

Accordo europeo sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato e sulle installazioni connesse (AGTC)

Concluso a Ginevra il 1° febbraio 1991

Approvato dall'Assemblea federale il 16 dicembre 1992²

Istrumento di ratificazione depositato dalla Svizzera l'11 febbraio 1993

Entrato in vigore per la Svizzera il 20 ottobre 1993

(Stato 19 agosto 2008)

Le Parti Contraenti,

desiderose di agevolare il trasporto internazionale delle merci,

sapendo che il trasporto internazionale delle merci tende a svilupparsi in seguito all'aumento degli scambi internazionali,

coscienti delle conseguenze negative che una tale evoluzione potrebbe avere sull'ambiente,

riconoscendo l'importanza che il trasporto combinato riveste quale mezzo per decongestionare la rete stradale europea, in particolare gli assi stradali transalpini, e per limitare l'inquinamento ambientale,

convinte che – per rendere il trasporto combinato in Europa più efficace e più attrattivo per l'utenza – sia indispensabile creare un quadro giuridico in grado di fissare un piano coordinato di sviluppo dei servizi di trasporto combinato, e dell'infrastruttura necessaria all'esercizio di questi servizi, sulla base di parametri e di norme di prestazione ammesse a livello internazionale,

hanno convenuto quanto segue:

Capitolo I Generalità

Art. 1 Definizioni

Ai sensi del presente Accordo:

- a) L'espressione «trasporto combinato» designa il trasporto delle merci in una unità di trasporto che utilizza più di un modo di trasporto;
- b) L'espressione «rete delle grandi linee internazionali di trasporto combinato» designa tutte le linee ferroviarie considerate importanti per il trasporto combinato internazionale:

RU **1993** 2838

¹ Il testo originale francese è pubblicato sotto lo stesso numero nell'ediz. franc. della presente Raccolta.

² RU **1993** 2837

- i) se esse sono utilizzate correntemente nel quadro dei trasporti combinati internazionali regolari (ad esempio, casse amovibili, contenitori, semirimorchi);
 - ii) se esse rappresentano linee d'apporto importanti per il trasporto combinato internazionale;
 - iii) se si prevede che esse possono diventare, a breve scadenza, linee importanti per il trasporto combinato (secondo le definizioni date sotto i) e ii);
- c) L'espressione «installazioni connesse» designa i terminali destinati al trasporto combinato, i punti di attraversamento delle frontiere, le stazioni dove si svolgono gli scambi di gruppi di vagoni, le stazioni per il cambio di scartamento ed i porti o i collegamenti delle navi traghetto importanti nel trasporto combinato internazionale.

Art. 2 Designazione della rete

Le Parti contraenti adottano le disposizioni del presente Accordo in quanto piano internazionale coordinato per la creazione e l'esercizio di una rete di grandi linee internazionali di trasporto combinato, detta qui di seguito «rete internazionale di trasporto combinato», piano che esse intendono realizzare nel quadro dei programmi nazionali. La rete internazionale di trasporto combinato è costituita dalle linee ferroviarie riportate nell'allegato I al presente Accordo, dai terminali destinati al trasporto combinato, dai punti di passaggio di confine, dalle stazioni dove si svolgono gli scambi di gruppi di vagoni, dalle stazioni per il cambio di scartamento e dai porti o dai collegamenti delle navi traghetto importanti nel trasporto combinato internazionale, ricordati nell'allegato II al presente Accordo.

Art. 3 Caratteristiche tecniche della rete

Le linee ferroviarie della rete internazionale di trasporto combinato risponderanno alle caratteristiche definite all'allegato III al presente Accordo o saranno adattate in modo da rispettare dette caratteristiche nel corso dei lavori di miglioramento da effettuarsi nell'ambito dei programmi nazionali.

Art. 4 Obiettivi operazionali

Allo scopo di agevolare i servizi di trasporto combinato a livello internazionale, le Parti contraenti prenderanno le misure appropriate affinché siano applicati i parametri di prestazione e le norme minime ai treni del trasporto combinato ed alle installazioni connesse, di cui all'allegato IV al presente Accordo.

Art. 5 Allegati

Gli allegati al presente Accordo sono parte integrante dello stesso. Potranno essere aggiunti all'Accordo, conformemente alla procedura d'emendamento di cui all'articolo 14, degli allegati supplementari relativi ad altri aspetti del trasporto combinato.

Capitolo II

Disposizioni finali

Art. 6 Designazione del depositario

Depositario dell'Accordo è il Segretario generale delle Nazioni Unite.

Art. 7 Firma

1. Dal 1° aprile 1991 al 31 marzo 1992, il presente Accordo è aperto presso l'Ufficio delle Nazioni Unite a Ginevra alla firma degli Stati che sono membri della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa o che sono ammessi nella Commissione a titolo consultivo, conformemente ai paragrafi 8 e 11 del mandato della Commissione.

2. Queste firme sono sottoposte a ratifica, accettazione o approvazione.

Art. 8 Ratifica, accettazione o approvazione

1. Il presente Accordo è sottoposto a ratifica, accettazione o approvazione, conformemente al paragrafo 2 dell'articolo 7.

2. La ratifica, l'accettazione o l'approvazione avvengono tramite il deposito di uno strumento presso il Segretario generale delle Nazioni Unite.

Art. 9 Adesione

1. Il presente Accordo sarà aperto all'adesione di tutti gli Stati definiti al paragrafo 1 dell'articolo 7 a partire dalla data del 1° aprile 1991.

2. L'adesione avviene tramite il deposito di uno strumento presso il Segretario generale delle Nazioni Unite.

Art. 10 Entrata in vigore

1. Il presente Accordo entra in vigore 90 giorni dopo la data alla quale i governi di otto Stati avranno depositato un documento di ratifica, d'accettazione o di approvazione, a condizione che una o più linee della rete internazionale di trasporto combinato raccordino senza interruzioni i territori di almeno quattro dei suddetti Stati.

2. Se questa condizione non è soddisfatta, l'Accordo entrerà in vigore 90 giorni dopo la data alla quale avviene il deposito dello strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione che permette di soddisfare alla suddetta condizione.

3. Per ogni Stato che depositerà uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione dopo la data a partire dalla quale è iniziato il conto dei 90 giorni di cui ai paragrafi 1 e 2 del presente articolo, l'Accordo entrerà in vigore 90 giorni dopo l'avvenuto deposito.

Art. 11 Limiti all'applicazione dell'Accordo

1. Nessuna disposizione del presente Accordo sarà interpretata come un divieto ad una Parte contraente di prendere le misure compatibili con le disposizioni della Carta delle Nazioni Unite³ e limitate alle esigenze imposte dalla situazione e ritenute necessarie per la sua sicurezza interna ed esterna.
2. Queste misure, che devono avere carattere temporaneo, saranno notificate immediatamente al depositario specificandone la natura.

