumento importante dei propri trasporti in seguito all'aggiunta di nuove tratte, l'ampliamento dei principali terminali e l'aggiunta di nuove tracce orarie.



**ÖKOMBI**, Vienna, ha registrato una crescita del 5,5% in questo primo difficile anno di adesione dell'Austria all'UE. La tassazione comunitaria della cifra d'affari applicata al trasporto combinato transfrontaliero e la diminuzione delle tasse sul traffico stradale hanno le loro ripercussioni soprattutto nell'ambito dell'autostrada viaggianti. Sebbene le conseguenze della liberalizzazione costituiscano una svolta strategica per il settore del trasporto austriaco, Ökombi si è posta l'obiettivo di raggiungere nel 1996 dei tassi di cre-

scita a due cifre, grazie agli effetti del sistema Ecopunti, alla creazione di nuovi collegamenti da e verso l'Europa dell'Est e ad una politica di treni completi che risponde alle richieste del mercato.



**POLKOMBI**, Varsavia, spera di realizzare un buon sviluppo dei propri trasporti nel 1996 e conta, sui collegamenti principali con la Germania e l'Italia, su un aumento dell'80%. La società desidera organizzare dei trasporti dai Paesi Bassi, dalla Germania e dall'Italia verso la Russia via Polonia, cosa che sottintende che le condizioni-quadro politiche per lo sviluppo del trasporto combinato siano migliorate. Nel campo operativo, Polkombi si appresta a sviluppare la propria rete informatica interna.

### SKANKOMBI

**SKANKOMBI**, Padborg, ha potuto beneficiare di una espansione nel corso della prima metà del 1995, che si è, tuttavia, affievolita nel corso del secondo semestre. In collaborazione con i propri partners della UIRR, Skan Kombi sta sviluppando un concetto innovativo per il trasporto combinato strada-rottaia in Scandinavia. Dopo la messa in esercizio a metà 1997 del collegamento fisso del Grand Belt e del ponte sull'Öresund nell'anno 2000, il rapporto qualità prezzo sarà il parametro decisivo,



dal punto di vista della clientela, per la scelta dei corridoi di trasporto tra la Scandinavia ed il resto del continente europeo.



**TRAILSTAR**, Rotterdam, può vantare un aumento del 30% nel settore delle casse mobili, mentre i contenitori marittimi raggiungono la crescita essenziale e rappresentano, per così dire, il volume totale dei trasporti dell'"Austria Stuttle". Trailstar ha apportato importanti miglioramenti alla gamma dei prodotti forniti, tra gli altri l'"Olanda Verona". Il numero delle partenze del treno navetta più richiesto, quello verso Novara, ha potuto essere aumentato da 6 a 12 alla settimana. Il traffico verso l'Europa dell'Est e verso la Scandinavia continuerà, pure, la sua progressione. Nel settembre 1996 la società ha inaugurato un nuovo terminal a Born (Limburgo) che ha una capacità iniziale di 20,000 TEU, ed è molto importante per il suo sviluppo futuro.



**T.R.W.**, Bruxelles, ha terminato l'anno 1995 con un volume di trasporto totale inferiore a quello dell'anno precedente. Tra le cause, gli scioperi della SNCF nel 4° trimestre e la perdita di un importante traffico a favore del Tunnel della Manica. Gli altri trasporti di TRW sono aumentati del 5,3%. L'apertura nel 1995 del terminal di Genk ha risposto a tutte le aspettative ed ha attirato clientela tedesca e olandese, oltre a quella belga. Il concetto di treno shuttle è stato inaugurato per il traffico italiano, con Bruxelles e Torino come gateways. Sono stati apportati notevoli miglioramenti nell'offerta dei servizi per le relazioni verso la Spagna, la Germania e l'Austria.



## ATTUALITÀ

### UN QUARTO DI SECOLO

Il 23.10.95, l'UIRR ha festeggiato il suo 25esimo anniversario. Fu, in effetti, fondata nel 1970 in occasione della fiera dei trasporti di Monaco da 5 società di trasporto combinato della CEE dell'epoca (Ferpac-Italia, Kombiverkehr-Germania, Novatrans-Francia T.R.W.-Belgio, e Trailstar-Paesi Bassi) e pure da 3 società dei paesi dell'AELE (Hucketrans-Austria, Hupac-Svizzera, ASG-Svezia). Tre di queste società sono da allora state sostituite da altre: Ferpac dalla Cemmat, Hucketrans da Oekombi e ASG da Skan Kombi, ed altre 9 società si sono aggiunte.

