

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 976

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro degli affari esteri**

(COLOMBO)

di concerto col **Ministro del tesoro**

(BARUCCI)

e col **Ministro dei trasporti**

(TESINI)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 16 FEBBRAIO 1993

Ratifica ed esecuzione dell'Accordo europeo sulle grandi linee di trasporto internazionale combinato e le installazioni connesse (AGTC), con allegati, fatto a Ginevra il 1° febbraio 1991

INDICE

Relazione	<i>Pag.</i>	3
Disegno di legge	»	4
Testo dell'Accordo	»	5
Traduzione non ufficiale	»	48

ONOREVOLI SENATORI. - L'Accordo europeo sulle grandi linee di trasporto internazionale combinato e le installazioni connesse (AGTC), elaborato dal Comitato trasporti interni della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (CEE/ONU), è stato creato per regolamentare lo sviluppo dei servizi di trasporto combinato internazionale e, in particolar modo, del trasporto strada/ferrovia. L'Accordo prende in esame il trasporto dei contenitori, delle casse mobili e dei camion sui vagoni ferroviari su terminali adatti a questo scopo. La consegna e la distribuzione finale delle merci su questi terminali e in provenienza dagli stessi sono poi effettuate via strada.

L'Accordo quindi ha lo scopo di rendere la durata dei viaggi effettuati per trasporto combinato internazionale più piacevole e meno difficoltosa per gli utenti.

L'utilizzazione dei treni diretti nel trasporto combinato internazionale a seguito dell'Accordo si svilupperà e la cooperazione ed il coordinamento internazionale miglioreranno con la pianificazione e l'individuazione delle priorità per la messa a punto di un sistema omogeneo europeo di trasporto combinato.

Per poter raggiungere questi obiettivi, l'Accordo AGTC ha tracciato le linee ferroviarie europee più importanti utilizzate dai trasporti combinati internazionali, ha identificato tutti i terminali, i punti di attraversamento delle frontiere, i collegamenti con le installazioni ed i servizi più importanti legati al trasporto combinato internazionale.

L'Accordo stabilisce le norme per le infrastrutture e fissa i parametri di efficacia

riconosciuti in campo internazionale per i treni e per le installazioni connesse.

L'Accordo mira inoltre a facilitare un sistema intermodale di trasporto in Europa che permetta di combinare e di utilizzare i vantaggi dei diversi modi di trasporto riducendo gli effetti negativi esterni che essi comportano. Una tale strategia intermodale è necessaria non soltanto in ragione della presa di coscienza degli utenti, ma anche per le incidenze negative del trasporto in generale sull'ambiente, e del trasporto ferroviario in particolare, e l'interrelazione dei processi di produzione e distribuzione dell'economia moderna, che portano inevitabilmente a queste nuove tecniche di trasporto.

Un trasporto combinato efficace e ben pianificato può contribuire consistentemente a frenare gli aspetti esterni del trasporto sia per quanto riguarda alcuni corridoi di trasporto particolarmente sensibili che per quanto riguarda il trasporto ferroviario ed il trasporto per via navigabile associati al trasporto stradale finale.

Si fa presente, infine, che gli interventi di miglioramento e l'attuazione dei parametri tecnici relativi alle caratteristiche della rete, indicati nell'Accordo (articoli 3 e 4 e relativi annessi), rientrando nei piani di investimento nazionali nel settore ferroviario, non determinano l'insorgere di maggiori esigenze finanziarie per la finanza pubblica, per cui non si rende necessaria la relazione tecnica di cui al comma 2 dell'articolo 11-ter della legge 5 agosto 1978, n. 468, introdotto dall'articolo 7 della legge 23 agosto 1988, n. 362.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo europeo sulle grandi linee di trasporto internazionale combinato e le installazioni connesse (AGTC), con allegati, fatto a Ginevra il 1° febbraio 1991.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo 1 a decorrere dalla data della sua entrata in vigore, in conformità a quanto disposto dall'articolo 10 dell'Accordo stesso.

Art. 3.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

TRADUZIONE NON UFFICIALE

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

**ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT
INTERNATIONAL COMBINE ET LES INSTALLATIONS CONNEXES
(AGTC)**

LES PARTIES CONTRACTANTES,

DESIREUSES de faciliter le transport international des marchandises,

SACHANT que le transport international des marchandises devrait se développer en raison de l'accroissement des échanges internationaux,

CONSCIENTES des conséquences négatives qu'une telle évolution pourrait avoir sur l'environnement,

SOULIGNANT l'importance du rôle du transport combiné pour ce qui est d'alléger la charge qui pèse sur le réseau routier européen et en particulier sur le trafic transalpin, ainsi que de limiter les atteintes à l'environnement,

CONVAINCUES qu'il est indispensable, pour rendre le transport international combiné en Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle, de mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement des services de transport combiné et de l'infrastructure nécessaire à l'exploitation de ces services, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international,

SONT CONVENUES de ce qui suit :

Chapitre I

GENERALITES

Article premier

DEFINITIONS

Aux fins du présent Accord :

a) L'expression "transport combiné" désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport;

b) L'expression "réseau de grandes lignes de transport international combiné" désigne toutes les lignes de chemin de fer considérées comme importantes pour le transport international combiné :

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- i) Si elles sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier (par exemple par caisse amovible, par conteneur, par semi-remorque);
- ii) Si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné;
- iii) S'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir d'importantes lignes de transport combiné (d'après les définitions données en i) et ii));

c) L'expression "installations connexes" désigne les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les gares où s'effectuent les échanges de groupes de wagons, les postes de changement d'écartement ainsi que les ports ou liaisons par navires transbordeurs jouant un rôle important dans le transport international combiné.

Article 2

DESIGNATION DU RESEAU

Les Parties contractantes adoptent les dispositions du présent Accord sous la forme d'un plan international coordonné de création et d'exploitation d'un réseau de grandes lignes de transport international combiné et d'installations connexes ci-après dénommé "réseau de transport international combiné" qu'elles entendent mettre en place dans le cadre de programmes nationaux. Le réseau de transport international combiné est constitué par les lignes de chemin de fer visées à l'annexe I au présent Accord ainsi que par les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les postes de changement d'écartement et les ports ou liaisons par navires transbordeurs qui jouent un rôle important dans le transport international combiné et qui sont mentionnés à l'annexe II au présent Accord.

Article 3

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RESEAU

Les lignes de chemin de fer du réseau de transport international combiné seront conformes aux caractéristiques énoncées à l'annexe III au présent Accord ou seront alignées sur les dispositions de ladite annexe lors de travaux d'amélioration qui devront être effectués conformément aux programmes nationaux.

Article 4

OBJECTIFS OPERATIONNELS

Afin de faciliter les services de transport international combiné sur le réseau de transport international combiné, les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que soient appliqués les paramètres de performance et les normes minimales applicables aux trains de transport combiné et aux installations connexes dont il est question à l'annexe IV au présent Accord.

Article 5

ANNEXES

Les annexes au présent Accord font partie intégrante dudit Accord. Des annexes supplémentaires couvrant d'autres aspects du transport combiné pourront être ajoutées à l'Accord conformément à la procédure d'amendement décrite à l'article 12.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS FINALES

Article 6

DESIGNATION DU DEPOSITAIRE

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de l'Accord.

Article 7

SIGNATURE

1. Le présent Accord sera ouvert, à l'Office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe soit admis à la Commission à titre consultatif conformément aux paragraphes 8 et 11 du mandat de la Commission, du 1er avril 1991 au 31 mars 1992.
2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

Article 8

RATIFICATION, ACCEPTATION OU APPROBATION

1. Le présent Accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation conformément au paragraphe 2 de l'article 7.
2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 9

ADHESION

1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 7 à partir du 1er avril 1991.
2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 10

ENTREE EN VIGUEUR

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau international de transport combiné relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats.
2. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.
3. Pour chaque Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Article 11

LIMITES A L'APPLICATION DE L'ACCORD

1. Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.
2. Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire en précisant leur nature.

Article 12

REGLEMENT DES DIFFERENDS

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande, et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.
2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 ci-dessus sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 13

RESERVES

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier le dépositaire qu'il ne se considère pas lié par l'article 12 du présent Accord.

Article 14

PROCEDURE D'AMENDEMENT DU PRESENT ACCORD

1. Le présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 15 et 16.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à la proposition d'amendement n'aura été notifiée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.
5. Si une objection à la proposition d'amendement a été notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

Article 15

PROCEDURE D'AMENDEMENT DES ANNEXES I ET II

1. Les annexes I et II du présent Accord pourront être amendées suivant la procédure stipulée dans le présent article.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. Si elle est adoptée par la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, la proposition d'amendement sera communiquée pour acceptation aux Parties contractantes directement intéressées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Aux fins du présent article, une Partie contractante sera considérée comme étant

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

directement intéressée si, dans le cas de l'inclusion d'une nouvelle ligne, d'un terminal important, d'un point de franchissement de la frontière, d'un poste de changement d'écartement, d'un port ou d'une liaison par navire transbordeur ou dans le cas de la modification de ces installations, son territoire est franchi par cette ligne ou est directement relié au terminal important ou si le terminal important, le point de franchissement de la frontière, le poste de changement d'écartement ou le point terminal du port ou de la liaison par navire transbordeur envisagés sont situés sur ledit territoire.

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sera réputée acceptée si, dans les six mois suivant la date de sa communication par le dépositaire, aucune des Parties contractantes directement intéressée n'a notifié son objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Tout amendement ainsi accepté sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication par le dépositaire.

6. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément au paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

7. Le dépositaire sera tenu rapidement informé par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe sur les Parties contractantes qui sont directement concernées par une proposition d'amendement.