Art. 12 Componimento delle controversie

1. Ogni controversia tra due o più Parti contraenti in merito all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo, che le Parti contendenti non avranno potuto comporre con la negoziazione o in altro modo, sarà rinviata ad un tribunale arbitrale su richiesta di una delle Parti contendenti e, di conseguenza, sottoposta ad uno o più arbitri scelti di comune accordo dalle Parti contendenti. Se, entro tre mesi dalla presentazione della domanda d'arbitrato, le Parti contendenti non riescono ad accordarsi sulla scelta di uno o più arbitri, una qualunque delle Parti in causa potrà chiedere al Segretario generale delle Nazioni Unite di designare un arbitro unico a cui sottoporre la controversia per decisione.
2. Il lodo dell'arbitro o degli arbitri designati secondo il precedente paragrafo 1 sarà vincolante per le Parti contraenti in causa.

Art. 13 Riserve

Al momento della firma del presente Accordo o del deposito dello strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione ogni Stato può notificare al depositario che esso non si considera vincolato dall'articolo 12 del presente Accordo.

Art. 14 Emendamenti al presente Accordo

1. Il presente Accordo può essere modificato seguendo la procedura definita nel presente articolo, fatte salve le disposizioni degli articoli 15 e 16.
2. Su domanda di una delle Parti contraenti, ogni emendamento al presente Accordo proposto da detta Parte sarà esaminato dal Gruppo di lavoro per il trasporto combinato della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa.
3. Se adottato alla maggioranza dei due terzi delle Parti contraenti, presenti e partecipanti al voto, l'emendamento sarà comunicato per accettazione a tutte le Parti contraenti dal Segretario generale delle Nazioni Unite.
4. Ogni proposta di emendamento notificata conformemente alle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo entrerà in vigore, per tutte le Parti contraenti, tre mesi dopo il termine di dodici mesi contati a partire dalla data della sua notifica, a condizione che durante questi dodici mesi nessuno Stato contraente abbia comunica-

³ RS 0.120

to al Segretario delle Nazioni Unite la propria obiezione alla proposta di emendamento.

5. Qualora una obiezione alla proposta di emendamento venga notificata conformemente alle disposizioni del paragrafo 4 del presente articolo, l'emendamento sarà considerato non accettato e non avrà pertanto alcun effetto.

Art. 15 Emendamenti agli allegati I e II

1. Il presente Accordo può essere modificato seguendo la procedura descritta nel presente articolo.

2. Su richiesta di una delle Parti contraenti, ogni emendamento agli allegati I e II proposto da questa stessa Parte sarà esaminato dal Gruppo di lavoro per il trasporto combinato della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa.

3. Se adottata dalla maggioranza delle Parti contraenti, presenti e partecipanti al voto, la proposta di emendamento sarà comunicata per accettazione alle Parti contraenti direttamente interessate dal Segretario generale delle Nazioni Unite. Ai sensi del presente articolo, una Parte contraente sarà considerata direttamente interessata se, nel caso di inserimento di una nuova linea, di un terminale importante, di un posto di passaggio di confine, di una stazione per il cambio di scartamento, di un porto o di un collegamento delle navi traghetto oppure nel caso di modifiche a queste installazioni, il suo territorio è attraversato da detta linea o è collegato direttamente al terminale importante, oppure se il terminale importante, il posto di passaggio di confine, la stazione per il cambio di scartamento, il porto o il collegamento delle navi traghetto previsti sono situati sul suo territorio.

4. Ogni proposta di emendamento notificata in conformità delle disposizioni dei paragrafi 2 e 3 del presente articolo, sarà considerata accettata se, entro i sei mesi seguenti la data della sua comunicazione da Parte del depositario, nessuna delle Parti contraenti direttamente interessate avrà notificato al Segretario generale delle Nazioni Unite la sua obiezione all'emendamento proposto.

5. Ogni emendamento in tal modo accettato sarà comunicato dal Segretario generale delle Nazioni Unite a tutte le Parti contraenti ed entrerà in vigore tre mesi dopo la data della sua comunicazione da Parte del depositario.

6. Qualora venga presentata, conformemente al paragrafo 4 del presente articolo, una obiezione all'emendamento proposto, detto emendamento sarà ritenuto non accettato e non avrà alcun effetto.

7. La segreteria della Commissione economica per l'Europa informa rapidamente il depositario in merito alle Parti contraenti direttamente interessate ad una proposta di emendamento.

Art. 16 Emendamenti agli allegati III e IV

1. Gli allegati III e IV al presente Accordo possono essere modificati conformemente alla procedura definita nel presente articolo.

2. Su richiesta di una delle Parti contraenti, ogni emendamento agli allegati III e IV – proposto da questa stessa Parte – sarà esaminato dal Gruppo di lavoro per il trasporto combinato della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa.
3. Se adottato alla maggioranza dei due terzi delle Parti contraenti, presenti e partecipanti al voto, l'emendamento sarà comunicato per accettazione a tutte le Parti contraenti dal Segretario generale delle Nazioni Unite.
4. Qualsiasi proposta d'emendamento comunicata conformemente alle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo sarà considerata accettata a meno che entro il termine di sei mesi seguenti la data della sua comunicazione un quinto o più delle Parti contraenti non abbiano notificato la loro obiezione sull'emendamento proposto al Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.
5. Qualsiasi emendamento accettato conformemente al paragrafo 4 del presente articolo sarà comunicato dal Segretario generale a tutte le Parti contraenti ed entrerà in vigore tre mesi dopo la data della sua comunicazione per tutte le Parti contraenti, ad eccezione di quelle che, prima della data della sua entrata in vigore, avranno notificato al Segretario generale il loro rifiuto di accettare l'emendamento proposto.
6. Qualora un quinto o più delle Parti contraenti abbiano notificato un'obiezione sull'emendamento proposto conformemente al paragrafo 4, l'emendamento sarà ritenuto non accettato e non avrà assolutamente alcun effetto.

Art. 17 Clausola di salvaguardia

Le disposizioni del presente Accordo non possono prevalere su quelle che alcuni Stati sono portati ad adottare tra loro in applicazione di altri trattati multilaterali, quali il Trattato di Roma del 1957 che ha istituito la Comunità economica europea.

Art. 18 Denuncia

1. Ogni Parte contraente può denunciare il presente Accordo tramite notifica scritta al Segretario generale delle Nazioni Unite.
2. La denuncia acquista efficacia un anno dopo la data alla quale il Segretario generale ne ha ricevuto notifica.

Art. 19 Estinzione

Se, dopo l'entrata in vigore del presente Accordo, il numero degli Stati che sono Parti contraenti diventa inferiore a otto durante un qualsiasi periodo di dodici mesi consecutivi, il presente Accordo cesserà di essere in vigore dodici mesi dopo la data alla quale l'ottavo Stato avrà cessato di essere Parte contraente.

Art. 20 Notificazioni e comunicazioni del depositario

Oltre alle notificazioni e comunicazioni menzionate nel presente Accordo, le funzioni di depositario del Segretario generale delle Nazioni Unite sono quelle specificate

nella parte VII della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, del 23 maggio 1969⁴.

Art. 21 Testi facenti fede

L'originale del presente accordo, i cui testi in inglese, francese e russo fanno ugualmente fede, sarà depositato presso il Segretario generale delle Nazioni Unite.

