

92.048

**Messaggio
relativo all'Accordo europeo
sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato
e sulle installazioni connesse (AGTC)**

del 13 maggio 1992

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Ci pregiamo sottoporvi per approvazione il decreto federale relativo all'accordo sulle grandi linee di trasporto combinato e sulle installazioni ad esso connesse (AGTC) della Commissione economica delle Nazioni Unite (CEE/ONU) per l'Europa.

Gradite, onorevoli presidenti e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

13 maggio 1992

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Felber

Il cancelliere della Confederazione, Couchepin



Compendio

La Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa ha adottato a Ginevra, il 1° febbraio 1991, un accordo sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato e sulle installazioni ad esso connesse (AGTC). La Svizzera ha firmato questo documento il 31 ottobre 1991, con riserva di ratifica.

Obiettivo principale dell'accordo è la creazione di un quadro giuridico in vista di una maggiore utilizzazione del trasporto combinato internazionale grazie al miglioramento qualitativo delle infrastrutture utilizzate e delle condizioni d'esercizio.

A tale scopo, le parti contraenti si impegnano ad adattare, nel quadro dei programmi nazionali di costruzione e di ristrutturazione, le linee designate ed i terminali della rete AGTC ai parametri tecnici definiti negli allegati all'accordo.

L'accordo prevede inoltre diverse misure volte a migliorare le condizioni d'esercizio dei servizi del trasporto combinato, in particolare per quanto concerne le facilitazioni al passaggio delle frontiere. Ne risulterà aumentata la velocità di trasporto delle merci e quindi l'attrattività di questo modo di trasporto.

Questo documento internazionale crea le condizioni necessarie per un trasferimento più rapido delle merci dalla strada alla rotaia a livello europeo. Questo obiettivo coincide esattamente con le direttive della nostra politica dei trasporti. In questo senso, la Svizzera dovrebbe ratificare l'accordo AGTC, accordo che completa logicamente quello sul traffico concluso con la CE.

Messaggio

1 Parte generale

11 Antefatto

Il traffico internazionale è fortemente aumentato nell'ultimo ventennio e, con esso, il bisogno di coordinare meglio, su scala europea, la costruzione delle nuove infrastrutture di trasporto e di migliorare i tracciati esistenti. La Commissione economica delle Nazioni Unite (CEE/ONU) per l'Europa a Ginevra, in cui sono rappresentati tutti i Paesi europei, si è impegnata a definire, sia per le infrastrutture specificatamente ferroviarie che per quelle stradali, una rete di assi principali di grande importanza per il traffico internazionale. Questa rete deve soprattutto servire da guida ai responsabili nazionali per la pianificazione delle infrastrutture di trasporto al momento di decidere sugli investimenti da effettuare.

In questo quadro, la CEE/ONU ha adottato dapprima, il 15 novembre 1975, l'accordo sulle grandi strade a traffico internazionale (AGR), ratificato dalla Svizzera il 5 agosto 1988 (RS 0.725.11). Il 31 maggio 1985 è stato poi adottato l'accordo europeo sulle grandi linee ferroviarie internazionali (AGF). Le specificazioni tecniche definite in questo accordo rispondono ad un concetto di trasporti ferroviari a grande velocità (oltre 250 km/h), concetto che mal si adatta alla topografia alpina del nostro Paese. Per tale motivo, la Svizzera non ha potuto fino ad oggi aderire a questo documento.

Visto lo sviluppo rapido del trasporto combinato in Europa, la CEE/ONU ha cominciato ad elaborare, nel 1987, un piano direttivo delle linee importanti per il trasporto combinato internazionale e, il 1° febbraio 1991, ha visto la luce l'accordo europeo sulle grandi linee di trasporto combinato internazionale e le installazioni ad esso relative (detto, qui di seguito, accordo AGTC). Detto accordo è stato aperto alla firma degli Stati dal 1° aprile 1991 al 31 marzo 1992.

A fine marzo 1992, 16 Paesi avevano firmato l'accordo AGTC: Austria, Belgio, Bulgaria, Danimarca, Finlandia, Francia, Grecia, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Repubblica federale di Germania, Repubblica federale Ceca e Slovacca, Romania, Svizzera, Turchia e Ungheria. La Svizzera ha firmato l'accordo AGTC il 31 ottobre 1991, nel corso della Conferenza paneuropea sui trasporti, svoltasi a Praga, ed alla quale aveva aderito la CEE/ONU. La Danimarca ha già ratificato questo documento internazionale.

L'accordo AGTC entrerà in vigore quando sarà stato ratificato da otto Paesi, a condizione che una o più linee della rete AGTC riaccordino senza interruzioni i territori di almeno quattro Paesi depositari di uno strumento di ratifica.

12 Obiettivi dell'accordo

L'accordo AGTC deve essere considerato come l'espressione della volontà comune dei governi di creare le condizioni necessarie e favorevoli allo sviluppo del trasporto combinato internazionale.

I suoi obiettivi sono principalmente:

- creare un quadro giuridico all'interno del quale i servizi di trasporto combinato internazionale, in particolare il trasporto strada/rotaia, possano diventare competitivi;
- migliorare la cooperazione e la coordinazione internazionali pianificando e fissando le priorità di un sistema omogeneo europeo di trasporto combinato.