Article 16

PROCEDURE D'AMENDEMENT DES ANNEXES III ET IV

1. Les annexes III et IV du présent Accord pourront être amendées conformément à la procédure définie dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes III et IV proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur au terme des six mois suivant la date de sa communication sauf si un cinquième des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Sinon, l'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant la date de son entrée en vigueur, auront notifié au Secrétaire général leur refus d'accepter l'amendement proposé.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication.

6. Si une objection à l'amendement proposé a été communiquée conformément au paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

Article 17

CLAUSE DE SAUVEGARDE

Les dispositions du présent Accord ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre entre eux en application de certains traités multilatéraux tels que le Traité de Rome de 1957 instituant la Communauté économique européenne.

Article 18

DENONCIATION

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général.

Article 19

EXTINCTION

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, le présent Accord cessera de produire ses effets douze mois à partir de la date à laquelle le huitième Etat aura cessé d'en être une Partie contractante.

Article 20

NOTIFICATIONS ET COMMUNICATIONS DU DEPOSITAIRE

Outre les notifications et communications qui pourraient être spécifiées dans le présent Accord, les fonctions de dépositaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies seront telles qu'elles sont spécifiées dans la Partie VII de la Convention de Vienne sur le droit des traités, conclue à Vienne le 23 mai 1969.

Article 21

TEXTES AUTHENTIQUES

L'original du présent Accord, dont les textes en langues anglaise, française et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le premier février mil neuf cent quatre-vingt onze.

Annexe ILIGNES DE CHEMIN DE FER IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT
INTERNATIONAL COMBINE1) Portugal*

- C-E 05 (Puentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa
Porto
- C-E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

Note générale et explication des numéros d'ordre des lignes

"C-E" indique les lignes de chemin de fer essentiellement identiques aux lignes E pertinentes de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) de 1985.

"C" indique d'autres itinéraires importants pour le transport international combiné. Les numéros d'ordre de ligne "C" sont identiques à ceux de la ligne E la plus proche et sont suivis, quelquefois, par un numéro de série.

Le numéro d'ordre E a été indiqué pour faciliter le renvoi aux lignes figurant dans l'AGC et la comparaison avec celles-ci. Il n'indique en aucune manière si les Etats sont ou non Parties contractantes à l'AGC ou ont l'intention de le devenir.

* Symboles utilisés

- () = Gares se trouvant hors du pays considéré [notamment (Hendaye-)].
- _____ = Autres itinéraires (notamment Avila).
(Aranda de Duero)
- = Partie d'une ligne AGC importante pour le transport international combiné (concerne les lignes C-E seulement).
- = Partie d'une ligne importante pour le transport combiné, mais ne faisant pas partie de la ligne AGC pertinente (concerne les lignes C-E seulement).

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

2) Espagne*

- 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 (Marvão-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou
(-Cerbère)
- C 90/1 Valencia-Barcelona

3) Irlande*

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

4) Royaume-Uni*

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

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

5) France*

- 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

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

6) Pays-Bas*

- 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) Belgique*

- 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) Luxembourg*

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

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

9) Allemagne*

- C 16 (Venlo-) Moenchengladbach-Köln
- C 25 (Aach-) Perl-Trier-Koblenz
- C-E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf -
Düsseldorf-Neuss
.....
Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
- C-E 43 Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-
Mannheim
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
- 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) (-Kunowice)

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

9) Allemagne (suite)*

- 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-Appenweiler-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- C-E 46 Mainz-Frankfurt (M)

10) Suisse*

- 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) Italie*

- 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
.....

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

11) Italie (suite)*

- 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) Norvège*

- C-E 45 Oslo-(Kornsjø)
- C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)
-

13) Suède*

- 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
-

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

14) Danemark*

- C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby
(-Puttgarden)
- C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)
København
- C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

15) Autriche*

- 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) Pologne*

- C-E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
- C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

16) Pologne (suite)*

- C-E 65 Gdynia-Gdansk-Tczew-Warszawa -Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz

- (-Petrovice U. Karviné)
- C 65 Nova Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
- C-E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow-
Skierniewice

- Terespol (-Brest)
- C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wroclaw-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka
 (-Mostiska)

17) République fédérative tchèque et slovaque*

- C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
- C-E 55l 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
 (-Bernhardstahl)
- C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
- C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-Ostrava-
Puchov
- Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Čierna nad Tisou (-Čop)
- C-E 52 Bratislava-N.Zamky-Sturovo (-Szob)

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

18) Hongrie*

- C-E 61 (Bratislava-Komaró)-Komaró-Budapest
Hegyeshalom
.....
- C-E 69 Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Záhony
Sopron
.....
(-Čop)
- C-E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

19) Yougoslavie*

- 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- Niš -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
Kraljevo
- C-E 70 (Villa Opicina-) Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-
Dimitrovgrad (-Dragoman)

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

20) Grèce*

C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinaï

C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

21) Roumanie*

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

22) Bulgarie*

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) Finlande*

C-E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)

C 10/2 (Stockholm-) Turku-Helsinki

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

24) Union des Républiques socialistes soviétiques*

C-E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva

C-E 10 (Vainikkala-) Lushaika-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) Turquie*

C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara

C-E 702 Ankara -Kapiköy-[Razi (Iran)]
Bandırma-Anmara

C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-[Razi (Iran)]

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

Tel Kotchet (Iraq)

* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 10.

Annexe II

INSTALLATIONS IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

AUTRICHE

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

BELGIQUE

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

BULGARIE

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

REPUBLIQUE FEDERATIVE TCHEQUE ET SLOVAQUE

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

DANEMARK

Arhus
Glostrup
Kobenhavn
Padborg

FINLANDE

Helsinki-Pasila

FRANCE

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

ALLEMAGNE

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Düsseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF

ALLEMAGNE (suite)

Hamburg-Wilhelmsburg
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hannover-Linden
Ingoldstadt Nord
Karlruhe HBF
Kiel HGBF
Köln Eifelort
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

GRECE

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

HONGRIE

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IRLANDE

Dublin-North Wall

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ITALIE

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.

LUXEMBOURG

Bettembourg

PAYS-BAS

Rotterdam-Haven
Rotterdam-Noord
Venlo
Ede

NORVEGE

Oslo-Alnabru

POLOGNE

Gdansk
Gdynia
Krakow
Lodz
Malaszewicze
Poznan
Sosnowiec
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTUGAL

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROUMANIE

Bucuresti
Constanta
Craiova
Oradea

ESPAGNE

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

SUEDE

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Arsta

SUISSE

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

TURQUIE

Bandirma
Derince
Iskenderun
Istanbul
Mersin
Samsun

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES

Brest
Cop
Kiev
Moskva-Lvov

ROYAUME-UNI

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

YUGOSLAVIE

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné ^{1/}

Vilar Formoso (CP) - Fuentes de Onoro (RENFE)
Marvão (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 (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) - Bettenbourg (CFL)
Feignies (SNCF) - Quévy (SNCB)
Jeumont (SNCF) - Erquelines (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) - Rodby (DSB)
Schirnding (DB) - Cheb (CSD)
Passau (DB/OBB)

^{1/} Le nom de chaque point de franchissement d'une frontière est suivi entre parenthèses du sigle de la compagnie de chemin de fer exploitant la gare correspondante. Lorsque la liste ne mentionne qu'un seul point de franchissement, cela signifie que la gare est utilisée conjointement par deux compagnies de chemin de fer.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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) - København (DSB)
Trelleborg (SJ) - Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) - Swinoujście (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)

Bernhardthal (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)
Lőkősháza (MAV) - Curtici (CFR)
Dimitrovgrad (JZ) - Dragoman (BDZ)

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Gevgelia (JZ) - Idomeni (CH)
Iasy (CFR) - Ungeny (S2D)
Giurgiu (CFR) - Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ) - Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ) - Calafat (CFR)

Kulata (BDZ) - Promachon (CH)
Vainikkala (VR) - Lushaika (S2D)
Turku (VR) - Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD) - Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD) - Kamischli (CFS)

C. Points de changement d'écartement importants pour le transport international combiné*

<u>Irún</u>	- Hendaye	(Espagne - France)
<u>Port Bou</u>	- Cerbère	(Espagne - France)
<u>Hanko</u>		(Finlande)
<u>Terespol</u>	- Brest	(Pologne - URSS)
<u>Przemysl</u>	- Mostiska	(Pologne - URSS)
<u>Čierna</u>	- Čop	(République fédérative tchèque et slovaque - URSS)
<u>Záhony</u>	- Čop	(Hongrie - URSS)
<u>Iasi</u>	- Ungeny	(Roumanie - URSS)

Note : Les points de changement d'écartement sont aussi des points de franchissement des frontières.

* Lorsque le changement des essieux ou le transbordement d'unités de chargement sur des wagons d'écartement différent s'effectue dans une seule gare, le nom de cette gare est souligné.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

D. Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transport combiné

Holyhead	- Dublin	(Royaume-Uni - Irlande)
Calais	- Dover	(France - Royaume-Uni)
Oostende	- Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Dunkerque	- Dover	(France - Royaume-Uni)
Stanrear	- Larne	(Royaume-Uni)
Zeebrugge	- Harwich	(Belgique - Royaume-Uni)
Zeebrugge	- Dover	(Belgique - Royaume-Uni)
Puttgarden	- Rodby	(Allemagne - Danemark)
Kobenhavn	- Helsingborg	(Danemark - Suède)
Lübeck-Travemünde	- Hanko	(Allemagne - Finlande)
Gedser	- Rostock (Warnemünde)	(Danemark - Allemagne)
Göteborg	- Frederikshavn	(Suède - Danemark)
Malmö	- Travemünde	(Suède - Allemagne)
Trelleborg	- Sassnitz	(Suède - Allemagne)
Ystad	- Swinoujscie	(Suède - Pologne)
Helsinki	- Gdynia	(Finlande - Pologne)
Helsinki	- Stockholm	(Finlande - Suède)
Turku	- Stockholm	(Finlande - Suède)
Samsun	- Constanta	(Turquie - Roumanie)
Mersin	- Venezia	(Turquie - Italie)

Note : A l'exception des liaisons Stanrear-Larne et Messina-Villa S. Giovanni, les liaisons par navires transbordeurs correspondent aussi à des points de franchissement des frontières.