In fede di che, i sottoscritti, debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Ginevra il 1° febbraio 1991.

(Seguono le firme)

Allegato I

Linee ferroviarie importanti per il trasporto combinato internazionale

(1) Portogallo*

- C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa- $\frac{\text{Coimbra-Lisboa}}{\text{Porto}}$
 C-E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

(2) Spagna*

- C-E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro
 (-Vilar Formoso)
 C-E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos- $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ -Madrid
 C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
 C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou
 (-Cerbère)
 C 90/91 Valencia-Barcelona

(3) Irlanda*

- C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

Nota generale e spiegazione dei numeri delle linee

«C-E» definisce le linee ferroviarie praticamente identiche alle corrispondenti linee E dell'Accordo europeo sulle principali linee ferroviarie (AGC), del 1985.

«C» indica altri itinerari importanti per il trasporto combinato internazionale. I numeri delle linee «C» coincidono con quelli delle linee E più vicine e sono seguiti, talvolta, da un numero di serie.

Il numero E serve a facilitare il rimando alle linee figuranti nell'AGC ed il paragone con le stesse. Esso non indica in alcun modo se gli Stati sono Parti contraenti dell'AGC o se hanno l'intenzione di divenire tali.

* Simboli utilizzati

() = stazioni ubicate all'esterno del Paese corrispondente [ad es. (Hendaye-)]

————— = altri itinerari (ad es. $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$)

----- = tratta di una linea AGC importante per il trasporto combinato internazionale (concerne solo le linee C-E)

..... = tratta di una linea importante per il trasporto combinato, ma non facente parte della linea AGC corrispondente (concerne solo le linee C-E)

(4) **Regno Unito***

- C-E 03 Glasgow–Stranraer–Larne–Belfast (–Dublin)–Holyhead–Crewe–London–Carlisle
Folkstone–Dover (–Calais)
- C 03/1 London–Cardiff
- C 03/2 Cleveland–Doncaster–London
Leeds
- C-E 16 London–Harwich (–Zeebrugge)

(5) **Francia***

- C-E 05 } Paris–Bordeaux–Hendaye (–Irún)
C-E 07 }
- C 07 Paris–Toulouse
- C-E 15 (Quévy–) Feignies–Aulnoye–Paris–Dijon–Lyon–Avignon–(Erquelines–) Jeumont
Tarascon–Marseille
Le Creusot
- C 20 Lille–Tourcoing (–Mouscron)
- C-E 23 Dunkerque–Aulnoye–Thionville–Metz–Frouard–Toul–Culmont–
Chalindrey–Dijon (–Vallorbe)
- C-E 25 (Bettembourg–) Thionville–Metz–Strasbourg–Mulhouse–
(–Basel)
Belfort–Besançon–Dijon
- C 25 Thionville–Apach (–Perl)
- C-E 40 Le Havre–Paris–Lérouville–Onville–Metz–Rémilly–Forbach
(–Saarbrücken)
- C 40 Paris–Le Mans–Nantes
Rennes
- C-E 42 Paris–Lérouville–Nancy–Sarrebouurg–Réding–Strasbourg (–Kehl)
- C 51 (Dover–) Calais–Lille–Paris
- C-E 70 Paris–Mâcon–Ambérieu–Culoz–Modane (–Torino)
- C-E 700 Lyon–Ambérieu
- C-E 90 (Port Bou–) Cerbère–Narbonne–Tarascon–Marseille–Menton
(–Ventimiglia)
- C 90/2 Bordeaux–Toulouse–Narbonne

* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi la prima pagina dell'allegato.

(6) Paesi Bassi*

- C-E 15 Amsterdam–Den Haag–Rotterdam Roosendaal (–Antwerpen)
 C-E 35 Amsterdam–Utrecht–Arnhem (–Emmerich)
 C 10/1 Utrecht–Amersfoort–Hengelo (–Bad Bentheim)
 C-E 16 (Harwich–) Hoek Van Holland–Rotterdam–Utrecht
 C 16 Rotterdam–Tilburg–Venlo (–Köln)

(7) Belgio*

- C-E 10 } (Dover–) Oostende–Bruxelles–Liège (–Aachen)
 C-E 20 }
 C 20 (Tourcoing–) Mouscron–Liège–Montzen (–Aachen)
 C-E 15 (Roosendaal–) Antwerpen–Bruxelles–Quévy (–Feignies)
 C 15 (Jeumont–) Erquelines–Charleroi
 C-E 25 Bruxelles–Arlon–Sterpenich (–Kleinbettingen)
 C-E 22 (Harwich–) Zeebrugge–Brugge

(8) Lussemburgo*

- C-E 25 (Sterpenich–) Kleinbettingen–Luxembourg–Bettembourg (–Thionville)

(9) Germania*

- C 16 (Venlo–) Mönchengladbach–Köln
 C 25 (Apach–) Perl–Trier–Koblenz
 C-E 35 (Arnhem–) Emmerich–Duisburg–Düsseldorf–
Düsseldorf–Neuss
 Köln–Mainz–Mannheim–Karlsruhe (–Basel)
 C-E 43 Frankfurt (M)–Heidelberg
Mannheim–Bruchsal–Stuttgart–Ulm–Augsburg–
 München–Freilassing (–Salzburg)
 C-E 45 (Rødby–) Puttgarden–Hamburg–Hannover–Bebra–Gemünden–Nürnberg–
 Augsburg–München (–Kufstein)
 C 45/1 (Fredericia–) Flensburg–Hamburg
 C 45/2 Bremerhaven–Bremen–Hannover
 C 45/3 Travemünde–Lübeck
 C-E 451 Nürnberg–Passau (–Wels)
 C-E 51 (Gedser–) Rostock–Berlin/Seddin–Leipzig–Plauen–Hof–Nürnberg

* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi la prima pagina dell'allegato.

- C-E 55 } (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- $\frac{\text{Pasewalk}}{\text{Neustrelitz}}$ -Berlin/Seddin-
 C-E 61 } Dresden-Bad Schandau (-Decin)
- C-E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-
 Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
- C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
- C-E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-
 Berlin/Seddin-Frankfurt (O) (-Kunowice)
- C-E 30 Dresden-Görlitz (Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt (M)-Hanau-Fliesen-Bebra-Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)-
 Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier- $\frac{\text{Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart}}{\text{Offenburg}}$
- C-E 46 Main-Frankfurt (M)

(10) **Svizzera***

- C-E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
- C-E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
- C-E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
- C 35 (Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona- $\frac{(-\text{Luino})}{\text{Chiasso} (-\text{Milano})}$
- C-E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)

(11) **Italia***

- C-E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
- C-E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-
Villa S. Giovanni-Messina
- C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-
Brindisi
- C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine- $\frac{\text{Venezia-Bologna}}{\text{Trieste}}$
- C-E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina
 (-Sezana)
- C-E 72 Torino-Genova

* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi la prima pagina dell'allegato.