### T.R.W. FESTEGGIA I SUOI 30 ANNI

La società-membro belga della UIRR è stata creata il 23 febbraio 1965 a Bruxelles, per iniziativa dei trasportatori stradali e delle associazioni stradali nazionali belghe. Malgrado il fatto che la società sia di taglia abbastanza piccola, essa riesce ad aumentare senza sosta le proprie realizzazioni nel trasporto.

### PREMIO EUROPEO DEL TRASPORTO 1996

Il "premio europeo del trasporto 1996" è stato consegnato alla Hupac nel marzo 1996, in occasione della fiera "Eurocargo" che si è tenuta a Dusseldorf. Con il suo concetto di treni-navetta che risponde di già alle norme future e che può essere applicato a livello internazionale, la società ha provato come sia possibile

lavorare nella catena del trasporto in un modo razionale che limiti i costi. Tutti i partners, quali le società ferroviarie e le società-membro della UIRR Kombiverkehr e Cemmat, hanno contribuito a fare del prodotto Shuttle un sistema che tiene conto delle esigenze attuali del mercato del trasporto.

### ASSEMBLEA D'AUTUNNO A MADRID

Su invito di Combiberia, l'Assemblea d'autunno di quest'anno ed il Congresso che seguirà, avranno luogo a Madrid, nel corrente mese di settembre. Il tema del Congresso UIRR è: "Penisola iberica e trasporto combinato - velocità di crociera in vista?" L'UIRR considera la penisola iberica come uno dei mercati dell'avvenire e discuterà al Congresso la propria strategia in vista dello sviluppo del trasporto combinato.

### PERSONALIA

Dal dicembre 1995 Grzegorz Kaczanowski è il nuovo presidente di Polkombi. Nella sua funzione di Direttore Generale della "Polish Forwarding-Spedpol", uno dei membri fondatori della Polkombi, egli era membro del Consiglio di Amministrazione di quest'ultima dal momento della sua creazione.

### CONDIZIONI-QUADRO DEL TRASPORTO COMBINATO

Nel quadro dei progetti pilota PACT della Commissione dell'UE, e in collaborazione con l'ufficio tedesco "Studiengesellschaft für den Kombinierten Verkehr" (SGKV) la UIRR ha effettuato uno studio sulle condizioni-quadro del trasporto combinato in Europa. Tale analisi comparativa fornisce informazio-

ni che incentivano la creazione di un ambiente propizio allo sviluppo del trasporto combinato.

### "SGUARDO SUL TRASPORTO COMBINATO"

Per una migliore informazione, l'UIRR mira ad interessare maggiormente il pubblico al trasporto combinato. Anche la brochure di cui al titolo è edita nel quadro del programma PACT. Pubblicata, in origine, in inglese, tedesco e francese, ora è disponibile in svedese, ungherese, ceco, polacco e sloveno. Può essere richiesta gratuitamente alle società-membro o alla sede della UIRR a Bruxelles.

### STUDIO UIC: EFFETTI ESTERNI SUL TRASPORTO

Questo studio, effettuato su domanda dell'UIC da IWW (Karlsruhe) e INFRAS (Zurigo), descrive in modo esplicito i criteri per l'internazionalizzazione dei costi esterni, quali l'inquinamento dell'aria, il rumore, gli incidenti stradali e gli ingorghi e raccomanda di applicare una combinazione di più strumenti politici. Fa utilmente il punto di conoscenza in questi campi e costituisce un'opera di riferimento nel dibattito sulla attribuzione dei costi esterni a coloro che li causano, il che è un principio sul quale si basa anche il Libro Verde della Commissione UE. Tale studio può essere richiesto in tedesco, inglese o francese c/o la UIC al prezzo di F.Fr. 300.

### ALTRE ATTIVITÀ

In stretta collaborazione con le sue società-membro, la UIRR di Bruxelles si impegna per promuovere l'adesione di nuove società di TC, sia all'interno che all'esterno della UE, i potenziali candidati vengono informati sulle condizioni. Generali, sui vantaggi di un'affiliazione alla UIRR ecc, e, di conseguenza, ci si attende un ampliamento di quest'ultima.