Annexe IIICARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RESEAU DES GRANDES LIGNES
DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINERemarques préliminaires

Les paramètres sont résumés dans le tableau ci-après. Les valeurs indiquées dans la colonne A du tableau doivent être considérées comme des objectifs importants, à atteindre conformément aux plans nationaux de développement des chemins de fer. Tout écart par rapport à ces valeurs doit être considéré comme exceptionnel.

On distingue deux grandes catégories de lignes :

a) Les lignes existantes, susceptibles d'être améliorées le cas échéant; il est souvent difficile et parfois impossible de modifier leurs caractéristiques géométriques notamment; les exigences à leur égard sont donc modérées,

b) Les lignes nouvelles, à construire.

Par analogie, les spécifications indiquées dans le tableau ci-après sont aussi applicables, le cas échéant, aux services de ferry-boat qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

PARAMETRES D'INFRASTRUCTURE DU RESEAU DES GRANDES LIGNES
DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE

	A		B
	Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire		Lignes nouvelles
	Actuellement	Objectif	
1. Nombre de voies	(Non spécifié)		2
2. Gabarit de chargement des véhicules		UIC B <u>2/</u>	UIC C1 <u>2/</u>
3. Entraxe minimal des voies <u>1/</u>		4,0 m	4,2 m
4. Vitesse minimale de définition	100 km/h <u>3/</u>	120 km/h <u>3/</u>	120 km/h <u>3/</u>
5. Masse autorisée par essieu :			
Wagons < 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
< 120 km/h	20 t	20 t	20 t
6. Déclivité maximale <u>1/</u>	(Non spécifiée)		12,5 mm/m
7. Longueur utile minimale des voies d'évitement	600 m	750 m	750 m

1/ Ne concerne pas particulièrement le transport combiné, mais recommandé pour un transport combiné international efficace.

2/ UIC = Union internationale des chemins de fer.

3/ Normes minimales applicables aux trains de transport combiné (voir annexe IV).

Explication des paramètres présentés dans le tableau ci-dessus**1. Nombre de voies**

Les lignes de transport international combiné doivent offrir une capacité élevée et une grande précision du mouvement.

En principe, il n'est possible de répondre à ces deux exigences que par des lignes à au moins deux voies; toutefois, les lignes à une voie pourraient être acceptées à condition de répondre aux autres paramètres prévus par l'Accord.

2. Gabarit des véhicules

Il s'agit du gabarit minimum sur les lignes de transport international combiné.

Sur les lignes nouvelles, l'adoption d'un gabarit important n'exige en général qu'un coût marginal d'investissement limité, ce qui permet de retenir le gabarit C1 de l'UITC.

Le gabarit C1 permet notamment :

- Le transport de véhicules et d'ensembles routiers utilitaires (camions et remorques, véhicules articulés, tracteurs et semi-remorques) au gabarit routier européen (hauteur 4 m, largeur 2,50 m) sur des wagons spéciaux dont le plan de chargement se trouve à 60 cm au-dessus du niveau du rail;
- Le transport de semi-remorques routières ordinaires d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 4 m sur des wagons-poches équipés de bogies courants;
- Le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats ordinaires;
- Le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires;
- Le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons appropriés.

Les lignes existantes qui franchissent des régions montagneuses (Pyrénées, Massif central, Alpes, Jura, Apennins, Carpates, etc.) comportent de nombreux tunnels au gabarit de l'Unité technique ou à des gabarits légèrement supérieurs en hauteur dans l'axe de la voie. Dans presque tous les cas, l'agrandissement au gabarit C1 de l'UITC est impossible du point de vue économique et financier.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Le gabarit B de l'UIC est donc retenu pour ces lignes. Il permet notamment :

- Le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats porte-conteneurs dont le plan de chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail;
- Le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 2,60 m sur des wagons plats normaux (plan de chargement à une hauteur de 1,246 m);
- Le transport de semi-remorques par des wagons-poches;
- Le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons spéciaux à plan de chargement bas.

La plupart des lignes de transport international combiné existantes ont au moins le gabarit B de l'UIC. Sur les autres, la mise à ce gabarit n'exige généralement pas d'investissements importants.

4. Vitesse minimale de définition

La vitesse minimale de définition détermine le choix des caractéristiques géométriques du tracé (rayon de courbe et dévers), des installations de sécurité (distances de freinage) et des coefficients de freinage du matériel roulant.

5. Masse autorisée par essieu

Il s'agit de la masse autorisée par essieu que les grandes lignes internationales doivent pouvoir supporter.

Les lignes de transport international combiné doivent pouvoir absorber le trafic du matériel le plus moderne, existant et futur, c'est-à-dire en particulier :

des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC; on a retenu une masse par essieu de 22,5 t jusqu'à 100 km/h conformément aux décisions récentes de l'UIC. Les limitations de la masse par essieu à 20 t pour 120 km/h correspondent à la réglementation de l'UIC.

Les masses par essieu indiquées valent pour des diamètres de roue égaux ou supérieurs à 840 mm, conformément à la réglementation de l'UIC.

7. Longueur utile minimale des voies d'évitement

La longueur utile minimale des voies d'évitement des lignes de transport international combiné est importante pour les trains de transport combiné (voir annexe IV).

Annexe IV**PARAMETRES D'EFFICACITE FERROVIAIRE ET NORMES MINIMALES
APPLICABLES AUX INFRASTRUCTURES****A. Conditions à remplir pour assurer l'efficacité des services de
transport international combiné**

1. Pour garantir un écoulement efficace et rapide des transports exigés par les méthodes modernes de fabrication et de distribution des marchandises, les services internationaux de transport combiné devraient satisfaire en particulier aux conditions suivantes :

a) Départs/arrivées conformes aux desiderata de la clientèle (en particulier heures limites tardives pour le chargement et mise à disposition rapide des marchandises), services réguliers;

b) Rapidité du transport de porte-à-porte, grande ponctualité, délais de transport sûrs;

c) Informations sûres et opportunes sur les formalités de transport, documentation simple, faible risque de dommage;

d) Pouvoir transporter tous les types de conteneurs normalisés et toutes les unités de charge qui peuvent être transportées par les transports routiers internationaux en Europe. Dans ce contexte, il faut compter avec l'évolution prévisible concernant les poids et les dimensions des unités de chargement.

2. Ces conditions devraient être satisfaites grâce :

a) A une vitesse de transport élevée (mesurée du point de départ au lieu de destination, compte tenu de tous les arrêts), qui devrait être environ la même que celle du transport de bout en bout par la route ou même supérieure à celle-ci;

b) A l'utilisation des heures pendant lesquelles les destinataires ne travaillent pas (par exemple transport de nuit), pour leur livrer les marchandises le matin de bonne heure, comme le souhaitent les clients;

c) Aux installations et capacités d'infrastructure adéquates et suffisantes (par exemple gabarits de chargement appropriés);

d) Aux trains directs, si possible (c'est-à-dire exclusion ou réduction au minimum du transbordement en cours de route des marchandises sur d'autres trains);

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

e) Aux mesures organisationnelles destinées à améliorer l'écoulement du trafic grâce aux systèmes de télécommunications modernes.

3. Pour satisfaire aux conditions définies ci-dessus, les trains et les installations d'infrastructure devraient être suffisamment efficaces, c'est-à-dire qu'ils devraient satisfaire à certaines normes minimales, qui doivent être respectées par toutes les autorités intervenant dans une liaison de transport donnée.

4. Les paramètres de performance et les normes ci-après ont été établis en particulier pour les volumes importants de transport international, c'est-à-dire pour les liaisons sur lesquelles il existe un trafic régulier de trains directs ou, du moins, de groupes de wagons importants. Les trains de marchandises classiques pourraient néanmoins continuer d'exploiter des wagons isolés ou des transports spéciaux si cela correspond aux besoins de la clientèle et des compagnies de chemin de fer intéressées.

B. Paramètres de performances des trains

5. Les trains utilisés pour le transport international combiné devront répondre aux normes minimales suivantes :

Normes minimales	Actuellement	Objectifs*
Vitesse minimale de définition	100 km/h	120 km/h
Longueur des trains	600 m	750 m
Poids des trains	1 200 t	1 500 t
Charge par essieu (wagons)	20 t	20 t (22,5 t à une vitesse de 100 km/h)

* Ces chiffres devraient être atteints approximativement d'ici l'an 2000. Ils n'excluent pas les normes plus élevées atteintes antérieurement, tant que ces normes n'entravent pas le développement international du transport combiné.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Faute de pouvoir constituer des trains directs, les trains devraient si possible être composés d'un nombre réduit de groupes de wagons dont toutes les unités auraient la même destination. Dans la mesure du possible, il ne devrait pas y avoir d'arrêts techniques en cours de route ni de contrôles au franchissement des frontières.

6. Le matériel roulant devra répondre aux normes ci-dessus concernant la vitesse et la charge par essieu et être en mesure de transporter toutes les unités de chargement dont il faut tenir compte du point de vue du poids et des dimensions.

7. Les trains de transport combiné devront être considérés comme bénéficiant d'une priorité absolue. Leurs horaires devront être conçus de façon à répondre aux besoins de la clientèle, qui demande des services de transport fiables et réguliers.

C. Normes minimales applicables aux lignes de chemin de fer

8. Les lignes de chemin de fer destinées à servir au transport combiné devront présenter une capacité journalière suffisante pour éviter l'attente des trains de transport combiné. Ces trains ne devraient pas non plus être retardés par les heures de repos.

9. Pour la modernisation des lignes de chemin de fer, les paramètres d'infrastructure indiqués dans l'annexe III seront applicables.