Per poter raggiungere questi obiettivi, l'accordo AGTC:

- designa tutte le linee ferroviarie europee importanti, utilizzate per il trasporto combinato internazionale;
- definisce tutti i terminali ed i posti di attraversamento di confine importanti per il trasporto combinato internazionale;
- stabilisce le norme per le infrastrutture utilizzate dai servizi di trasporto combinato.

2 Parte speciale

21 Commento alle disposizioni dell'accordo e posizione della Svizzera

L'accordo AGTC comprende, oltre al preambolo, 21 articoli e 4 allegati, che sono parte integrante dell'accordo.

211 Preambolo

Il preambolo dell'accordo sottolinea il ruolo che il trasporto combinato è chiamato a svolgere per decongestionare la rete stradale europea e per ridurre l'inquinamento ambientale, specialmente nell'arco alpino. Esso ricorda anche che, per poter rendere questo modo di trasporto più efficace, è indispensabile stabilire, a livello europeo, un piano di sviluppo dei servizi del trasporto combinato e delle infrastrutture da esso utilizzate.

212 Disposizioni generali

La parte I (art. 1-5) contiene le disposizioni generali dell'accordo. Queste comprendono le definizioni utilizzate, la designazione della rete AGTC e le prescrizioni relative alle caratteristiche tecniche e alle prestazioni.

Articolo 1 Definizioni

L'*articolo 1* definisce i termini principali usati nell'accordo e, in particolare, il concetto di rete delle grandi linee di trasporto combinato internazionale. Questa rete comprende, non solo le linee ferroviarie già utilizzate normalmente nel trasporto combinato internazionale e le linee d'apporto importanti, ma anche gli assi che potranno diventare importanti in un prossimo futuro.

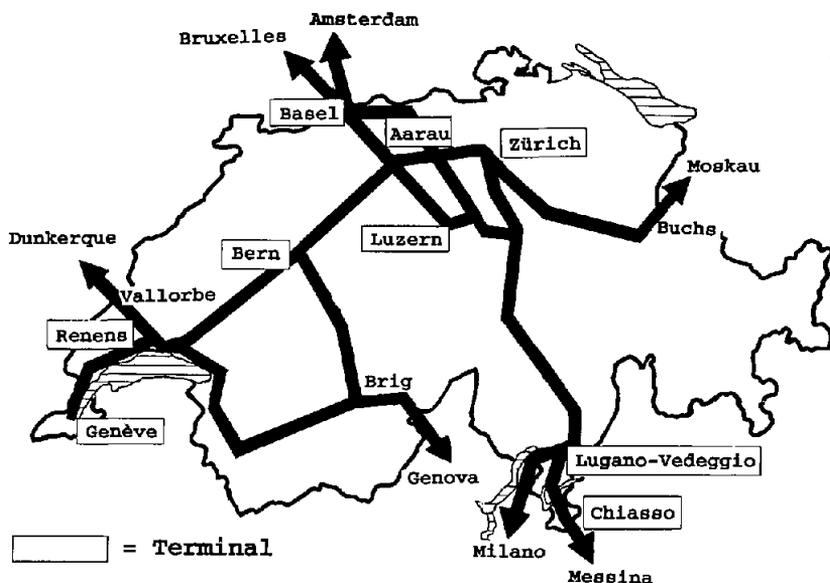
Articolo 2 Designazione della rete

Secondo l'articolo 2, le Parti contraenti adottano l'accordo AGTC sotto la forma di un piano coordinato internazionale per la creazione e l'esercizio di una rete di linee importanti in termini di trasporto internazionale combinato, rete che si propongono di attuare nel quadro dei loro programmi nazionali d'infrastruttura. Questa rete è costituita dalle linee ferroviarie contenute nell'allegato I e dai terminali e posti di attraversamento di confine menzionati nell'allegato II.

Ogni linea ferroviaria è definita tramite le stazioni importanti, i terminali di trasbordo strada/rotaia o via di navigazione/rotaia (le cosiddette «installazioni connesse»), e i posti di frontiera che attraversa. Si è rinunciato intenzionalmente ad una descrizione precisa degli itinerari, in modo da lasciare ai governi una certa libertà nella scelta delle varianti locali.

A tutte le linee ferroviarie riportate nell'allegato I è stato attribuito un numero, preceduto dalla lettera «C». Alcune di queste linee, ricordate già nell'accordo AGC, sono precedute dalla menzione «C-E». Gli assi nord-sud ricevono un numero la cui ultima cifra è un 5, quelli est-ovest ricevono un numero la cui ultima cifra è uno 0.

Le linee d'importanza internazionale comprese nella rete definita nell'accordo attraversano la Svizzera come appare in figura:



a) direzione nord-sud:

C-E 25: Bruxelles - Basilea - Olten - Berna - Briga - Genova

C-E 35: Amsterdam - Karlsruhe - Basilea - Olten - Chiasso - Messina

C 35: Karlsruhe - Basilea - Brugg - Immensee - Bellinzona - Luino o Chiasso - Milano

b) direzione est-ovest:

C-E 50: (Culoz) - Ginevra - Losanna - Berna - Zurigo - Buchs - Mosca

c) linea intermedia:

C-E 23: Dunkerque - Vallorbe - Losanna - Briga.