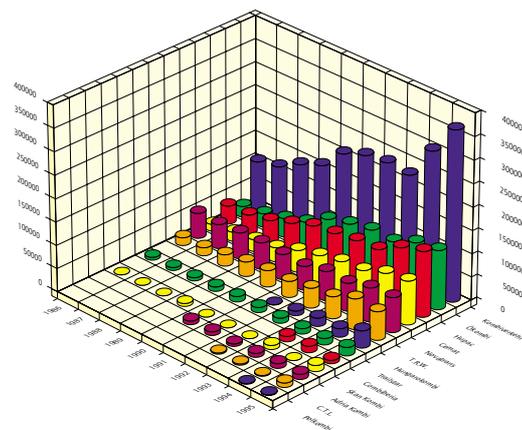


# TENDENZE

## TRAFFICO INTERNAZIONALE

La crescita registrata dalla UIRR nel 1995 è dovuta al traffico internazionale che è aumentato del 14% raggiungendo un totale di 970.000 spedizioni. Lo sciopero delle ferrovie francesi SNCF nel novembre e dicembre 1995 ha frenato la progressione del traffico delle società-membro direttamente interessate, che avrebbe altrimenti potuto essere qualificata come eccezionalmente buona. I risultati UIRR nel campo del traffico da e verso i paesi dell'Est sono notevoli e gli sforzi di questi ultimi anni cominciano a portare i loro frutti. Il primo anno solare completo di apertura del Tunnel della Manica ha pure avuto un'influenza positiva sui risultati dei trasporti.

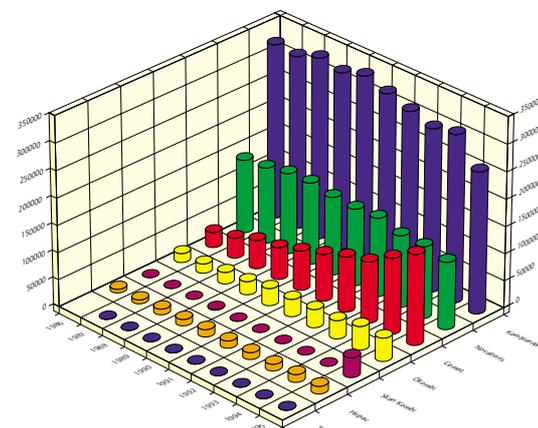
Società *	Spedizione 1995 **	+/- in %
Kombiverkehr	368.808	22 %
Hupac	141.977	11 %
Ökombi	128.116	5 %
Cemat	94.671	7 %
Novatrans	75.584	3 %
T.R.W.	61.733	-7 %
Hungarokombi	37.205	102 %
Trailstar	18.298	31 %
Skani Kombi	13.142	8 %
Adria Kombi	11.126	10 %
C.T.L.***	9.539	487 %
Combiberia	7.371	-47 %
Polkombi	1.340	-3 %
<b>Totale</b>	<b>968.910</b>	<b>+14 %</b>



## TRAFFICO NAZIONALE

Sfortunatamente l'aumento dell'anno precedente non ha potuto essere ripetuto nel 1995. Anche qui, lo sciopero in Francia ha lasciato delle tracce. Un rilevamento dei prezzi che non tengono in considerazione le realtà del mercato ha causato in Germania un ritorno di numerosi trasporti verso la strada, mentre in Italia offerte allettanti hanno permesso al trasporto combinato di prolungare la crescita considerevole delle annate precedenti. Date le lunghe distanze nazionali in Italia, questo Paese occupa ormai il primo posto in Europa in termini di tkm.

Società *	Spedizione 1995 **	+/- in %
Kombiverkehr	261.000	-15,7 %
Cemat	167.000	19,3 %
Novatrans	124.329	-6,4 %
Ökombi	43.073	-1,6 %
Skani Kombi	36.418	0,1 %
Hupac	13.954	-3,6 %
T.R.W.	680	118,5 %
<b>Totale</b>	<b>646.454</b>	<b>-4,6 %</b>



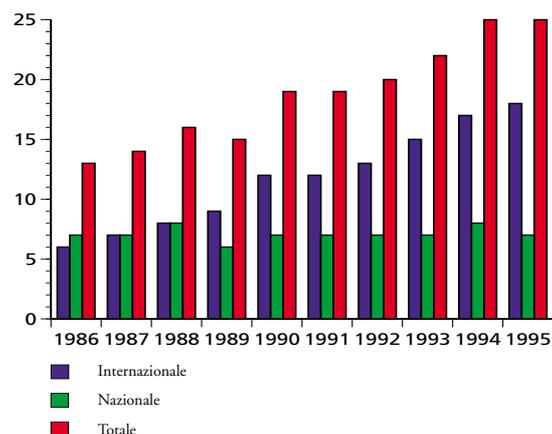
\* Questa statistica attribuisce alle Società solamente le spedizioni export, al fine di evitare doppi conteggi.  
 \*\* Una spedizione corrisponde mediamente ad un trasporto con un veicolo stradale (= +/- 2,3 TEU).  
 \*\*\* Dal 1994 viene considerato unicamente il traffico via Eurotunnel.