D. Normes minimales applicables aux gares de départ et d'arrivée

10. Pour une manutention efficace des marchandises dans les gares les conditions suivantes devront être réunies :

a) Le temps qui s'écoule entre, d'une part, l'heure limite fixée pour l'acceptation des marchandises et le départ des trains et, d'autre part, entre l'arrivée des trains et l'heure où les wagons sont prêts pour le déchargement des unités de chargement, ne devra pas dépasser une heure, à moins qu'il soit possible de donner satisfaction à la clientèle par d'autres moyens en ce qui concerne l'heure limite d'acceptation ou celle à laquelle les marchandises sont disponibles.

b) L'attente de la livraison ou du ramassage des unités de chargement par des véhicules routiers devra être aussi brève que possible (20 minutes au maximum).

c) L'emplacement de la gare devra être choisi de façon :

- A être accessible facilement et rapidement par la route depuis les centres économiques;

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

- En ce qui concerne son emplacement sur le réseau ferroviaire, à être bien relié aux lignes à longue distance et, pour les liaisons de transport avec le trafic par groupes de wagons, à être d'accès facile pour les trains de marchandises rapides qui assurent le transport combiné.

11. Les normes minimales applicables aux gares intermédiaires stipulées ci-dessous concerneront aussi les gares de départ et d'arrivée.

B. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires

12. Des arrêts en cours de route, qui peuvent être nécessaires pour les trains servant au transport combiné du fait de raisons techniques ou opérationnelles, par exemple aux points d'échange de groupes de wagons ou de changement d'écartement, serviront en même temps pour effectuer des tâches qui exigeraient autrement d'autres arrêts (par exemple contrôles aux frontières, changement de locomotive). Les prescriptions auxquelles l'infrastructure de ces postes intermédiaires devra satisfaire sont les suivantes :

Disposer d'une capacité journalière suffisante sur les lignes affluentes pour éviter les retards des trains de transport combiné.

Les entrées et les sorties sur la ligne affluente devront permettre aux trains de s'y infiltrer et d'en sortir sans perte de temps. Leur capacité devra être suffisante pour éviter les retards des trains de transport combiné à l'arrivée et au départ.

Disposer d'une capacité de voies suffisante pour les divers types de voies comme l'exigent les opérations spécifiques à effectuer dans une gare, en particulier pour les voies d'arrivée/de départ, les voies de formation, les voies de triage et de tiroir, les voies de chargement et les voies de changement d'écartement.

Les voies énumérées ci-dessus devront avoir des gabarits correspondant à ceux des lignes de chemin de fer à utiliser (UIC B ou UIC C1).

La longueur de voies devra être suffisante pour recevoir des trains de transport combiné entiers.

Pour la traction électrique, les voies devront pouvoir être utilisées par des engins de traction électrique (aux gares frontières : par des engins de traction électrique du chemin de fer correspondant).

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

La capacité de transbordement, d'échange de groupes de wagons, de changement d'écartement et de contrôle aux frontières devra garantir que les arrêts obligatoires seront aussi courts que possible.

a) Postes d'échange de groupes de wagons

13. Le transport combiné devra si possible être assuré par des trains directs entre les gares de départ et d'arrivée. Si cela n'est pas économiquement viable en raison du faible volume de marchandises transportées et si le transbordement de marchandises du transport combiné est par conséquent obligatoire, celui-ci devrait au moins se faire par groupes de wagons. Les arrêts nécessaires pour effectuer ces opérations ne devront pas dépasser 30 minutes chacun. Cela devrait être possible si les trains sont formés en conséquence (les distances parcourues devraient être aussi longues que possible, même si cela implique des franchissements de frontières) et si les postes de changement de groupes de wagons sont équipés d'une infrastructure adéquate.

b) Points de franchissement des frontières

14. Les trains exploités en transport combiné devront autant que possible parcourir de grandes distances par-delà les frontières jusqu'à une gare où il est indispensable de changer des groupes de wagons ou jusqu'à leur destination finale, sans avoir à s'arrêter en cours de route. Autant que faire se peut, il n'y aura pas d'arrêts aux frontières, ou, si cela est inévitable, uniquement des arrêts très courts (30 minutes maximum). On y parviendra :

En ne procédant pas aux opérations normalement effectuées à la frontière ou, si cela est impossible, en déplaçant ces opérations dans d'autres postes situés à l'intérieur du pays où les trains doivent obligatoirement s'arrêter pour des raisons techniques et/ou administratives;

En faisant au plus un seul arrêt aux gares frontières communes.

c) Points de changement d'écartement

15. Il faudra mettre au point des méthodes à la fois rapides et économiques pour répondre aux besoins dans ce domaine. Lors du transbordement d'unités de chargement sur des wagons d'un autre gabarit, il conviendra d'appliquer de la même façon les prescriptions énoncées ci-dessus pour les transbordements en gare. Les arrêts aux points de changement d'écartement devraient être aussi courts que possible. Les capacités disponibles pour effectuer ce changement d'écartement ou ce transbordement devront être suffisantes pour garantir la brièveté des arrêts.

d) Liaisons par navires transbordeurs/ports

16. Les services de transport devront correspondre aux services de transbordement proposés. Les arrêts dans les ports pour les marchandises transportées en transport combiné devraient être aussi courts que faisables (si possible une heure au maximum). Pour obtenir ce résultat, outre une infrastructure appropriée de la gare de transbordement et des navires transbordeurs adéquats (voir paragraphe 17 ci-dessous), les mesures ci-après seront mises en oeuvre :

- Application des conditions énumérées au paragraphe 14 en ce qui concerne les mesures nécessaires de contrôle aux frontières;
- Coordination des horaires des navires transbordeurs et des trains et obtention rapide de renseignements afin d'accélérer le chargement des navires et/ou la formation des trains.

17. Les navires transbordeurs utilisés pour le transport combiné devront satisfaire aux prescriptions ci-après :

Navires de dimensions et de types appropriés comme l'exigent les unités de chargement/wagons de marchandises utilisés.

Chargement et déchargement rapides des vaisseaux et stockage des unités de chargement/wagons conformément aux prescriptions relatives au transport ultérieur par voie ferrée (séparation du transport combiné du transport de voyageurs et/ou des transports routiers, le cas échéant).

Si les unités de chargement restent sur les wagons pendant la traversée, les transbordeurs devront être d'accès facile et les opérations de triage exigeant beaucoup de temps ne devraient pas être nécessaires. Le gabarit, la masse par essieu, etc., devraient être conformes aux paramètres de la ligne énumérés dans l'annexe III.

Si le transbordement d'unités de chargement doit s'effectuer sans les wagons, le transport éventuel à effectuer par la route entre le port des navires transbordeurs et la gare ferroviaire devrait être caractérisé par des distances courtes et des bonnes liaisons routières.

TRADUZIONE NON UFFICIALE

**ACCORDO EUROPEO RELATIVO ALLE GRANDI LINEE DI TRASPORTO
INTERNAZIONALE COMBINATO ED INSTALLAZIONI CONNESSE (AGTC)**

LE PARTI CONTRAENTI,

DESIDEROSE di agevolare il trasporto internazionale delle merci,

CONSAPEVOLI del previsto incremento del trasporto internazionale delle merci in conseguenza dello sviluppo crescente del commercio internazionale,

CONSAPEVOLI delle pregiudizievoli condizioni che ne potrebbero derivare per l'ambiente,

SOTTOLINEANDO l'importante ruolo del trasporto combinato per alleggerire l'onere gravante sulla rete viaria europea ed in particolare sul traffico transalpino, e limitare i danni all'ambiente,

CONVINTE che, al fine di rendere il trasporto internazionale combinato in Europa più efficiente e gradevole per gli utenti, sia essenziale istituire un quadro giuridico che stabilisca un piano coordinato per lo sviluppo dei servizi di trasporto combinato e delle infrastrutture necessarie al loro funzionamento in base a parametri e norme di prestazione stabilite di comune accordo a livello internazionale,

HANNO DECISO quanto segue:

CAPITOLO I**GENERALITA'****Articolo 1****DEFINIZIONI**

Ai fini del presente Accordo:

(a) L'espressione "trasporto combinato" significa il trasporto di merci in un'unica unità di trasporto che si avvale di più di una modalità di trasporto;

(b) l'espressione "rete di grandi linee di trasporto internazionale combinato" significa tutte le linee ferroviarie considerate importanti per il trasporto internazionale combinato qualora:

(i) siano correntemente utilizzate per il trasporto internazionale combinato regolare (i.e. casse amovibili, contenitori, semi-rimorchi);

(ii) rappresentino importanti linee di affluenza per il trasporto internazionale combinato;

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

(iii) si preveda che divengano prossimamente grandi linee di trasporto combinato (come definito ad (i) e (ii);

(c) Il termine "installazioni connesse" significa i terminali di trasporto combinato, i punti di attraversamento delle frontiere, le stazioni in cui si effettuano gli scambi di gruppi di vagoni, i punti di scartamento e i porti o collegamenti via navitraghetto che hanno rilevanza per il trasporto internazionale combinato.

Articolo 2

DESIGNAZIONE DELLA RETE

Le Parti contraenti adottano le disposizioni del presente Accordo come Piano internazionale coordinato per lo sviluppo ed il funzionamento di una rete di grandi linee di trasporto internazionale combinato e d'installazioni connesse, in appresso designata come "rete di trasporto internazionale combinato", che esse si propongono di avviare nell'ambito dei programmi nazionali. La rete di trasporto internazionale combinato è costituita dalle linee ferroviarie riportate all'Annesso I al presente Accordo nonché dai terminal per il trasporto combinato, dai punti di attraversamento delle frontiere, dai punti di scartamento e da porti e collegamenti via traghetto che hanno rilevanza per il trasporto internazionale combinato e che figurano all'Annesso II al presente Accordo.