Per quanto concerne i terminali situati in territorio svizzero, l'accordo AGTC considera di importanza internazionale le seguenti installazioni di trasbordo: Aarau-Birrfeld, Basilea FFS, Berna, Chiasso, Ginevra, Lugano-Vedeggio, Lucerna, Renens, Zurigo.

Valutazione dal punto di vista svizzero

La rete delle linee ferroviarie e dei terminali situati in territorio svizzero, come definita nell'AGTC, corrisponde già in larga misura alle linee attualmente utilizzate nel trasporto internazionale huckepack e dei contenitori. L'accordo AGTC introduce una pianificazione, coordinata a livello europeo, dello sviluppo delle linee per il trasporto combinato; è fondamentale, per la Svizzera, integrarsi in un tale concetto.

Tenuto conto del fatto che i servizi di trasporto combinato provenienti da Singen e diretti in Italia hanno registrato un certo aumento, la delegazione svizzera presso la CEE/ONU si sforza di far inserire questa linea nella rete. Non è tuttavia sicuro che la Germania, direttamente interessata a questa iniziativa, accetti l'inserimento di questo tronco, vista l'importanza limitata che esso ancora riveste sul piano internazionale.

Inoltre, occorre rilevare che la linea C-E 50 Ginevra - Buchs - Mosca non prosegue in territorio francese. La Francia ritiene infatti che le merci dirette a mezzo trasporto combinato da Parigi verso l'Italia dovrebbero piuttosto passare per Modane ed il Moncenisio. Il governo francese è dell'opinione che - considerato il volume del trasporto combinato - il miglioramento della tratta Culoz-Ginevra non rivesta un grado di priorità tale da giustificare l'inserimento nell'AGTC. Sebbene il flusso del trasporto combinato sulle linee Ginevra-Buchs e Vallorbe-Briga sia effettivamente, allo stato attuale, molto basso, il governo svizzero e le FFS ritengono necessario mantenere queste linee nell'AGTC, in quanto esse potrebbero divenire importanti in futuro in considerazione del previsto aumento del traffico est-ovest.

In effetti, la rete AGTC non deve essere considerata come qualcosa di immutabile. Essa è il risultato di negoziazioni internazionali che poggiano su un concetto di traffico valido nel 1988/1989.

Gli esempi precedenti mostrano che la Svizzera, come altri Paesi firmatari, dovrà in futuro chiedere alcune modifiche della rete. Questo potrà avvenire nel

quadro della procedura classica di emendamento dell'allegato I, prevista all'articolo 15 dell'accordo.

Articolo 3 Caratteristiche tecniche della rete

L'*articolo 3* precisa che le linee ferroviarie inserite nella rete AGTC dovranno possedere le caratteristiche tecniche enunciate all'allegato III, o essere adattate alle disposizioni di questo allegato in occasione dei lavori effettuati nell'ambito dei programmi nazionali di miglioramento. I parametri tecnici fissano essenzialmente dei valori minimi in relazione con la velocità dei treni, l'intervista, la massa assiale e la sagoma di carico dei vagoni. Essi precisano anche la pendenza massima ammessa per le linee ferroviarie.

L'accordo prevede norme minime diverse per le linee nuove (da costruire) e per quelle esistenti. È infatti spesso difficile, se non impossibile, modificare le caratteristiche di queste ultime: le esigenze a cui devono rispondere sono pertanto meno severe. Per contro, le esigenze imposte alle nuove linee sono più alte, in quanto è possibile scegliere liberamente, entro certi limiti di carattere economico, le loro caratteristiche.

Le norme tecniche (parametri dell'infrastruttura) rispondono ai bisogni di una offerta moderna di trasporto combinato e devono essere considerate come esigenze minime. Esse non devono in alcun modo frenare il progresso tecnico; le reti ferroviarie possono senz'altro applicare norme più severe se lo ritengono utile.

L'applicazione di questi parametri migliora la qualità della rete. Ciò dovrebbe condurre ad uno sfruttamento più intenso della stessa e, di conseguenza, ad una migliore redditività del trasporto combinato.

L'accordo AGTC non fissa nessun termine per il soddisfacimento di questi parametri; i lavori di miglioramento devono essere eseguiti nel quadro dei programmi nazionali.

Valutazione dal punto di vista svizzero

Le norme tecniche applicate in Svizzera coincidono in larga misura con i parametri suddetti:

- la velocità nominale soddisfa già oggi, sulle maggior parte delle linee esistenti, l'obiettivo fissato nell'AGTC in materia. Solo certe tratte nelle regioni di montagna devono essere percorse a velocità inferiori a 100 km/h. I provvedimenti contemplati nel quadro del programma «Transito alpino» permetteranno di migliorare questa situazione in quanto si prevede di circolare a 140 km/h sulle tratte a cielo aperto ed a 120-140 km/h in galleria;
- solo il 10 per cento circa delle linee esistenti presentano una pendenza superiore al 15 per mille. La maggior parte delle sezioni a forte pendenza si incontrano nelle regioni San Gottardo/Lötschberg: la costruzione dei nuovi trafori di base, la cui pendenza massima non supererà il 13 per mille, permetterà di soddisfare anche qui il parametro di cui all'allegato III dell'AGTC;
- per quanto concerne la sagoma di carico sulle linee esistenti, i lavori previsti nell'ambito della soluzione transitoria permetteranno, grazie alla «strada