C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma

C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze

(12) **Norvegia***

C-E 45 Oslo-(Kornsjø)

C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

(13) **Svezia***

C 10/2 Stockholm (-Turku)

C-E 45 (Kornsjø) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)

C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)

C 45/3 Malmö (-Travemünde)

C-E 53 Helsingborg-Hässleholm

C-E 55 } Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)

C-E 61 }

C 55 Hallsberg-Göteborg

C-E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)

C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

(14) **Danimarca***

C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby
(-Puttgarden)

C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus
København-Fredericia (-Flensburg)

C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

(15) **Austria***

C-E 43 (Freilassing-) Salzburg

C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)

C-E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels

C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)

C-E 551 (Horní-Dvůrčice-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael

C-E 65 (Breclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a. d. Mur-
Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)

C-E 67 Bruck a. d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)

* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi la prima pagina dell'allegato.

C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-
Schwarzach St. Veit
Salzburg-Linz-Wien-(-Hegyeshalom)
Ebenfurt (-Sopron)

(16) **Polonia***

C-E 59 Swinoujscie-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-
Chalupki

C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)

C-E 65 Gdynia-Gdansk-Tczew-Warszawa
Bydgoszcz-Katowice-Zebrzydowice
(-Petrovice U. Karviné)

C 65 Nowa Sol-Zagan Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)

C-E 20 (Frankfurt (O) -) Kunowice-Poznan-Lowicz-Warszawa
Skierniewice-Lukow-
Terespol (-Brest)

C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka
(-Mostiska)

(17) **Repubblica federale ceca e slovacca***

C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha

C-E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)

C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C. Trebova

C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-
Komarno-(-Komarom)
Rusovce (-Hegyeshalom)

C-E 63 Zilina-Bratislava

C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav
(-Bernhardsthal)

C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha

C-E 40 (Schirmding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-
Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Cierna nad Tisou (-Cop)
Puchov

C-E 52 Bratislava-N. Zamky-Sturovo (-Szob)

* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi la prima pagina dell'allegato.

(18) **Ungheria***

- C-E 61 $\frac{\text{Bratislava-Komarno-}}{\text{Hegyeshalom}}$ -Komarom-Budapest
- C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- C-E 50 (Wien-) $\frac{\text{Hegyeshalom}}{\text{Sopron}}$ -Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony
(-Cop)
- C-E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

(19) **Jugoslavia***

- C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- C-E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
- C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper
- C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
- C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

(20) **Grecia***

- C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

(21) **Romania***

- C-E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu
(-Ruse)
- C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)
- C-E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- C-E 562 Bucuresti-Constanta

* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi la prima pagina dell'allegato.

(22) **Bulgaria***

- C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad
 C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija
 C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna
 C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-Svilengrad (-Kapikule)
 C-E 720 Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas
 C-E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)

(23) **Finlandia***

- C-E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)
 C 10/2 (Stockholm-) Turku-Helsinki

(24) **Unione delle Repubbliche socialiste sovietiche***

- C-E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
 C-E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
 C-E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
 C-E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
 C-E 40 (Cierna N. Tis-) Cop-Lvov
 C-E 50 (Zahony-) Cop-Lvov-Kiev-Moskva

(25) **Turchia***

- C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
 C-E 702 $\frac{\text{Ankara}}{\text{Bandirma-Anmara}}$ -Kapiköy-[Razi-(Iran)]
 C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya- Kapiköy-[Razi-(Iran)]
 C-E 704 $\frac{\text{Ankara}}{\text{Mersin-Adana-Iskenderun}}$ -Nusaybin-[Kamishli (Syria)-
 Tel Kotchet (Iraq)]

* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi la prima pagina dell'allegato.

Installazioni importanti per il trasporto combinato internazionale

A. Terminali importanti per il trasporto combinato internazionale

<i>Austria</i>	Praha Zizkov
Graz-Messendorf	Prerov
Linz	Zilina
Salzburg	
Villach-Fürnitz	<i>Danimarca</i>
Wels	Arhus
Wien	Glostrup
	Kobenhavn
<i>Belgio</i>	Padborg
Antwerpen	
Bressoux (Liège)	<i>Finlandia</i>
Bruxelles	Helsinki-Pasila
Châtelet	
Lauwe LAR	<i>Francia</i>
Zeebrugge	Avignon-Courtine
	Bordeaux-Bastide
<i>Bulgaria</i>	Dunkerque
Burgas	Hendaye
Dimitrovgrad Sever	Le Havre
Gorna Oriahovitza	Lille-St. Sauveur
Filipovo	Lyon-Venissieux
Ruse	Marseille-Canet
Sofija	Paris-La Chapelle
Stara Zagora	Paris-Noisy-Le-Sec
Varna	Paris-Pompadour
	Paris-Rungis
<i>Repubblica federativa ceca e slovacca</i>	Paris-Valent
Bratislava	Perpignan
Brno	Strasbourg
Ceske Budejovice	Rouen-Sotteville
Cheb	Toulouse
Cierna n. Tisou	<i>Germania</i>
Decin	Augsburg-Oberhausen
Jihlava	Basel Bad GBF
Kolin	Berlin
Kosice	Bielefeld Ost
Lovosice	Bochum-Langendreer
Ostrava	Bremen-Grolland Roland
Plzen	Bremerhaven-Nordhafen

Dresden	Bologna-Interporto
Düsseldorf-Bilk	Busto Arsizio
Duisburg-Ruhrort Hafen	Brindisi
Frankfurt (Main) Ost	Livorno
Freiburg (Breisgau) GBF	Milano-G. Pirelli
Hagen HBF	Milano-Rogoredo
Hamburg-Wilhelmsburg	Modena
Hamburg-Rothenburgsort	Napoli-Granili
Hamburg-Süd	Napoli Traccia
Hamburg-Waltershof	Novara
Hannover-Linden	Padova-Interporto
Ingoldstadt Nord	Pescara-P. N.
Karlsruhe HBF	Pomezia-S. P.
Kiel HGBF	Rivalta Scrivia
Köln Eifelort	Torino-Orbassano
Leipzig	Trieste
Lübeck HBF	Verona-Q. E.
Ludwigsburg	
Mainz Gustavsburg	<i>Lussemburgo</i>
Mannheim RBF	Bettembourg
München HBF	
Neuss	<i>Paesi Bassi</i>
Neu Ulm	Rotterdam-Haven
Nürnberg HGBF	Rotterdam-Noord
Offenburg	Venlo
Regensburg	Ede
Rheine	
Rostock	<i>Norvegia</i>
Saarbrücken HGBF	Oslo-Alnabru,
Schweinfurt HBF	
Wuppertal-Langefeld	<i>Polonia</i>
<i>Grecia</i>	Gdansk
Aghii Anargyri (Athinai)	Gdynia
Thessaloniki	Krakow
<i>Ungheria</i>	Lodz
Budapest	Malaszewicze
Sopron	Poznan
Záhony	Sosnowiec
Szeged	Szczecin
Debrecen	Swinoujscie
<i>Irlanda</i>	Warszawa
Dublin-North Wall	Wroclaw
<i>Italia</i>	<i>Portogallo</i>
Bari-Lamasinata	Alcántara (Lisboa)
	Espinho