Articolo 3

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA RETE

Le linee ferroviarie del trasporto internazionale combinato saranno conformi ai requisiti tecnici stabiliti nell'Annesso III al presente Accordo o saranno rese conformi alle disposizioni del suddetto Annesso al momento dei lavori di miglioria eseguiti in applicazione dei programmi nazionali.

Articolo 4

SCOPI OPERATIVI

Al fine di agevolare i servizi di trasporto internazionale combinato sulla rete di trasporto internazionale combinato, le Parti contraenti adotteranno adeguati provvedimenti al fine di poter applicare i parametri di prestazione e le norme minime applicabili ai treni di trasporto combinato ed alle

installazioni connesse di cui all'Annesso IV al presente Accordo.

Articolo 5

ANNESI

Gli Annessi al presente Accordo sono parte integrante dell'Accordo. Potranno essere aggiunti all'Accordo ulteriori Annessi per la regolamentazione di altri aspetti del trasporto combinato, in conformità con la procedura di emendamento di cui all'articolo 12.

CAPITOLO II DISPOSIZIONI FINALI

ARTICOLO 6 DESIGNAZIONE DEL DEPOSITARIO

Il Segretario Generale delle Nazioni Unite è il Depositario del presente Accordo.

Articolo 7

FIRMA

1. Il presente Accordo sarà aperto presso l'Ufficio delle Nazioni Unite a Ginevra, dal 1 aprile 1991 al 31 marzo 1992, alla firma degli Stati che sono sia membri della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite sia ammessi in Commissione a titolo consultivo, in base ai paragrafi 8 e 11 del regolamento interno della Commissione.

2. Tali firme saranno soggette a ratifica, accettazione o approvazione.

Articolo 8 RATIFICA, ACCETTAZIONE O APPROVAZIONE

1. Il presente Accordo è soggetto a ratifica, accettazione o approvazione in conformità con il paragrafo 2 dell'articolo 7.

2. La ratifica, l'accettazione o l'approvazione saranno effettuate mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite.

Articolo 9

ADESIONE

1. Il presente Accordo sarà aperto all'adesione di ogni Stato di cui al paragrafo 1 dell'articolo 7 a decorrere dal 1 aprile 1991.

2. L'adesione sarà effettuata mediante il deposito di uno strumento presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite.

Articolo 10

ENTRATA IN VIGORE

1. Il presente Accordo entrerà in vigore 90 giorni dopo la data in cui i Governi di otto Stati avranno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, a condizione che una o più linee della rete ferroviaria internazionale di trasporto combinato colleghino ininterrottamente i territori di almeno quattro degli Stati che hanno depositato tale strumento.

2. Se tale condizione non è soddisfatta, l'Accordo entrerà in vigore 90 giorni dopo la data del deposito dello strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione con cui si adempie alla suddetta condizione.

3. Per ciascun Stato che deposita uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione dopo l'inizio del periodo di 90 giorni specificato nei paragrafi 1 e 2 del presente articolo, l'Accordo entrerà in vigore 90 giorni dopo la data del deposito di tale strumento.

Articolo 11

LIMITI ALL'ATTUAZIONE DELL'ACCORDO

1. Nessuna norma del presente Accordo sarà interpretata nel senso di vietare ad una Parte contraente di adottare misure compatibili con le disposizioni dello Statuto delle Nazioni Unite e limitate ad esigenze contingenti, che essa ritiene necessarie per la sua sicurezza esterna o interna.

2. Queste misure, che devono essere provvisorie, saranno immediatamente notificate al Depositario, specificando la loro natura.

Articolo 12
SOLUZIONE DELLE CONTROVERSIE

1. Qualsiasi controversia tra due o più Parti contraenti relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo che le Parti in conflitto non abbiano potuto risolvere per via negoziale o in altro modo, sarà sottoposta ad arbitrato qualora una qualsiasi delle Parti contraenti alla controversia lo richieda e sarà a tal fine deferita ad uno o più arbitri scelti di comune accordo tra le Parti in conflitto. Se le Parti in conflitto, entro tre mesi a decorrere dalla data di richiesta di arbitrato, non riescono ad intendersi sulla scelta di un arbitro o degli arbitri, una qualsiasi di dette Parti potrà domandare al Segretario Generale delle Nazioni Unite di designare un arbitro unico al quale la controversia sarà deferita per decisione.

2. La sentenza dell'arbitro o degli arbitri designati in conformità con il paragrafo 1 di cui sopra sarà vincolante per le Parti contraenti in conflitto.

Articolo 13
RISERVE

Ogni Stato può, all'atto della firma del presente Accordo, o del deposito del proprio strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, dichiarare che non si considera vincolato dall'articolo 12 del presente Accordo.

Articolo 14
EMENDAMENTO DELL'ACCORDO

1. Il presente Accordo può essere emendato secondo la procedura specificata nel presente articolo, salvo quanto disposto in base agli articoli 15 e 16.

2. A domanda di una Parte contraente, ogni emendamento del testo principale del presente Accordo proposto da detta Parte sarà esaminato dal Gruppo di Lavoro per il trasporto combinato della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

3. Se è adottato alla maggioranza di due terzi delle Parti contraenti presenti e votanti, l'emendamento sarà comunicato per accettazione a tutte le Parti contraenti dal Segretario Generale delle Nazioni Unite.

4. Ogni emendamento proposto in conformità con il paragrafo 3 del presente articolo entrerà in vigore nei confronti di tutte le Parti Contraenti tre mesi dopo la scadenza di un periodo di dodici mesi successivi alla data della sua comunicazione, a condizione che durante tale periodo di dodici mesi nessuna obiezione alla proposta di emendamento di detta Parte agli Annessi I e II sia stata notificata al Segretario Generale delle Nazioni Unite da uno Stato che è Parte contraente.

5. Se un'obiezione all'emendamento proposto è stata notificata in conformità con il paragrafo 4 del presente articolo, l'emendamento sarà considerato come non accettato e rimarrà senza qualsivoglia effetto.

Articolo 15

EMENDAMENTI AGLI ANNESSI I E II

1. Gli Annessi I e II al presente Accordo possono essere emendati in conformità con la procedura stabilita nel presente articolo.

2. Su richiesta di una Parte Contraente, ogni emendamento proposto da detta parte agli Annessi I e II sarà esaminato dal Gruppo di lavoro per il trasporto combinato della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

3. Se l'emendamento è accettato dalla maggioranza delle Parti contraenti presenti e votanti, la proposta di emendamento sarà comunicata per accettazione dal Segretario Generale delle Nazioni Unite alle Parti contraenti direttamente interessate. Ai fini del presente articolo, una Parte Contraente sarà considerata come direttamente interessata se, in caso di inclusione di una nuova linea, di un terminale importante, di un punto di attraversamento della frontiera, di un punto di scartamento, o di un porto o collegamento via traghetto, o in caso di modifica di tali installazioni, il suo territorio è attraversato da tale linea o è direttamente collegato al terminal importante, oppure se il terminal importante, il punto di attraversamento della frontiera, il punto di scartamento o il punto terminale del porto o del collegamento via traghetto sono situati sul suo territorio.

4. Ogni proposta di emendamento comunicata in conformità con le disposizioni dei paragrafi 2 e 3 del presente articolo sarà considerata accettata se, entro sei mesi a decorrere dalla data della sua comunicazione da parte del Depositario, nessuna delle Parti contraenti direttamente interessata ha notificato un'obiezione all'emendamento proposto, al Segretario Generale delle Nazioni Unite.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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 sia stata notificata, in conformità con il paragrafo 4 del presente articolo, un'obiezione all'emendamento proposto, l'emendamento sarà considerato come non accettato e non avrà qualsivoglia effetto.

7. Il depositario sarà rapidamente informato dal Segretariato della Commissione economica per l'Europa riguardo alle Parti contraenti che sono direttamente interessate da una proposta di emendamento.

Articolo 16

PROCEDURA DI EMENDAMENTO DEGLI ANNESSI III E IV

1. Gli annessi III e IV del presente Accordo potranno essere emendati in conformità con la procedura definita nel presente articolo.

2. A richiesta di una Parte contraente, ogni emendamento agli Annessi III e IV 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 è adottato a maggioranza di due terzi delle Parti contraenti presenti e votanti, l'emendamento sarà comunicato per accettazione a tutte le Parti contraenti dal Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

4. Ogni proposta di emendamento comunicata in conformità con le disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo entrerà in vigore allo scadere di sei mesi dalla data della sua comunicazione salvo se un quinto delle Parti contraenti hanno notificato la loro obiezione all'emendamento al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite. Altrimenti, l'emendamento entrerà in vigore 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 la proposta di emendamento.

5. Ogni emendamento accettato sarà comunicato dal Segretario generale a tutte le Parti contraenti ed entrerà in vigore tre mesi dopo la data della sua comunicazione.

6. Se un'obiezione alla proposta di emendamento è stata comunicata in conformità con il paragrafo 4 del presente articolo, si riterrà che l'emendamento non è stato accettato ed esso non avrà qualsivoglia effetto.

Articolo 17
CLAUSOLA DI SALVAGUARDIA

Le disposizioni del presente Accordo non possono prevalere su quelle che alcuni Stati possono ritenere di dover applicare tra di loro in attuazione di taluni trattati multilaterali, come il Trattato di Roma del 1957 che istituisce la Comunità Economica Europea.

ARTICOLO 18
DENUNCIA

1. Ciascuna Parte Contraente può denunciare il presente Accordo mediante notifica scritta indirizzata al Segretario Generale delle Nazioni Unite.

2. La denuncia avrà effetto un anno dopo la data in cui il Segretario Generale avrà ricevuto detta notifica.

Articolo 19
CESSAZIONE

Se, dopo l'entrata in vigore del presente Accordo, il numero degli Stati che sono Parti contraenti si riduce e meno di otto per un qualsiasi periodo di dodici mesi di fila, il presente Accordo cesserà di avere effetto dodici mesi dopo la data alla quale l'ottavo Stato avrà cessato di essere Parte contraente di detto Accordo.