- viaggiante», la circolazione degli autoveicoli pesanti fino a 4 m di altezza attraverso il Lötschberg e fino a 3,80 attraverso il San Gottardo. Nel traffico non accompagnato, i semi-rimorchi di 4 m di altezza potranno essere trasportati lungo l'asse del San Gottardo. Ciò corrisponde al profilo Bo dell'Unione internazionale delle ferrovie (UIC), il quale è superiore al profilo B+ richiesto nell'AGTC. Per i nuovi trafori di base, è stato adottato il profilo C dell'UIC (possibilità di trasportare veicoli stradali di 4 m di altezza);
- relativamente alla distanza minima tra gli assi dei binari (interasse), occorre osservare che l'AGTC fissa questo valore a 4,0 m per le linee esistenti ed a 4,2 m per le linee da costruire. In Svizzera, l'interasse di 4,2 m sarà garantito per le nuove linee (nuova trasversale ferroviaria, Ferrovia 2000), mentre l'interasse delle linee esistenti è spesso inferiore a 4 m (in generale 3,8 m). Questo non dovrebbe tuttavia impedire alla Svizzera di ratificare l'accordo.

Infatti, il testo dell'allegato III specifica chiaramente che è talvolta difficile, se non impossibile, modificare le caratteristiche tecniche di certe linee esistenti nell'ambito dei lavori di ristrutturazione o di miglioramento. Il parametro dell'interasse è accompagnato da una clausola di flessibilità la quale precisa « che esso non riguarda particolarmente il trasporto combinato, ma che è *raccomandato* per un trasporto combinato internazionale efficace».

In queste condizioni, il fatto che la Svizzera non disponga dappertutto di un interasse pari a 4 m è senz'altro compatibile con la lettera e lo spirito dell'accordo. Nel suo desiderio di non opporsi all'ottimizzazione del trasporto combinato internazionale, il nostro Paese si sforzerà in ogni caso, in occasione dei lavori di miglioramento alle linee esistenti, di conformarsi agli obiettivi fissati nell'allegato III in materia di interasse.

Articolo 4 Obiettivi operazionali

L'articolo 4, e più particolarmente l'allegato IV, definiscono un certo numero di parametri supplementari sulle prestazioni dei treni e le installazioni connesse utilizzate nel trasporto combinato, mentre i parametri dell'allegato III forniscono essenzialmente i criteri concernenti le infrastrutture.

Lo scopo di quest'allegato è di rendere l'offerta del trasporto combinato più conforme alle esigenze del mercato. I criteri riportati sono piuttosto di natura qualitativa che quantitativa. Si esige in particolare:

- di migliorare la puntualità dei treni e di aumentare il numero dei treni diretti, i quali non richiedono lunghe operazioni di smistamento;
- di aumentare il numero dei treni notturni, in modo da poter consegnare la merce al mattino presto, venendo così incontro ai desideri della clientela;
- di ridurre il numero e la durata delle fermate lungo il percorso, in modo da aumentare la velocità commerciale. Si tratterà pertanto di raggruppare, da un lato, i controlli ferroviari e doganali in uno stesso luogo, prima della frontiera, e di eliminare, d'altro lato, le fermate alle frontiere, o almeno di fare in modo che le stesse non superino i 30 minuti;
- di ridurre, per quanto possibile, ad un ora il tempo intercorrente tra l'ultimo termine per l'accettazione delle merci e la partenza del treno, o tra l'arrivo del convoglio e lo scarico. In questo senso, è raccomandabile aumentare la

capacità dei terminali in quanto condizione preliminare per accelerare le operazioni di trasbordo.

Conformemente all'accordo AGTC, questi cosiddetti parametri di prestazione dovrebbero essere «raggiunti all'incirca verso il 2000».

Valutazione dal punto di vista svizzero

Tenuto conto della sua politica volta a promuovere il trasporto combinato, il nostro Paese non dovrebbe avere difficoltà a soddisfare le condizioni parametriche dell'allegato IV. Infatti, gli sforzi delle nostre compagnie ferroviarie e delle autorità doganali sono diretti, ormai da parecchi anni, in questa direzione.

213 Disposizioni finali

Il capitolo II (art. 6-12) comprende le disposizioni finali che regolano, in particolare, le procedure di firma, di ratifica, di emendamento e di denuncia dell'accordo.

L'*articolo 6* designa il Segretario generale dell'ONU come depositario dell'accordo.

Gli *articoli 7-9* regolano le procedure di firma e di ratifica dell'accordo, come pure la procedura di adesione allo stesso.

L'*articolo 10* stabilisce che l'accordo entra in vigore 90 giorni dopo la data in cui i governi di otto Paesi avranno depositato gli strumenti di ratifica, a condizione che una o più linee della rete AGTC colleghino senza interruzioni i territori di almeno quattro Paesi depositari di uno strumento di ratifica.

Le Parti contraenti hanno la possibilità di prendere le misure necessarie alla loro sicurezza interna ed esterna, purché tali misure siano temporanee e compatibili con la Carta delle Nazioni Unite (*art. 11*). In altre parole, è possibile – in presenza di casi di forza maggiore (guerre, ecc.) – derogare temporaneamente alle disposizioni dell'accordo.

Secondo quanto stabilito all'*art. 12*, le controversie saranno regolate per via arbitrale. Il lodo arbitrale ha carattere obbligatorio per le Parti contraenti.