Leixoes	Cop
Lisboa-Beirolas	Kiev
<i>Romania</i>	Moskva-Lvov
Bucuresti	<i>Regno Unito</i>
Constanta	Belfast
Craiova	Birmingham
Oradea	Bristol
<i>Spagna</i>	Cardiff
Algeciras	Cleveland
Barcelona	Coatbridge (Glasgow)
Irún	Glasgow
Madrid	Harwich
Port-Bou	Holyhead
Tarragona	Ipswich
Valencia (-Silla)	Leeds
<i>Svezia</i>	Liverpool-Garston
Göteborg	London-Stratford
Helsingborg	London-Willesden
Malmö	Manchester-Trafford Park
Stockholm-Årsta	Southampton
<i>Svizzera</i>	Tilbury
Aarau-Birrfeld	<i>Jugoslavia</i>
Basel SBB	Beograd
Berne	Koper
Chiasso	Ljubljana
Genève	Rijeka
Lugano-Vedeggio	Zagreb
Luzern	
Renens	
Zürich	
<i>Turchia</i>	
Bandirma	
Derince	
Iskenderun	
Istanbul	
Mersin	
Samsun	
<i>Unione delle Repubbliche socialiste sovietiche</i>	
Brest	

B. Passaggi di frontiera importanti per il trasporto combinato internazionale⁵

Vilar Formoso (CP)–Fuentes de Oñoro (RENFE)

Marvao (CP)–Valencia de Alcántara (RENFE)

Irún (RENFE)–Hendaye (SNCF)

Port Bou (RENFE)–Cerbere (SNCF)

Dublin (CIE)–Holyhead (BR)

Dundalk (CIE)–Newry (NIR)

Dover (BR)–Calais (SNCF)

–Dunkerque (SNCF)

–Oostende (SNCB)

Harwich (BR)–Zeebrugge (SNCB)

Menton (SNCF)–Ventimiglia (FS)

Modane (SNCF)–Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF)–Domodossola (FS)

Bâle (SNCF)–Basel (SBB-CFF)

Strasbourg (SNCF)–Kehl (DB)

Forbach (SNCF)–Saarbrücken (DB)

Apach (SNCF)–Perl (DB)

Thionville (SNCF)–Bettembourg (CFL)

Feignies (SNCF)–Quévy (SNCB)

Jeumont (SNCF)–Erquelinnes (SNCB)

Tourcoing (SNCF)–Mouscron (SNCB)

Roosendaal (NS)–Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)

Venlo (NS/DB)

Bad Bentheim (DB/NS)

Montzen (SNCB)–Aachen (DB)

Sterpenich (SNCB)–Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)

Flensburg (DB)–Padborg (DSB)

Puttgarden (DB)–Rødby (DSB)

Schirnding (DB)–Cheb (CSD)

Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)

Kufstein (DB/OBB)

Buchs (SBB-CFF/OBB)

Luino (SBB-CFF/FS)

Chiasso (SBB-CFF/FS)

⁵ Il nome di ogni punto di passaggio di frontiera è seguito, tra parentesi, dalla sigla della compagnia ferroviaria che esercita la stazione corrispondente. Se l'elenco menziona un solo punto di passaggio, ciò significa che la stazione è utilizzata da due compagnie ferroviarie insieme.

Brennero (FS/OBB)
Villa Opicine (FS)–Sezana (JZ)
Tarvisio (FS)–Arnoldstein (OBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)
Helsingborg (SJ)–København (DSB)
Trelleborg (SJ)–Sassnitz (DR)
Ystad (SJ)–Swinoujseie (PKP)
Göteborg (SJ)–Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ)–Travemünde (DB)
Gedser (DSB)–Rostock (DR)
Rosenbach (OBB)–Jesenice (JZ)
Spielfeld-Strass (OBB)–Sentily (JZ)
Ebenfurth (OBB)–Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB)–Hegyeshalom (MAV)
Bernhardsthal (OBB)–Breclav (CSD)
Summerau (OBB)–Horní Dvoriště (CSD)
Frankfurt/0. (DR)–Kunowice (PKP)
Görlitz (DR)–Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR)–Decin (CSD)
Terespol (PKP)–Brest (SZD)
Medyka (PKP)–Mostiska (SZD)
Zebrydovice (PKP)–Petrovice (CSD)
Zavidow (PKP)–Frydlant (CSD)
Medzylesie (PKP)–Lichkov (CSD)
Cierna (CSD)–Cop (SZD)
Komarno (CSD)–Komarom (MAV)
Sturovo (CSD)–Szob (MAV)
Rajka (MAV)–Rusovce (CSD)
Murakeresztur (MAV)–Kotoriba (JZ)
Gyékényes (MAV)–Botovo (JZ)
Keleba (MAV)–Subotica (JZ)
Záhony (MAV)–Cop (SZD)
Lökösháza (MAV)–Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JZ)–Dragoman (BDZ)
Gevgelia (JZ)–Idomeni (CH)
Iasy (CFR)–Ungeny (SZD)
Giurgiu (CFR)–Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ)–Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ)–Calafat (CFR)
Kulata (BDZ)–Promachon (CH)
Vainikkala (VR)–Luzhaika (SZD)
Turku (VR)–Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD)–Razi (RAI)

Nusaybin (TCDD)–Kamischli (CFS)

C. Punti di cambio di scartamento importanti per il trasporto combinato internazionale⁶

<u>Irún</u> –Hendaye	(Spagna–Francia)
<u>Port Bou</u> –Cerbère	Spagna–Francia
<u>Hanko</u>	(Finlandia)
Terespol–Brest	(Polonia–URSS)
Przemysl–Mostiska	(Polonia–URSS)
Cierna–Cop	(Repubblica federativa ceca e slovacca–URSS)
Záhony–Cop	(Ungheria–URSS)
Iasi–Ungeny	(Romania–URSS)

Nota: I punti di cambio di scartamento sono anche punti di passaggio di frontiera.

D. Collegamenti/porti dei traghetti che sono parte integrante della rete internazionale di trasporto combinato

Holyhead–Dublin	(Regno Unito–Irlanda)
Calais–Dover	(Francia–Regno Unito)
Oostende–Dover	(Belgio–Regno Unito)
Dunkerque–Dover	(Francia–Regno Unito)
Stanrear–Larne	(Regno Unito)
Zeebrugge–Harwich	(Belgio–Regno Unito)
Zeebrugge–Dover	(Belgio–Regno Unito)
Puttgarden–Rodby	(Germania–Danimarca)
Kobenhavn–Helsingborg	(Danimarca–Svezia)
Lübeck–Travemünde–Hanko	(Germania–Finlandia)
Gedser–Rostock (Warnemünde)	(Danimarca–Germania)
Göteborg–Frederikshavn	(Svezia–Danimarca)
Malmö–Travemünde	(Svezia–Germania)
Trelleborg–Sassnitz	(Svezia–Germania)
Ystad–Swinoujscie	(Svezia–Polonia)
Helsinki–Gdynia	(Finlandia–Polonia)
Helsinki–Stockholm	(Finlandia–Svezia)
Turku–Stockholm	(Finlandia–Svezia)
Samsun–Constanta	(Turchia–Romania)
Mersin–Venezia	(Turchia–Italia)

Nota: Ad eccezione dei collegamenti Stanrear-Larne e Messina-Villa S. Giovanni, i collegamenti con le navi-traghetto sono anche punti di passaggio di frontiera.