Articolo 20
NOTIFICHE E COMUNICAZIONI DEL DEPOSITARIO

Oltre alle notifiche e comunicazioni eventualmente specificate nel presente Accordo, le funzioni del Segretario Generale delle Nazioni Unite come Depositario saranno quelle stabilite nella Parte VII della Convenzione di Vienna sul Diritto dei Trattati stipulato a Vienna il 23 maggio 1969.

Articolo 21
TESTI AUTENTICI

L'originale del presente Accordo, i cui testi in lingua francese, inglese e russa fanno ugualmente fede, sarà depositato presso il Segretario Generale delle Nazioni Unite.

In Fede di che i sottoscritti, a tal fine debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Ginevra, il primo Febbraio 1991

ANNESSO ILINEE FERROVIARIE DI GRANDE RILEVANZA PER IL TRASPORTO
INTERNAZIONALE COMBINATO1) Portogallo*

C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa
Portogallo
C-E 90 Lisboa-Entrocamento-Maravao (-Valencia de Alcantara)

Nota generale e spiegazione dei numeri d'ordine delle
linee

"C-E" indica le linee ferroviarie essenzialmente identiche alle linee E pertinenti dell'Accordo europeo sulle grandi linee ferroviarie internazionali (AGC) del 1985.

"C" indica altri importanti itinerari di trasporto internazionale combinato. I numeri d'ordine della linea "C" sono identici a quelli della linea E più vicina e sono talvolta seguito da un numero di serie.

Il numero d'ordine E è stato indicato per agevolare il rinvio alle linee figuranti nell'AGC ed il confronto con queste ultime. Esso non indica in alcun modo se gli Stati sono Parti contraenti all'AGC o non o se hanno intenzione di divenirlo.

* Simboli utilizzati

() = Stazioni situate al di fuori del paese considerato
[ad esempio Hendaye-].

————— = Altri itinerari (ad esempio Avila).

(Aranda de Duero)

----- = Parte di una linea AGC rilevante per il
trasporto internazionale combinato (concerne
unicamente le linee C-E).

..... = Parte di una linea importante per il trasporto
combinato, ma che non fa parte della linea AGC
pertinente (concerne unicamente le linee C-E)

2) Spagna*

- C-E 05 (Hendaye-) Irun-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
-

4) Regno-Unito*

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

* Per la nota generale, la spiegazione dei numero d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, vedere pagina 10.

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-
(Erquelines-)Jeumont Le Creusot
.....
Avignon- Tarascon-Marseille
- C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)
- C-E 23 Dunquerque-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 Paris-Le Mans- Nantes
Rennes
- C-E 42 Paris-Lérrouville-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 Bordeau-Toulouse-Narbonne

* Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, vedere pagina 10.

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 (-Koln)
-

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-) Erquellines-Charleroi

C-E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
C-E 22 (Harwich-) Zeebrugge-Brugge
-

8) Lussemburgo*

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

* Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, Vedere pagina 10.

9) Germania*

- C 16 (Venlo-) Moenchengladbach-Köln
- C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz
- C-E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg- Düsseldorf -
Düsseldorf-Neuss
.....
Köln-Mainz-Manheim-Karlsruhe (-Basel)
- C-E 43 Frankfurt(M)- Heidelberg- Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-
Mannheim
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
- C-E 55) (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund - Pasewalk -
C-E 61) Neustrelitz
- Berlin/Seddin- 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-Duisbrug-Dortmund-Hannover
-Helmstedt-Berlin/Seddin-Frankfurt(0) (-Kunowice)

*Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, vedere pagina 10.

9) Germania (seguito)*

- C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt(M)- Hanau-Flieden-Bebra-Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken- Ludwigshafen- Mannheim-
Frankfurt(M)- Gemunden - 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
- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia
-Bari- Brindisi
-

* Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, vedere pagina 10

11) Italia (seguito) *

- 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-(Kornsjø)
- C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockolm)
-

13) Svezia*

- C 10/2 Stockholm (-Turku)
- C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg (-Frederikshavn)
- C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)
- C 45/3 Malmö (-Travemuünde)
- C-E 53 Helsingborg-Hässleholm
- C-E 55) Stockholm-Hässleholm- Malmö-Treleborg (-SassnitzHafen)
C-E 61)
- C 55 Hallsberg-Göteborg
- C-E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
- C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm
-

* Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, Vedere pagina 10.

14) Danimarca*

- C-E 45 (Helsingborg-) Helsingor- Kobenhavn-Nykobing- Rodby-
(-Puttgarden)
- C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus- Fredericia-(-Flensburg)
Kobenhavn
- C-E 530 Nykobing-Gedser (-Rostock)

15) Austria*

- C-E 43 (Freilassing-) Slzburg
- C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
- C-E 451 (Nürnberg-Passau-)Wels
- C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St.Veit-Villach-Arnoldsetin
(Tarvisio)
- C-E 551 (Horni-Dvoriste-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- C-E 65 (Breclav-) Bernardsthal-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 Swinoujscie-Szcecin-Kostrzyn- Zielona-Góra-Wroclaw-Opole-

Chalupki

- C 59 Wroclaw-Miedzylesie (-Lichkov)

* Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, vedere pagina 10.

16) Polonia (seguito)*

- C-E 65 Gdynia- Gdansk-Tczew- Warszawa- Katowice-Zebrzydowice
----- Bydgoszcz -----
.....
(-Petrovice U. Karviné)
- C 65 Nowa Sol - Zagan - Wegliniec - Zawidow (-Frydlant)
- C-E 20 (Frankfurt(0)-) Kunowice-Poznan-Lowicz - Warszawa -Lukow
Skierniewice
.....
Terespol (-Brest)
- C-E 30 (Görkitz-) Zgorzelec- Wroclaw- Katowice- Kraków-

Przemysl-Medyka (-Mostiska)

17) Repubblica federativa 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
(-Bernhardstahl)
- C 65 (Zavidow-) Frydlant-Turnov-Praha
- C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen - Praha - Kolin- Hranicie na
Morave - Ostrava
Puchov
Zilina- Poprad Tatry-Kosice-Cierna nad Tisou (-Cop)
- C-E 52 Bratislava- N. Zamky-Sturovo (-Szob)

* Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee e dei simboli utilizzati, Vedere pag. 10

18) Ungheria*

- C-E 61 (~~Bratislava-Komarno-~~) Komarom-Budapest
Hegyeshalom
.....
- C-E 69 Budapest-Muakeresztur (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom- Győr- Budapest-Miskolc-Nyiregyáza-
Sopron
.....
Zahony (-Cop)
- C-E 52 (Sturovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-
-Nyiregyháza
- C-E 56 Budapest-Rákos- Ujszász-Szolnok- Lököshaza (-Curtici)

19) Iugoslavia*

- 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 - Nis - Skopje-
Kraljevo
- Gevgelia (-Idomeni)
- C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena - Ljubljana - Zidani Most -
Zagreb - Beograd- Nis- Dimitrovgrad (- Dragoman)

* Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, Vedere pagina 10.

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-Tmisoara-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 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
-

* Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, Vedere pagina 10.

24) Unione delle Repubbliche socialiste sovietiche*

C-E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva

C-E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrado-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 Ankara -Kapiköy- [Razi (Iran)]
Bandirma-Anmara

C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya- Kapiköy- [Razi (Iran)]

C-E 704 Ankara -Nusaybin-[Kamishli (Siria)]-
Mersin-Adana-Iskenderun

Tel Kotchet (Iraq)

* Per la nota generale, la spiegazione dei numeri d'ordine delle linee ed i simboli utilizzati, Vedere pagina 10.

ANNESSO II

INSTALLAZIONI IMPORTANTI PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE COMBINATO

A. TERMINALI IMPORTANTI PER IL TRASPORTO INTERNAZIONALE COMBINATO

AUSTRIA

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

BELGIO

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge
BULGARIA

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

REPUBBLICA FEDERATIVA CECA E SLOVACCA

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzen
Praha Ziskow
Prerov
Zilina

DANIMARCA

Arhus
Glostrup
Kobenhavn
Padborg

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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-Pompadour
Paris- Rungis
Paris-Valenton
Perpignan
Strasbourg
Rouen -Sotteville
Toulouse

GERMANIA

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Roland
Bremerhaven-Nordhafen-
Dresden
Dusseldorf-Bilk
Duisburg-Ruhrort Hafen
Frankfurt (Main) Ost

GERMANIA (Segue)

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-Langfeld

GRECIA

Aghii Anargyri (Athinai)
Thessaloniki

UNGHERIA

Budapest
Sopron
Záhony
Szeged
Debrecen

IRLANDA

Dublin-North Wall

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

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
Szczecin
Swinoujscie
Warszawa
Wroclaw

PORTOGALLO

Alcantara (Lisboa)
Espinho
Leixoes
Lisboa-Beirolas

ROMANIA

Bucuresti
Cosntanta
Craiova
Oradea

SPAGNA

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

SVEZIA

Göteborg
Helsingborg
Malmö
Stockholm-Arsta

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
Cop
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

IUGOSLAVIA

Beograd
Koper
Ljubljana
Rijeka
Zagreb

Punti di attraversamento di frontiere importanti per il trasporto internazionale combinato 1/

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)
- Dunquerque (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) - Erquellines (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) - Rodby (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)

1/ Il nome di ciascun punto di attraversamento di una frontiera è seguito, tra parentesi, dalla sigla dell'ente ferroviario che utilizza la stazione corrispondente. Se l'elenco menziona un solo punto di attraversamento, ciò significa che la stazione è utilizzata congiuntamente da due società ferroviarie.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Brennero (FS/OBB)
Villa Opicina (FS) - Sezana (JZ)
Tarvisio (FS) - Arnoldstein (OBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornosjô (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) - Kobnhavn (DSB)
Trelleborg (SJ) - Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) - Swinoujscie (PKP)
Göteborg (SJ) - Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ) - Travemunde (DB)

Gedser (DSB) - Rostock (DR)
Rosenbach (OBB) - Jesenice (JZ)
Spielfeld-Strass (OBB) - Sentily (JZ)
Ebenfurth (OBB) - Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (OBB) - Hegyeshalom (MAV)

Bernardsthal (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)
Zebrzydowice (PKP) - Petrovice (CSD)
Lavidow (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 (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 scartamento importanti per il trasporto internazionale combinato*

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

Nota: I punti di scartamento sono anche punti di attraversamento delle frontiere.