L'*articolo 13* precisa che ogni Stato può, al momento della firma o della ratifica dell'accordo, dichiarare di non sentirsi vincolato dall'*art. 12*. La Svizzera accetta il procedimento arbitrale scelto nel quadro dell'AGTC, in quanto conforme ad una formula permanente abituale negli accordi interstatali di questo genere. Il nostro Paese non intende pertanto fare uso di questa possibilità di riserva.

Gli *articoli 14-16* regolano la procedura di emendamento del testo principale dell'accordo e dei relativi allegati. Le proposte di emendamento sono elaborate dal Gruppo di lavoro principale per i trasporti combinati della CEE/ONU e sottoposti per approvazione alle Parti contraenti.

Un emendamento si ritiene accettato, ed entrerà in vigore, qualora nessuna delle Parti contraenti sollevi obiezioni alla proposta di emendamento per

quanto concerne l'accordo stesso, e nessuna Parte contraente coinvolta direttamente sollevi opposizione nel caso di proposta d'emendamento agli allegati I e II.

Una proposta di emendamento agli allegati III e IV entrerà in vigore per tutte le Parti contraenti, salvo per quelle che hanno notificato il loro rifiuto, a condizione che i $\frac{2}{3}$ delle Parti contraenti non abbiano sollevato opposizione. Solo il Consiglio federale è abilitato ad accettare od a rifiutare le modifiche agli allegati I-IV. Infatti, considerato il breve termine messo a disposizione per opporsi agli emendamenti a questi allegati (6 mesi), l'Assemblea federale non ha praticamente nessuna possibilità di pronunciarsi in merito alla accettazione o al rifiuto degli stessi.

L'*articolo 17* indica che le disposizioni dell'accordo AGTC non possono prevalere sulle disposizioni di altri accordi multilaterali.

Conformemente all'*articolo 18*, ogni Parte contraente può denunciare l'accordo tramite notifica scritta al Segretario generale delle Nazioni Unite. La denuncia acquista efficacia un anno dopo la data alla quale il Segretario generale ne ha ricevuto notifica.

L'*articolo 19* precisa che l'accordo cessa di essere in vigore se il numero delle Parti contraenti diventa inferiore a 8 durante un periodo di 12 mesi consecutivi.

L'*articolo 20* indica che le notifiche e le comunicazioni alle Parti contraenti sono effettuate dal Segretario generale delle Nazioni Unite, quale depositario dell'accordo.

22 Conclusioni

La promozione del trasporto combinato strada/rotaia è uno degli elementi fondamentali della politica svizzera dei trasporti, ed è considerata uno degli strumenti essenziali a nostra disposizione per risolvere il problema del transito delle merci attraverso la Svizzera. Il nostro Paese intende adoperarsi per una politica dei trasporti volta a sviluppare l'infrastruttura ferroviaria e ad avvicinare le condizioni legali e politiche che regolano i trasporti. E questo è proprio l'obiettivo che si propone l'accordo AGTC, grazie alla costituzione di un quadro legale all'interno del quale possono divenire competitivi i servizi di trasporto combinato, in particolare il trasporto strada/rotaia.

Le precedenti considerazioni mostrano che non esistono ostacoli di qualche importanza che si oppongono alla ratifica dell'accordo AGTC da parte della Svizzera. Al contrario, la ratifica sarà una manifestazione della volontà politica del nostro Paese di migliorare la cooperazione e la coordinazione internazionale nel settore del trasporto combinato. Sarebbe infatti molto difficile spiegare ai Paesi europei le ragioni per cui la Svizzera si rifiuterebbe di ratificare l'accordo AGTC, quando essa si è sempre espressa a favore di provvedimenti e di strumenti atti a favorire l'utilizzazione del trasporto combinato. Un tale atteggiamento non potrebbe che nuocere alla credibilità del nostro Paese per quanto concerne la politica dei trasporti sul piano internazionale.

Inoltre, tutte le linee estere di adduzione che collegano le infrastrutture svizzere previste nel programma «transito alpino», sono comprese nella rete definita nell'accordo AGTC. Ciò costituisce una garanzia supplementare circa gli investimenti che dovranno essere effettuati per il miglioramento di queste linee, come auspicato dal nostro Paese.

Infine, l'accordo AGTC può essere considerato un complemento all'accordo sul transito tra la Svizzera e la CE, in quanto anch'esso propugna il miglioramento della qualità dei servizi offerti dal trasporto combinato ed una maggiore collaborazione in questo settore, ma su un'area geografica più vasta di quella abbracciata dall'accordo tra i soli Paesi della CE e la Svizzera. La garanzia di incontrare prestazioni e parametri identici su tutto il territorio europeo dovrebbe incoraggiare gli utilizzatori a servirsi del trasporto combinato su distanze più lunghe di quelle attuali. Aumentando la distanza percorsa su ferrovia, il trasporto combinato diviene più competitivo nei confronti del trasporto su strada. E proprio questa maggiore competitività dovrebbe permettere di raggiungere l'obiettivo fondamentale dell'AGTC, cioè il ricorso più frequente al trasporto combinato.