⁶ Quando il cambio degli assi o il trasbordo delle unità di carico su carri di scartamento diverso si effettua in una sola stazione, il nome di quest'ultima è sottolineato.

*Allegato III***Caratteristiche tecniche relative alla rete delle grandi linee internazionali di trasporto combinato****Osservazioni preliminari**

I parametri sono riassunti nella seguente tabella. I valori indicati nella colonna A devono essere considerati come degli obiettivi importanti da realizzare nel quadro dei programmi nazionali per lo sviluppo delle ferrovie. Ogni deviazione da questi valori deve essere considerata come un'eccezione.

Si distinguono due grandi categorie di linee ferroviarie:

- a) le linee già *esistenti*, le cui caratteristiche possono eventualmente essere migliorate; è spesso difficile, se non addirittura impossibile, modificare le loro caratteristiche, quelle geometriche in particolare; le esigenze a cui devono rispondere sono pertanto ridotte;
- b) le *nuove* linee da costruire.

Per analogia, le specificazioni riportate nella tabella sono applicabili, se del caso, ai servizi di ferry-boat che sono parte integrante della rete ferroviaria.

Parametri di infrastrutture della rete delle grandi linee internazionali per il trasporto combinato

	A		B
	Linee esistenti conformi alle condizioni di infrastruttura e linee da migliorare o da ricostruire		Linee nuove
	attualmente		obiettivo
1. Numero di binari	(non specificato)		2
2. Sagoma limite di carico dei veicoli	UIC B*		UIB C*
3. Interasse minimo**	4,0 m		4,2 m
4. Velocità nominale minima	100 km/h***	120 km/h***	120 km/h***
5. Massa assiale autorizzata:			
carri ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Pendenza massima**	(non specificata)		12,5 mm/m
7. Lunghezza utile minima dei binari di precedenza	600 m	750 m	750 m

* UIC = Unione Internazionale delle Ferrovie.

** Non riguarda particolarmente il trasporto combinato, ma è raccomandato per garantire un trasporto combinato efficace a livello internazionale.

*** Norme minime applicabili ai treni per il trasporto combinato (v. allegato IV).

*Spiegazione dei parametri presentati nella precedente tabella**1. Numero dei binari*

Le linee internazionali di trasporto combinato devono poter offrire una capacità elevata ed una grande precisione di esercizio.

Per rispondere a queste due esigenze sono, in principio, necessari almeno due binari; tuttavia, le linee ad un solo binario potrebbero essere accettate quando gli altri parametri definiti nell'Accordo sono soddisfatti.

2. Sagoma limite dei veicoli

Ci si riferisce alla sagoma limite sulle linee internazionali di trasporto combinato.

Sulle nuove linee, l'adozione di una sagoma più ampia richiede in genere costi supplementari d'investimento limitati. Per questo motivo, si è adottata la sagoma C1 dell'UIC.

La sagoma C1 permette tra l'altro:

- il trasporto di veicoli e veicoli stradali accoppiati (autotreni, veicoli articolati, trattori e semi-rimorchi) aventi la sagoma stradale europea (altezza 4 m, larghezza 2,50 m) caricati su carri speciali il cui pianale si trova a 60 cm dal piano del ferro;
- il trasporto di semi-rimorchi stradali larghi 2,50 m ed alti 4 m caricati su carri-canguro dotati di carrelli convenzionali;
- il trasporto di contenitori ISO aventi una larghezza di 2,44 m ed una altezza di 2,90 m caricati su carri piani convenzionali;
- il trasporto di casse amovibili aventi una larghezza di 2,50 m caricate su carri convenzionali;
- il trasporto di contenitori/casse mobili aventi una larghezza di 2,6 m ed una altezza di 2,9 m caricati su carri appropriati.

Sulle linee *esistenti* che attraversano zone montagnose (Pirenei, Massiccio centrale, Alpi, Giura, Appennini, Carpazi, ecc.) si incontrano numerosi trafori la cui sagoma coincide con quella definita nell'Unità Tecnica od è leggermente superiore in altezza in coincidenza con l'asse del binario. Quasi dappertutto i lavori di adattamento alla sagoma C1 dell'UIC sono impossibili, sia sotto l'aspetto economico che finanziario.

Per queste linee si è perciò assunta la sagoma limite B dell'UIC, la quale permette:

- il trasporto dei contenitori ISO larghi 2,44 m ed alti 2,90 m caricati su carri piani porta-contenitori il cui pianale di carico si trova a 1,18 m dal piano del ferro;
- il trasporto delle casse amovibili larghe 2,50 m ed alte 2,60 m caricate su carri piani convenzionali (pianale di carico a 1,246 m dal piano del ferro);
- il trasporto dei semi-rimorchi caricati su carri-canguro;
- il trasporto dei contenitori/casse amovibili larghi 2,6 m ed alti 2,90 m caricati su carri speciali a pianale ribassato.

La maggior parte delle linee internazionali di trasporto combinato esistenti dispongono almeno della sagoma limite B dell'UIC. Sulle altre linee, l'adattamento a questa sagoma non dovrebbe in generale richiedere investimenti importanti.

4. Velocità nominale minima

La velocità nominale minima determina le caratteristiche geometriche del tracciato (raggi di curvatura e sopraelevazioni), le caratteristiche degli impianti di sicurezza (percorsi di frenatura) e dei coefficienti di freno del materiale rotabile.

5. Massa assiale autorizzata

Si tratta della massa assiale che le grandi linee internazionali devono poter sopportare.

Le linee internazionali di trasporto combinato devono essere in grado di smaltire il traffico assicurato dal materiale più moderno, attuale e futuro, in particolare:

- i carri con una massa per asse pari a 20 t, corrispondente a quella della classe C dell'UIC; si è ammessa una massa assiale pari a 22,5 t per le velocità fino a 100 km/h in conformità alle recenti decisioni dell'UIC. Anche la limitazione della massa assiale a 20 t per velocità di 120 km/h si ispira alla regolamentazione dell'UIC.

Le masse assiali indicate sono valide per le ruote con diametro uguale o superiore a 840 mm, sempre conformemente alla regolamentazione dell'UIC.

7. Lunghezza utile minima dei binari di precedenza

La lunghezza utile minima dei binari di precedenza sulle linee internazionali di trasporto combinato è particolarmente importante per i convogli del trasporto combinato (v. allegato IV).