* Qualora il cambiamento degli assiali o il trasbordo di unità di carico su vagoni a scartamento diverso è effettuato in un sola stazione, il nome di questa stazione è sottolineato.

D. Collegamenti/porti di navi traghetto facenti parte 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	- Hnako	(Germania-Finlandia)
Gedser	- Rostock (Warnermünde)	(Danimarca- Germania)
Göteborg	- Frederikshavn	(Svezia - Danimarca)
Malmö	- Travemunde	(Svezia - Germania)
Trelleborg	- Sassnitz	(Svezia - Germania)
Ystad	- Swinoujscie	(Svezia - Polonia)
Helsinki	- Gdynia	(Finlandia - Polonia)
Turku	- Stoccolma	(Finlandia- Svezia)
Samsun	- Constanta	(Turchia - Romania)
Mersin	- Venezia	(Turchia - Italia)

Nota: Ad eccezione dei collegamenti Stanrear-Larne e Messina-Villa S. Giovanni, i collegamenti per mezzo di navi traghetto corrispondono altresì a punti di attraversamento delle frontiere.

ANNESSE III

CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA RETE DI GRANDI LINEE DI TRASPORTO
INTERNAZIONALE COMBINATOOsservazioni preliminari

I parametri sono riassunti nella tabella in appresso. I valori indicati nella colonna A della tabella devono essere considerati come obiettivi importanti, da realizzare secondo i piani nazionali di sviluppo ferroviario. Ogni scarto rispetto a detti valori dovrà essere considerato come un'eccezione.

Si distinguono due grandi categorie di linee:

a) le linee esistenti, suscettibili se del caso di miglioramenti; è spesso difficile ed a volte impossibile modificare le loro caratteristiche, quelle geometriche in particolare; le esigenze per quanto le riguarda sono dunque moderate,

b) le linee nuove, da costruire.

Analogamente le specifiche di cui alla tabella in appresso sono anche applicabili se del caso, ai servizi di traghetti ferroviari che sono parte integrante della rete ferroviaria.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

**Parametri d'infrastruttura della rete delle grandi
linee ferroviarie internazionali di trasporto
internazionale combinato**

	A		B
	Attualmente	Obiettivo	Linee nuove
	Linee esistenti rispondenti alle condizioni d'infrastruttura e linee da migliorare e da ricostruire		
1. Numero dei binari	(Non specificato)		2
2. Sagoma di carico dei veicoli		UIC B 2/	UIC C1 2/
3. Interasse minimo dei binari 1/		4,0 m	4,2 m
4. Velocità minima di definizione	100 km/h 2/	120 km/h 3/	120 km/h 3/
5. Massa autorizzata per asse:			
Vagoni < 100km/h	20 t	22,5 t	22,5 t
< 120km/h	20 t	20 t	20 t
6. Declivio massimo 1/	(Non specificato)		12,5 mm/m
7. Lunghezza utile minima dei binari di precedenza	600 m	750 m	750 m

1/ Non concerne in particolar modo il trasporto combinato, ma è raccomandato per un efficace trasporto internazionale combinato.

2/ UIC = Unione Internazionale delle Ferrovie

3/ Norme minime applicabili ai treni di trasporto combinato (vedere Annesso IV)

Spiegazione dei parametri presentati nella tabella di cui sopra

1. Numero dei binari

Le linee di trasporto internazionale combinato devono offrire un'alta capacità ed una grande precisione di movimento.

In linea di massima è possibile soddisfare queste due esigenze unicamente mediante linee ad almeno due binari; tuttavia, le linee ad un binario potrebbero essere accettate a condizione di conformarsi agli altri parametri previsti dall'Accordo.

2. Sagoma dei veicoli

Si tratta della sagoma minima sulle linee di trasporto internazione combinato.

Sulle nuove linee l'adozione di una sagoma importante esige in generale solo un costo marginale d'investimento limitato il che consente di adottare la sagoma C1 dell'UIC.

La sagoma C1 consente in particolare:

- il trasporto di veicoli e di complessi stradali utilitari (camion e rimorchi, veicoli articolati trattori e semi-rimorchi) aventi sagoma stradale europea (altezza 4 m, larghezza 2,50) su vagoni specializzati il cui piano di carico è situato 60 cm sopra il livello della ferrovia;

- il trasporto di semi-rimorchi stradali ordinari aventi larghezza di 2,50 m. ed un'altezza di 4 m. su carri-tasca equipaggiati con carrelli correnti;

- il trasporto di contenitori ISO aventi una larghezza di 2,44m ed un'altezza di 2,90 m. su carri pianali ordinari;

- il trasporto di casse mobili aventi larghezza di 2,50 m. su carri pianali ordinari;

- il trasporto di contenitori/casse mobili aventi larghezza di 2,6 m ed un'altezza di 2,9 m. su carri appropriati.

Le linee esistenti che attraversano regioni montuose (Pirenei, Massiccio Centrale, Alpi, Jura, Apennini, Carpato ecc. comportano numerose gallerie con sagoma dell'Unità tecnica o sagome leggermente superiori in altezza nell'asse del binario. In quasi tutti i casi, l'ampliamento alla sagoma C1 dell'UICV è impossibile per ragioni economiche e finanziarie.

Per queste linee si adotta dunque la sagoma B dell'UIC. Essa consente in particolare:

- il trasporto di contenitori ISO aventi una larghezza di 2,44 m ed un' altezza di 2,90 m su carri pianali porta- contenitori il cui piano di carico si trova ad un'altezza di 1,18 m. sopra il livello della rotaia;

- il trasporto di casse mobili aventi una larghezza di 2,50 m. ed un'altezza di 2,60 m. su carri pianali normali (piano di carico ad un' altezza di 1,246 m);

- trasporto di semi-rimorchi con carri-tasca.

-trasporto di contenitori/casse mobili aventi una larghezza di 2,6 m ed un' altezza di 2,9 m su carri speciali a piano di carico basso.

La maggior parte delle linee di trasporto internazionale combinato esistenti hanno almeno la sagoma B dell'UIC. Per le altre linee, l'adeguamento a detta sagoma non richiede di norma investimenti di rilievo.

4. Velocità minima di progetto

La velocità minima di progetto determina la scelta delle caratteristiche geometriche del tracciato (raggio di curva e sopraelevazione), degli impianti di sicurezza (distanze di frenatura) e dei coefficienti di frenaggio del materiale rotabile.

5. Massa assiale autorizzata

Si tratta della massa autorizzata per asse che le grandi linee internazionali devono poter sostenere.

Le linee di trasporto internazionale combinato devono poter assorbire il traffico del materiale più moderno, esistente e futuro, ed in particolare:

vagoni aventi una massa per asse di 20 t che corrisponde a quella della classe C dell'UIC; è stata adottata una massa per asse di 22,5 t e fino a 100 km/h in conformità con le recenti decisioni dell'UIC. Il limite della masse per asse a 20 t per 120 km/h corrisponde alla regolamentazione dell'UIC.

Le masse per asse indicate valgono per diametri di ruota uguali o superiori a 840 mm, in conformità con la regolamentazione dell'UIC.

7. Lunghezza utile minima dei binari di precedenza.

La lunghezza utile minima dei binari di precedenza delle linee di trasporto internazionale combinato è importante per i treni di trasporto combinato (vedere Annesso IV).

ANNESSE IV

Parametri di efficacia ferroviaria e norme minime applicabili alle infrastrutture**A. Condizioni da soddisfare per assicurare l'efficacità dei servizi di trasporto internazionale combinato.**

1. Per garantire uno scorrimento efficace e rapido dei trasporti, come richiesto dai metodi moderni di fabbricazione e di distribuzione delle merci, i servizi internazionali di trasporto combinato dovranno soddisfare in particolare alle seguenti condizioni:

a) Partenze/arrivi conformi alle esigenze dei clienti (in particolare, orari prolungati per il carico e possibilità di avere accesso di buonora alle merci), servizi regolari;

b) rapidità del trasporto porta a porta, massima puntualità, rispetto degli orari stabiliti per il trasporto;

c) Informazioni attendibili e tempestive sulle procedure di trasporto, documentazione semplice, basso rischio di danneggiamento;

d) capacità di trasportare tutti i tipi di contenitori standardizzati e tutte le unità di carico che possono essere trasportate con i trasporti stradali internazionali in Europa. In questo contesto, occorre tenere conto dell'andamento previsibile dei pesi e dimensioni delle unità di carico.

2. Queste condizioni dovranno essere soddisfatte mediante:

a) un' elevata velocità di trasporto (misurata dal punto di partenza al luogo di destinazione, in considerazione di tutte le fermate) che dovrebbe essere circa la stessa di quella del trasporto testa a testa su strada o eventualmente superiore a quest'ultima;

b) l' utilizzazione delle ore in cui i destinatari non lavorano (ad esempio trasporto notturno) per consegnare loro le merci la mattina di buonora, come richiesto dai clienti;

c) impianti e capacità d'infrastruttura adeguati e sufficienti (ad esempio adeguate sagome di carico);

d) treni diretti, se possibile (vale a dire escludendo o riducendo al minimo il trasbordo, durante il percorso, di merci su altri treni);

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

e) mezzi organizzativi per migliorare lo scorrimento del traffico grazie a sistemi moderni di telecomunicazione.