Occorre ancora aggiungere che era specialmente necessario integrare i Paesi dell'est europeo nel programma di sviluppo del trasporto combinato in quanto – anche se attualmente il ruolo della ferrovia sul mercato dei trasporti di questi Paesi è ancora importante – gli investimenti potrebbero in futuro concentrarsi sulle infrastrutture stradali. L'AGTC dovrebbe garantire che la qualità e, soprattutto, la quantità dei servizi del trasporto combinato vengano migliorati parallelamente a quelli su strada. Ci si può perciò aspettare che il volume di trasporto tra questi Paesi e quelli dell'Europa occidentale, soprattutto verso la Svizzera, aumenti, con conseguente aumento della redditività dei nostri servizi. Anche la collaborazione bilaterale tra il nostro Paese e gli Stati dell'Europa orientale in materia di trasporto combinato dovrebbe risultarne agevolata.

3 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'occupazione

Gli investimenti per la realizzazione della soluzione transitoria, della NTFA e di Ferrovia 2000 contribuiranno a rispettare i parametri tecnici definiti nell'accordo per quanto concerne le infrastrutture. A parte questi investimenti, già decisi dalle autorità svizzere indipendentemente dall'AGTC, l'adesione della Svizzera all'accordo non avrà conseguenze finanziarie per il nostro Paese, né richiederà l'impiego di personale supplementare.

A questo proposito, occorre ricordare ancora una volta che, secondo l'articolo 3, le caratteristiche delle linee menzionate nell'AGTC saranno adattate in modo da conformarsi ai parametri dell'allegato III nell'ambito dei programmi nazionali di miglioramento. L'accordo AGTC non ha pertanto lo scopo di provocare investimenti supplementari specifici nel settore del trasporto combinato.

4 Programma legislativo

L'accordo AGTC è stato annunciato nel programma legislativo 1991-1995.

5 Relazione con il diritto europeo

La legislazione comunitaria in materia di trasporto combinato è, allo stato attuale, relativamente limitata. Le direttive delle Comunità europee si proponevano fino ad ora di eliminare le restrizioni quantitative (contingentamento) sui percorsi stradali all'inizio ed al termine del trasporto combinato, ed a ridurre gli ostacoli fiscali che frenano lo sviluppo di questo modo di trasporto.

In seguito alla risoluzione adottata dal Consiglio dei ministri dei trasporti CE il 30 ottobre 1990, la Commissione ha costituito un gruppo di lavoro ad alto livello, in cui sono rappresentate anche la Svizzera e l'Austria, con l'incarico di proporre al Consiglio delle CE una serie di misure economiche e tecniche volte a incrementare l'utilizzazione del trasporto combinato in Europa.

In merito alle misure tecniche, lo scopo è quello di definire, in primo luogo, un programma di investimenti comunitari, la maggior parte dei quali sarebbe destinata all'ampliamento della sagoma limite delle linee ferroviarie ed all'aumento delle capacità dei terminali utilizzati per il trasporto combinato. Tutto questo dovrebbe migliorare la qualità del servizio offerto dal trasporto combinato in termini di tempo e di capacità.

La rete di trasporto combinato presa in esame coincide in larga misura con quella definita nell'AGTC.

6 Basi legali

61 Costituzionalità

Il disegno di decreto federale relativo all'approvazione dell'accordo europeo sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato e sulle installazioni ad esso connesse si basa sull'articolo 8 della Costituzione federale (Cost.), il quale conferisce alla Confederazione il diritto di stipulare accordi internazionali. La competenza dell'Assemblea federale di approvare l'accordo risulta dall'articolo 85 numero 5 Cost.

Il decreto relativo all'approvazione dell'accordo AGTC non soggiace al referendum facoltativo previsto dall'articolo 89 capoverso 3 Cost. Infatti, l'articolo 18 dell'AGTC precisa che l'accordo stesso può essere denunciato in qualsiasi momento. Inoltre, esso non richiede l'adesione della Svizzera ad una organizzazione internazionale e non prevede l'unificazione multilaterale del diritto (art. 89 cpv. 3 lett. c Cost.).

Relativamente a quest'ultimo punto, occorre rilevare che l'accordo stesso prevede un piano coordinato per la costruzione o la ristrutturazione delle linee di trasporto combinato, e delle installazioni ad esso connesse, di importanza internazionale. Le caratteristiche tecniche di queste infrastrutture, riportate negli

allegati III e IV, devono essere considerate come degli obiettivi che lasciano ad ogni Stato un certo margine di manovra nella elaborazione delle direttive a cui queste linee dovranno uniformarsi. Ne consegue che né l'accordo, né gli allegati vengono a creare un diritto uniforme, in sostituzione del diritto nazionale, applicabile immediatamente dall'amministrazione dello Stato e vincolante direttamente l'individuo.

**Decreto federale
relativo all'Accordo europeo
sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato
e sulle installazioni connesse (AGTC)**

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 8 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 13 maggio 1992¹⁾,
decreta:

Art. 1

¹ L'Accordo europeo sulle grandi linee internazionali di trasporto combinato e sulle installazioni connesse (AGTC), firmato il 31 ottobre 1991, ivi compresi gli allegati I-IV, è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum.

5090

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

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

Articolo 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:
 - i) se esse sono utilizzate correntemente nel quadro dei trasporti combinati internazionali regolari (ad esempio, casse amovibili, contenitori, semi-rimorchi);
 - 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));

¹⁾ Dal testo originale francese.

- 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.

Articolo 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.

Articolo 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.

Articolo 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.