## TRAFFICO TOTALE

La creazione di un mercato europeo interno si riflette anche sullo sviluppo del traffico della UIRR. Il traffico internazionale rappresenta attualmente il 60% del totale. Grazie agli sviluppi positivi in Italia, la distanza media nel nazionale è passata a circa 700 km. A livello internazionale il grande successo delle Autostrade Viaggianti ne ha stabilizzato la distanza media allo stesso livello.

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

Anno	Int.	Naz.	Totale
1986	6	7	13
1987	7	7	14
1988	8	8	16
1989	9	6	15
1990	12	7	19
1991	12	7	19
1992	13	7	20
1993	15	7	22
1994	17	8	25
1995	18	7	25

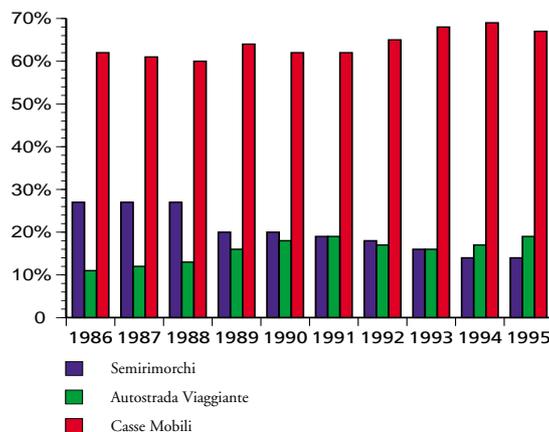


## TECNICHE

La ripartizione per "tecniche" mostra un leggero calo rapportato agli anni precedenti: la parte delle casse mobili, in regresso di 2 punti, rappresenta oggi il 67% di tutte le spedizioni; il trasporto per semi-rimorchio rappresenta il 14% del totale, mentre l'Autostrada Viaggiante aumenta tanto da raggiungere il 19%. Mentre a lungo termine la tendenza verso un ricorso alle casse mobili rimane invariata, il grande numero di spedizioni assicurato dai treni navetta dell'Autostrada Viaggiante fa sì che la parte del mercato di questa tecnica sia in leggermente aumentato. Espresso in tkm, questo effetto è meno evidente.

## RIPARTIZIONE DELLE TECNICHE DI TC IN PERCENTUALE %

Anno	SR	AV	CM
1986	27%	11%	62%
1987	27%	12%	61%
1988	27%	13%	60%
1989	20%	16%	64%
1990	20%	18%	62%
1991	19%	19%	62%
1992	18%	17%	65%
1993	16%	16%	68%
1994	14%	17%	69%
1995	14%	19%	67%





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

UIRR  
Avenue du Port, 100 / bte 3  
B - 1000 Bruxelles

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



**SLOVENIA**

ADRIA KOMBI  
Tivolska 50  
SLO - 61000 Ljubljana

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



**REPUBLICCA CECA**

BOHEMIAKOMBI  
Opletalova 6  
CZ - 113 76 Praha 1

Tel: (+ 42) 2 / 24.24.15.75 - 79  
Fax: (+ 42) 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 / 66.89.52.49  
Fax: (+ 39) 2 / 66.80.07.55  
Tlx: 33.00.40



**GRAN-BRETAGNA**

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

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



**UNGHERIA**

HUNGAROKOMBI  
Szilagyí Dezso tér 1  
H - 1011 Budapest

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



**SVIZZERIA**

HUPAC  
Viale R. Manzoni 6  
CH - 6830 Chiasso

Tel: (+ 41) 91 / 695.29.00  
Fax: (+ 41) 91 / 683.26.61  
Tlx: 84.20.42



**GERMANIA**

KOMBIVERKEHR  
Postfach 93 01 05  
D - 60456 Frankfurt/Main

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



**FRANCIA**

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

Tel: (+ 33) 1 / 53.42.54.46  
Fax: (+ 33) 1 / 43.87.24.98  
Tlx: 28.56.25



**AUSTRIA**

ÖKOMBI  
Taborstraße 95  
A - 1200 Wien

Tel: (+ 43) 1 / 331.560  
Fax: (+ 43) 1 / 331.56.300  
Tlx: 133.295



**POLONIA**

POLKOMBI  
ul. Targowa 74  
PL - 03-734 Warszawa

Tel: (+ 48) 22 / 619.13.69  
Fax: (+ 48) 22 / 619.32.18  
Tlx: 81.24.89



**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  
Tlx: 526.70



**OLANDA**

TRAILSTAR  
Albert Plesmanweg, 151  
NL - 3088 GC Rotterdam

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



**BELGIO**

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

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