Parametri di prestazione ferroviaria e norme minime applicabili alle infrastrutture

A. Condizioni da soddisfare per garantire le prestazioni dei servizi del trasporto combinato internazionale

1. Allo scopo di garantire uno smaltimento rapido ed efficace dei trasporti in armonia con i moderni metodi di fabbricazione e di distribuzione delle merci, i servizi internazionali di trasporto combinato dovrebbero soddisfare in particolare alle seguenti condizioni:

- a) partenze/arrivi conformi ai desideri dell'utenza (in particolare, accettazione delle merci fino a tarda ora, rapida messa a disposizione delle stesse), servizi regolari;
- b) rapidità di trasporto da porta a porta, grande puntualità, termini di trasporto sicuri;
- c) informazioni sicure e tempestive sulle formalità di trasporto, documentazione semplificata, basso rischio di danni;
- d) possibilità di trasportare tutti i tipi di contenitori normalizzati e tutte le unità di carico che possono essere trasportate in Europa dai trasporti internazionali su strada. In questo contesto, bisogna tener conto dell'evoluzione presumibile in materia di pesi e dimensioni delle unità di carico.

2. Dette condizioni devono essere soddisfatte grazie:

- a) ad una velocità commerciale elevata (misurata dal punto di partenza a quello di destinazione, tenendo conto di tutte le fermate), che dovrebbe essere almeno equivalente, o meglio superiore, a quella del trasporto su strada;
- b) all'utilizzazione delle ore durante le quali il destinatario non lavora (trasporto di notte, ad es.) in modo da poter consegnare la merce nelle prime ore del mattino, secondo il desiderio dell'utenza;
- c) ad installazioni ed infrastrutture adeguate e sufficienti (sagome di carico limiti idonee, ad es.);
- d) all'utilizzazione di treni diretti per quanto possibile (cioè eliminazione o riduzione delle operazioni di trasbordo delle merci da un convoglio ad un altro);
- e) alle misure organizzative volte a migliorare lo smaltimento del traffico grazie ai moderni sistemi di telecomunicazione.

3. Per poter soddisfare le condizioni suddette, i treni e le infrastrutture dovrebbero essere in grado di fornire prestazioni elevate, cioè dovrebbero soddisfare certe esigenze minime, esigenze che tutte le autorità impegnate in un determinato collegamento di trasporto sono tenute a rispettare.

4. I parametri di prestazione e le norme qui di seguito riportate sono stati stabiliti, in particolare, per i volumi importanti di trasporto in traffico internazionale, per i collegamenti cioè per i quali esiste un traffico importante di treni diretti o almeno di gruppi importanti di carri. I treni merci convenzionali potrebbero continuare ad assicurare il servizio di carri singoli o di trasporti speciali, qualora ciò risponde ai bisogni della clientela e delle compagnie ferroviarie interessate.

B. Parametri di prestazione die treni

5. I treni utilizzati per il trasporto combinato internazionale dovranno soddisfare le norme minime seguenti:

Norme minime	Attualmente	Obiettivi
Velocità nominale minima	100 km/h	120 km/h
Lunghezza treni	600 m	750 m
Pesi die treni	1200 t	1500 t
Carico per asse (carri)	20 t	20 t (22,5 alla velocità di 100 km/h)

* Questi valori dovrebbero essere raggiunti entro il 2000. Essi non escludono le norme più elevate raggiunte anteriormente, purché queste non intralcino lo sviluppo internazionale del trasporto combinato.

Se non si possono formare treni diretti, questi dovrebbero essere composti – per quanto possibile – di un numero ridotto di gruppi di carri aventi ciascuno la stessa destinazione. Sempre per quanto possibile, occorre evitare le fermate di carattere tecnico ed i controlli ai passaggi di frontiera.

6. Il materiale rotabile deve soddisfare alle norme precitate circa la velocità ed il carico per asse ed essere in grado di trasportare tutte le unità di carico che si devono prendere in considerazione per quanto concerne peso e dimensioni.

7. I treni adibiti al trasporto combinato dovranno godere della priorità assoluta. I loro orari saranno fissati in modo da rispondere ai desiderata dell'utenza, che esige servizi di trasporto affidabili e regolari.

C. Norme minime applicabili alle linee ferroviarie

8. Le linee ferroviarie utilizzate per il trasporto combinato devono disporre di una capacità giornaliera sufficiente ad evitare tempi di attesa per i treni adibiti al trasporto combinato. Le ore di riposo non devono essere causa di ritardo per questi treni.

9. Per la modernizzazione delle linee ferroviarie si applicheranno i parametri d'infrastruttura riportati nell'allegato III.

D. Norme minime applicabili alle stazioni di partenza e di arrivo

10. Per assicurare un trattamento efficace delle merci nelle stazioni, dovranno trovarsi verificate le seguenti condizioni:

- a) Il tempo intercorrente tra l'ora limite fissata per l'accettazione delle merci e la partenza dei treni, come pure tra l'ora di arrivo dei treni e la messa a disposizione dei carri per lo scarico delle unità di carico, non deve superare 60 minuti, a meno che sia possibile venire incontro ai desideri del cliente in altro modo, sia relativamente all'orario limite di accettazione, sia a quello di messa a disposizione delle merci.
- b) Il tempo di attesa per i veicoli stradali che consegnano o ritirano le unità di carico deve essere il più breve possibile (20 minuti al massimo).
- c) L'ubicazione delle stazioni sarà scelta in modo da:
 - essere facilmente e rapidamente accessibile per strada dai centri economici;
 - per quanto concerne la loro ubicazione rispetto alla rete ferroviaria, disporre di buoni collegamenti con le linee a lunga distanza e, per i collegamenti di trasporto con il traffico per gruppi di carri, essere facilmente raggiungibili dai treni merci rapidi che assicurano il trasporto combinato.

11. Le norme minime applicabili alle stazioni intermedie, di cui al capitolo seguente, sono valide anche per le stazioni di partenza e di arrivo.

E. Norme minime applicabili alle stazioni intermedie

12. Le fermate lungo il percorso, a cui i treni per il trasporto combinato potrebbero essere costretti per motivi tecnici o d'esercizio (ad es. nei punti di scambio di gruppi di carri o di passaggio da uno scartamento ad un altro), saranno utilizzate per svolgere contemporaneamente altri compiti i quali, a loro volta, esigono l'arresto dei treni (controlli alle frontiere, cambio di locomotore). L'infrastruttura di queste stazioni intermedie dovrà soddisfare alle seguenti condizioni:

- disporre di una sufficiente capacità giornaliera sulle linee di apporto, per evitare ritardi ai treni di trasporto combinato;
- l'entrata nelle, e l'uscita dalle, linee d'apporto devono garantire che la circolazione dei treni su queste linee si svolga senza perdite di tempo. La loro capacità sarà tale da evitare i ritardi all'arrivo ed alla partenza dei treni adibiti al trasporto combinato;
- la potenzialità dei diversi tipi di binario sarà commisurata alle esigenze delle operazioni specifiche da svolgere in stazione; questo concerne in particolare i binari di arrivo e di partenza, i binari di composizione, i binari di smistamento e le aste di manovra, i binari di carico e quelli per il cambio di scartamento;