Articolo 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 12, degli allegati supplementari relativi ad altri aspetti del trasporto combinato.

Capitolo II: Disposizioni finali

Articolo 6 Designazione del depositario

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

Articolo 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.

Articolo 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.

Articolo 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.

Articolo 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.

Articolo 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 Unite 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.

Articolo 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.

Articolo 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.

Articolo 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 comunicato 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.

Articolo 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.

Articolo 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. Ogni proposta di emendamento, comunicata conformemente alle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo, entrerà in vigore al termine di un periodo di sei mesi contato a partire dalla data della sua comunicazione, a meno che un quinto delle Parti contraenti abbiano notificato al Segretario generale delle Nazioni Unite la loro obiezione all'emendamento stesso. Altrimenti, l'emendamento entrerà in vigore per tutte le Parti contraenti all'eccezione di quelle che, prima della sua entrata in vigore, avranno notificato al Segretario generale il loro rifiuto di accettare l'emendamento proposto.

5. Ogni emendamento 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.

6. 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.

Articolo 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.

Articolo 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.

Articolo 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.

Articolo 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 1969.

Articolo 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 internazionale1) *Portogallo*^{*)}C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa
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- Avila -Madrid
Aranda de Duero

C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou
(-Cerbère)

C 90/1 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. Avila).
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-
Carlisle
London-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 Le Creusot
Tarascon-Marseille
- 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-Sarrebourg-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 pagina 8.

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 (-Had 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-) Moenchengladbach-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)-Hiedelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-
Mannheim
München-Freilassing (-Salzburg)
 C-E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-
Nürnberg-Augsburg-München (-Kufstein)
 C 41/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg
 C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
 C 45/3 Travemünde-Lübeck

^{*)} Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi pagina 8.

9) *Germania (seguito)**

- C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
- C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
- C-E 55 } (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk -Berlin/Seddin-
- C-E 61 } Neustrelitz
- 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)(-Konowice)
- C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt(M)-Hanau-Flieden-Bebra-Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-
Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- C-E 46 Mainz-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- (Luino)
Chiasso (-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

* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi pagina 8.

11) *Italia (seguito)*^{*)}

- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-
Brindisi
- C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
Trieste
- C-E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina
(-Sezana)
- C-E 72 Torino-Genova
- 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-(Kornsjøo)
- C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

13) *Svezia*^{*)}

- C 10/2 Stockholm (-Turku)
- C-E 45 (Kornsjøo-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingøor)
- 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-) Helsingøor-Kobenhavn-Nykøbing-Rødby
(-Puttgarden)
- C 45/1 (Göteborg- Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)
København)
- C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

^{*)} Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi pagina 8.

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-Dvůrské-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
 C-E 65 (Břeclav-) Bernhardthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-
 Klagenfurt-Villach- Rosenbach (-Jesenice)
 C-E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
 C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-
 Schwarzach St.Veit
 Salzburg-Linz-Wien- (-Hegyeshalom)
 Ebenfurt (-Sopron)

16) *Polonia*^{*)}

- C-E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-
 Chalupki
 C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)
 C-E 65 Gdynia-Gdańsk-Tczew-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz
 (-Petrovice U. Karviné)
 C 65 Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
 C-E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow
Skierniewice
 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-Horní Dvůrské (-Summerau)
 C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C.Trebova
 C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-
Komarovo(-Komarom)
Rusovce (-Hegyeshalom)

^{*)} Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi pagina 8.

17) *Repubblica federale ceca e slovacca (seguito)*^{*)}

- C-E 63 Zilina-Bratislava
 C-E 65 (Zebrzydovice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav
 (-Bernhardstahl)
 C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
 C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-
 Ostrava-Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Čierna nad Tisou (-Čop)
 Puchov
 C-E 52 Bratislava-N.Zamky-Sturovo (-Szob)

18) *Ungheria*^{*)}

- C-E 61 (Bratislava-Komarno-)-Komarom-Budapest
Hegyeshalom
 C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
 C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
 C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subötica)
 C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza(-Čop)
Sopron
 Zahony (-Čop)
 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 (Murekeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-
 Divaca-Koper
 C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
 C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- Niš -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
Kraljevo
 C-E 70 (Villa Opicina-) Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-
 Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

20) *Grecia*^{*)}

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

^{*)} Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi pagina 8.

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-Arab-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- C-E 562 Bucuresti-Constanta

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 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov
- C-E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva

25) *Turchia*^{*)}

- C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
- C-E 702 Ankara -Kapiköy-[Razi-(Iran)]
Bandirma-Anmara
- C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-[Razi(Iran)]

^{*)} Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi pagina 8.

25) *Turchia (seguito)*^{*)}

C-E 704 Ankara -Nusaybin-[Kamishli(Syria)-
Mersin-Adana-Iskenderun
Tel Kotchet(Iraq)]

^{*)} Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee ed i simboli utilizzati, vedasi pagina 8.