3. Per soddisfare alle condizioni di cui sopra, i treni e gli impianti di infrastrutture dovrebbero avere un'efficienza soddisfacente, vale a dire che dovrebbero soddisfare ad alcune norme minime, che devono essere rispettate da tutte le autorità implicate in un determinato collegamento di trasporto.

4. I parametri di prestazione e le norme in appresso sono stati stabiliti in particolare per i volumi importanti di trasporto internazionale, i.e. per i collegamenti per i quali esiste un traffico regolare di treni diretti o almeno di gruppi di carri importanti. Tuttavia carri isolati o trasporti speciali potrebbero ancora essere trasportati con i treni merci convenzionali se ciò è conforme alle esigenze della clientela e degli enti ferroviari interessati.

B. Parametri di prestazione dei treni

5. I treni utilizzati per il trasporto internazionale combinato dovranno corrispondere alle seguenti norme minime:

Norme minime	Attualmente	Obiettivi
Velocità minima di definizione	100 km/h	120 km/h
Lunghezza dei treni	600 m	750 m
Peso dei treni	1 200 t	1 500 t
Carico per asse (carri)	20 t	20 t (22,5 t ad una velocità di 100 km/h)

* Tali cifre dovranno essere raggiunte all'incirca entro l'anno 2000. Non si escludono parametri più elevati raggiunti in precedenza, fermo restando che tali norme non intralcino lo sviluppo internazionale del trasporto combinato.

Qualora non sia possibile utilizzare treni diretti, i treni dovrebbero se possibile essere composti da un numero ridotto di gruppi di vagoni, tutte i vagoni in ciascun gruppo aventi la medesima destinazione. Nella misura del possibile non vi dovrebbero essere fermate per motivi operativi durante il percorso né controlli all'attraversamento delle frontiere.

6. Il materiale rotabile dovrà essere conforme alle norme di cui sopra relative alla velocità ed al carico assiale ed essere in grado di trasportare tutte le unità di carico di cui occorre tener conto dal punto di vista del peso e delle dimensioni.

7. I treni di trasporto combinato dovranno essere considerati come aventi la precedenza assoluta. I loro orari dovranno essere elaborati in modo tale da corrispondere alle esigenze dei clienti, di servizi di trasporto attendibili e regolari.

C. Norme minime per le linee ferroviarie

8. Le linee ferroviarie destinate ad essere utilizzate per il trasporto combinato dovranno fornire una sufficiente capacità giornaliera per evitare tempi di attesa ai treni di trasporto combinato. Tali treni non dovrebbero inoltre subire ritardi dovuti ad orari non lavorativi.

9. Per quanto riguarda l'ammodernamento delle linee ferroviarie, saranno applicati i parametri d'infrastruttura indicati all'Annesso III.

D. Norme minime per le stazioni di partenza e d'arrivo

10. Per una efficace manutenzione delle merci nelle stazioni, dovranno essere osservate le seguenti condizioni:

a) la durata di tempo che intercorre tra l'orario limite stabilito per l'accettazione delle merci e la partenza dei treni, e tra l'arrivo dei treni ed il momento in cui i vagoni sono pronti per lo scarico delle unità di carico, non dovrà essere superiore ad un'ora a meno che non si possa soddisfare alle richieste della clientela in altro modo per quanto concerne l'ora limite di accettazione o quella in cui le merci sono disponibili.

b) I tempi di attesa per i veicoli stradali che consegnano o raccolgono le unità di carico dovranno essere i più brevi possibili (20 minuti al massimo).

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

c) il sito della stazione di arrivo e di partenza dovrà essere selezionato in modo tale:

- che sia agevolmente e rapidamente raggiungibile via strada dai centri economici;

- nell'ambito della rete ferroviaria, adeguatamente collegata con le linee a lunga distanza e, per quanto riguarda i collegamenti di trasporto per il traffico dei gruppi di carri, fornisca un accesso agevole ai treni merci rapidi di trasporto combinato.

11. Le norme minime per le stazioni intermedie stabilite in appresso si applicano anche alle stazioni di partenza e di arrivo.

E. Norme minime per le stazioni intermedie

12. Le fermate durante il percorso dei treni di trasporto combinato, , necessarie per motivi tecnici o operativi ad esempio nei punti di scambio di gruppi di vagoni o nei punti di scartamento, dovranno essere utilizzate anche per effettuare determinate funzioni che diversamente richiederebbero ulteriori fermate (ad esempio controlli alle frontiere, cambiamento di locomotiva). Le infrastrutture di tali stazioni intermedie

dovranno conformarsi ai seguenti requisiti:

Dovranno disporre di una sufficiente capacità giornaliera sulle linee di alimentazione per evitare i ritardi dei treni di trasporto combinato.

Le entrate e le uscite sulla linea di alimentazione dovranno consentire ai treni di inserirsi e di uscire senza perdita di tempo. La loro capacità dovrà essere sufficientemente ampia da evitare che i treni di trasporto combinato siano ritardati all'arrivo e/o alla partenza.

Dovranno disporre di una capacità di binari sufficiente per i vari tipi di binari come necessario per le operazioni specifiche da effettuare in una stazione, in particolare binari di arrivo/ partenza, binari di formazione, binari di smistamento e di servizio, binari di carico ed binari di scartamento.

I binari di cui sopra devono avere sagome corrispondenti a quelle delle linee ferroviarie che devono essere utilizzate (UIC B o UIC C1).

La lunghezza dei binari dovrà essere sufficiente per ricevere treni completi di trasporto combinato.

In caso di trazione elettrica, i binari devono poter essere utilizzati da unità a trazione elettrica (nelle stazioni di frontiera: da unità a trazione elettrica della ferrovia di collegamento).

La capacità di trasbordo, di scambio di gruppi di vagoni, di scartamento e di controllo alle frontiere dovrà essere tale da garantire che le fermate obbligatorie siano le più brevi possibili.

a) Stazioni per lo scambio di gruppi di vagoni

13. Il trasporto combinato dovrà se possibile essere effettuato da treni diretti tra le stazioni di partenza e di arrivo. Se ciò non è fattibile da un punto di vista economico a causa del basso volume di merci trasportate ed il trasbordo di merci del trasporto combinato è pertanto inevitabile, esso dovrà almeno essere fatto per mezzo di gruppi di vagoni. Le fermate necessarie per effettuare tali operazioni non dovranno superare 30 minuti ciascuna. Ciò sarà possibile grazie ad un'adeguata formazione dei treni (i percorsi dovrebbero essere i più lunghi possibili anche se ciò comporta degli attraversamenti di frontiera) e equipaggiando le stazioni di scambio di gruppi di vagoni con adeguate infrastrutture.

b) Punti di attraversamento delle frontiere

14. I treni utilizzati per il trasporto combinato dovranno per quanto possibile percorrere grandi distanze attraverso le frontiere fino ad una stazione in cui lo scambio di gruppi di vagoni è necessario in ogni caso o fino alla loro destinazione finale, senza dover effettuare fermate durante il percorso. Non vi saranno, per quanto possibile, fermate alle frontiere, oppure, se ciò è inevitabile, unicamente fermate brevissime (30 minuti al massimo.) Ciò potrà essere realizzato:

Non procedendo alle operazioni di regola effettuate alla frontiera oppure, qualora ciò sia impossibile, rimandando lo svolgimento di tali operazioni in altre stazioni situate all'interno del paese in cui i treni devono comunque fermarsi per motivi tecnici e/o amministrativi;

Facendo tutt'al più una sola fermata alle stazioni comuni di frontiera.

c) Punti di scartamento

15. Occorrerà elaborare metodi rapidi ed al contempo economici per la conformità ai futuri requisiti in questo settore. Al momento del trasbordo di unità di carico su vagoni aventi un'altra sagoma, converrà applicare in maniera analoga le prescrizioni enunciate sopra per i trasbordi in stazione. Le fermate nei punti di scartamento dovrebbero essere le più brevi possibili. Gli scartamenti disponibili e la capacità di trasbordo dovranno essere sufficienti in modo tale che le fermate siano brevi.

d) Collegamento mediante navi traghetto/porti

16. I servizi di trasporto dovranno corrispondere ai servizi di traghetto previsti. Le fermate nei porti per le merci trasportate in trasporto combinato dovranno essere le più brevi possibile in misura fattibile (se possibile non oltre un'ora). A tal fine oltre ad una adeguata infrastruttura della stazione di trasbordo e delle navi-traghetto adeguate (Vedere paragrafo 17 in appresso), saranno attuati i seguenti provvedimenti:

- Attuazione delle condizioni enumerate al paragrafo 14 per quanto riguarda i provvedimenti necessari di controllo alle frontiere;

- coordinamento degli orari delle navi traghetto e dei treni ed ottenimento rapido di informazioni al fine di accelerare il carico delle navi e/o la composizione dei treni.

17. Le navi traghetto utilizzate per il trasporto combinato dovranno conformarsi ai seguenti requisiti:

Navi di dimensioni e di tipo adeguato come richiesto dalle unità di carico; vagoni merci utilizzati.

Rapido carico e scarico rapido dei bastimenti ed immagazzinaggio delle unità di carico/vagoni in conformità con le prescrizioni relative ad un ulteriore trasporto su ferrovia (divisione, se del caso, del trasporto combinato dal trasporto passeggeri e/o dal trasporto stradale).

Se le unità di carico rimangono sui vagoni durante la traversata, le navi-traghetto dovranno essere di accesso agevole e non si dovrà procedere ad operazioni di smistamento che richiedono molto tempo. La sagoma, la massa assiale ecc. devono essere conformi ai parametri della linea di cui all'Annesso III.

Se il trasbordo di unità di carico deve essere effettuato senza i vagoni, l'eventuale trasporto da effettuarsi su strada tra il porto delle navi-traghetto e la stazione ferroviaria dovrebbe essere di breve durata e poter avvalersi di buoni collegamenti stradali.