- le sagome limiti dei binari precitati dovranno corrispondere a quelle delle linee ferroviarie da percorrere (UIC B o UIC CI);
- la lunghezza dei binari deve essere sufficiente ad accogliere i treni interi adibiti al trasporto combinato;
- per quanto concerne la trazione elettrica, i binari dovranno poter essere percorsi dai locomotori elettrici (alle stazioni di frontiera: dai locomotori elettrici della ferrovia corrispondente);
- la potenzialità degli impianti di trasbordo, di scambio di gruppi di carri, di scambio di scartamento e di controllo alle frontiere sarà tale da garantire che le fermate necessarie siano le più brevi possibili.

a) *Impianti per lo scambio dei gruppi di carri*

13. Per quanto possibile, il trasporto combinato deve essere assicurato da treni diretti tra la stazione di partenza e quella di arrivo. Se, a causa del volume ridotto delle merci trasportate con conseguente necessità di trasbordare le merci del trasporto combinato, il servizio diretto non sia economicamente giustificabile, esso dovrà almeno svolgersi per gruppi di carri. Le fermate necessarie allo svolgimento di queste operazioni non dovrebbero superare i 30 minuti. Questo obiettivo può essere raggiunto con una composizione adeguata dei treni (le distanze da percorrere saranno le più lunghe possibili, anche se ciò comporta passaggi di frontiera) e con una potenzialità adeguata degli impianti per lo scambio dei gruppi di carri.

b) *Punti di passaggio di frontiera*

14. I treni adibiti al trasporto combinato dovranno percorrere, per quanto possibile senza fermate intermedie, lunghe distanze oltre le frontiere fino a raggiungere le stazioni dove è indispensabile procedere allo scambio di gruppi di carri, oppure fino alla stazione di destinazione finale. Sempre nei limiti del possibile, non ci saranno fermate alle frontiere o, se queste sono inevitabili, il tempo di arresto sarà molto breve (30 minuti al massimo). Questo obiettivo può essere raggiunto:

- eliminando le operazioni effettuate di regola alle frontiere o, se questo è im possibile, trasferendo queste operazioni in altri punti all'interno del Paese dove i treni debbono obbligatoriamente fermarsi per motivi tecnici e/o amministrativi;
- effettuando al massimo una sola fermata nelle stazioni comuni di frontiera.

c) *Impianti per il cambio di scartamento*

15. Per rispondere alle esigenze in questo settore, bisognerà sviluppare metodi nello stesso tempo rapidi ed economici. Nel caso di trasbordo di unità di carico su carri di scartamento diverso, si dovranno applicare le stesse disposizioni già ricordate per i trasbordi nelle stazioni. Gli arresti nei punti di cambio di scartamento saranno i più brevi possibili. La potenzialità disponibile per effettuare detto cambio sarà tale da garantire fermate brevi.

d) Collegamenti per battelli-traghetto/porti

16. I servizi di trasporto dovranno essere adattati ai servizi di trasbordo proposti. Le fermate nei porti per le merci inoltrate con trasporto combinato saranno le più brevi possibili (un'ora al massimo). Per ottenere questo risultato, oltre ad una infrastruttura adeguata della stazione di trasbordo e dei traghetti (v. paragrafo 17), saranno realizzate le seguenti misure.

- applicazione delle condizioni enunciate al paragrafo 14 circa le misure ai controlli di frontiera;
- coordinamento degli orari delle navi-traghetto e dei treni, e ottenimento rapido delle informazioni atte ad accelerare le operazioni di carico dei battelli e/o la formazione dei treni.

17. Le navi-traghetto utilizzate per il trasporto combinato devono soddisfare le prescrizioni seguenti:

- navi di dimensioni e di tipo rispondenti alle esigenze imposte dalle unità di carico/dei carri merci utilizzati;
- carico e scarico rapidi delle navi e sistemazione delle unità di carico/dei carri conformemente alle esigenze relative all'ulteriore trasporto per ferrovia (separazione del trasporto combinato da quello dei viaggiatori e/o dai trasporti su strada, se del caso);
- se le unità di carico restano sui carri durante la traversata, l'accesso ai traghetti deve essere facile e le lunghe operazioni di smistamento dovrebbero essere evitate. La sagoma limite, la massa assiale, ecc. saranno conformi ai parametri di linea citati nell'allegato III;
- nel caso che le unità di carico debbano essere trasbordate senza i carri, l'eventuale trasporto su strada tra il porto dei traghetti e la stazione ferroviaria sarà caratterizzato da distanze brevi e buoni collegamenti stradali.

Campo d'applicazione il 19 agosto 2008⁷

Stati partecipanti	Ratifica Adesione (A) Dichiarazione di successione (S)		Entrata in vigore	
Albania	21 maggio	2008 A	19 agosto	2008
Austria	22 luglio	1993	20 ottobre	1993
Belarus	5 marzo	1997 A	3 giugno	1997
Belgio	6 agosto	1999	4 novembre	1999
Bulgaria	10 agosto	1994	8 novembre	1994
Ceca, Repubblica	2 giugno	1993 S	20 novembre	1994
Croazia	24 luglio	1995 A	22 ottobre	1995
Danimarca	9 gennaio	1992	20 ottobre	1993
Francia	28 maggio	1992	20 ottobre	1993
Georgia	30 novembre	1998 A	28 febbraio	1999
Germania	30 luglio	1992	20 ottobre	1993
Grecia	26 aprile	1995	25 luglio	1995
Italia	12 gennaio	1996	11 aprile	1996
Kazakistan	11 luglio	2002 A	9 ottobre	2002
Lettonia	1° marzo	2007 A	30 maggio	2007
Lituania	8 febbraio	2008 A	8 maggio	2008
Lussemburgo	13 luglio	1994	11 ottobre	1994
Moldova	10 ottobre	2002 A	8 gennaio	2003
Montenegro*	23 ottobre	2006 S	3 giugno	2006
Norvegia	30 aprile	1992	20 ottobre	1993
Paesi Bassi* ^a	13 maggio	1992	20 ottobre	1993
Polonia	22 marzo	2002	20 giugno	2002
Portogallo	5 gennaio	1996 A	4 aprile	1996
Romania	21 maggio	1993	20 ottobre	1993
Russia*	29 giugno	1994 A	27 settembre	1994
Serbia*	6 ottobre	2005 A	4 gennaio	2006
Slovacchia	16 agosto	1994 S	14 novembre	1994
Slovenia	1° novembre	1994 A	30 gennaio	1995
Svizzera	11 febbraio	1993	20 ottobre	1993
Turchia	4 settembre	1996	3 dicembre	1996
Ucraina*	23 dicembre	2005 A	23 marzo	2006
Ungheria	4 febbraio	1994	5 maggio	1994

* Riserve e dichiarazioni.

Le riserve e le dichiarazioni non sono pubblicate nella RU. Il testo, in francese e inglese, può essere consultato sul sito Internet dell'Organizzazione delle Nazioni Unite: <http://untreaty.un.org/> oppure ottenuto presso la Direzione del diritto internazionale pubblico (DDIP), Sezione Trattati internazionali, 3003 Berna.

^a Al Regno in Europa.

⁷ Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sul sito Internet del DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/trattati>).