Allegato II

**Installazioni importanti per il trasporto combinato
internazionale**

A. Terminali importanti per il trasporto combinato internazionale

Austria

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

Belgio

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

Bulgaria

Burgas
Dimitrograd Sever
Gorna Oriahovitz
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

Repubblica federativa ceca e slovacca

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice

Repubblica federativa ceca e slovacca (seguito)

Lovosice
Ostrava
Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

Danimarca

Arhus
Glostrup
Kobenhavn
Padborg

Finlandia

Helsinki-Pasila

Francia

Avignon-Courtine
Bordeaux-Bastide
Dunkerque
Hendaye
Le Havre
Lille-St. Sauveur
Lyon-Venissieux
Marseille-Canet
Paris-La Chapelle
Paris-Noisy-Le-Sec
Paris-Pampadour
Paris-Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

Germania

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland

Germania (seguito)

Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlsruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifeltor
Leipzig
Lübeck HBF
Ludwigsburg
Mainz Gustavsburg
Mannheim RBF
München HBF
Neuss
Neu Ulm
Nürnberg HGBF
Offenburg
Regensburg
Rheine
Rostock
Saarbrücken HGBF
Schweinfurt HBF
Wuppertal-Langefeld

Grecia

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

Ungheria

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

Irlanda

Dublin-North Wall

Italia

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Busto-Arsizio
Brindisi
Livorno
Milano-G. Pirelli
Milano-Rogoredo
Modena
Napoli-Granili
Napoli-Traccia
Novara
Padova-Interporto
Pescara-P.N.
Pomezia-S.P.
Rivalta Scrivia
Torino-Orbassano
Trieste
Verona-Q.E.

Lussemburgo

Bettembourg

Paesi Bassi

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

Norvegia

Oslo-Alnabru

Polonia

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec

Polonia (seguito)

Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

Portogallo

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

Romania

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

Spagna

Algeciras
Barcelona
Irún
Madrid
Port-Bou
Tarragona
Valencia(-Silla)

Svezia

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Årsta

Svizzera

Aarau-Birrfeld
Basel SBB
Berne
Chiasso
Genève
Lugano-Vedeggio
Luzern
Renens
Zürich

Turchia

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

Unione delle Repubbliche socialiste sovietiche

Brest
Čop
Kiev
Moskva-Lvov

Regno Unito

Belfast
Birmingham
Bristol
Cardiff
Cleveland
Coatbridge (Glasgow)
Glasgow
Harwich
Holyhead
Ipswich
Leeds
Liverpool-Garston
London-Stratford
London-Willesden
Manchester-Trafford Park
Southampton
Tilbury

Jugoslavia

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

B. Passaggi di frontiera importanti per il trasporto combinato internazionale¹⁾

Vilar Formoso (CP) - Fuentes de Onoro (RENFE)

Marvao (CP) - Valencia de Alcantara (RENFE)

Irun (RENFE) - Hendaye (SNCF)

Port Bou (RENFE) - Cerbère (SNCF)

Dublin (CIE) - Holyhead (BR)

Dundalk (CIE) - Newry (NIR)

Dover (BR) - Calais (SNCF)

- Dunkerque (SNCF)

- Oostende (SNCB)

Harwich (BR) - Zeebrugge (SNCB)

Menton (SNCF) - Ventimiglia (SF)

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 (SNCF)

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)

¹⁾ 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.

Salzburg (DB/OBB)
Kufstein (DB/OBB)
Buchs (SBB-CFF/OBB)
Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)

Brennero (FS/OBB)
Villa Opicine (FS) - Sezana (JZ)
Tarvisio (FS) - Arnoldstein (OBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) - Kobehavn (DSB)
Trelleborg (SJ) - Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) - Swinoujscie (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) - Horni Dvoriste (CSD)
Frankfurt/O. (DR) - Kunowice (PKP)
Görlitz (DR) - Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR) - Decin (CSD)

Terespol (PKP) - Brest (SZD)
Medyka (PKP) - Mostiska (SZD)
Zebrzydovice (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) - Rosovce (CSD)
Murakeresztur (MAV) - Kotoriba (JZ)

Gyékényes (MAV) - Botovo (JZ)
 Keleba (MAV) - Subotica (JZ)
 Zahony (MAV) - Cop (SZD)
 Lökösháza (MAV) - Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ) - Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) - Idomeni (CH)
 Iasy (CFR) - Ungeny (SZD)
 Giurgiu (CFR) - Ruse (SDZ)
 Svilengrad (BDZ) - Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ) - Calafat (CFR)

Kulata (BDF) - 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 internazionale^{*)}

<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)
Čierna	- Čop	(Repubblica federativa ceca e slovacca - URSS)
Zahony	- Čop	(Ungheria - URSS)
Iasi	- Ungeny	(Romania - URSS)

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

^{*)} 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.

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)

5091

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.

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 ²⁾	UIC C1 ²⁾
3. Interasse minimo ¹⁾		4,0 m	4,2 m
4. Velocità nominale minima	100 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾	120 km/h ³⁾
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 ¹⁾	(non specificata)		12,5 mm/m
7. Lunghezza utile minima dei binari di precedenza	600 m	750 m	750 m

¹⁾ Non riguarda particolarmente il trasporto combinato, ma è raccomandato per garantire un trasporto combinato efficace a livello internazionale.

²⁾ UIC = Unione Internazionale delle Ferrovie.

³⁾ 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).

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 dei treni

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

Norme minime	Attualmente	Obiettivi ¹⁾
Velocità nominale minima	100 km/h	120 km/h
Lunghezza treni	600 metri	750 metri
Pesi dei treni	1200 t	1500 t
Carico per asse (carri)	20 t	20 t (22,5 alla velocità di 100 km/h)

¹⁾ 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 C1);
- 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 impossibile, 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.