

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

Concluso a Ginevra il 1° febbraio 1991  
Approvato dall'Assemblea federale il 16 dicembre 1992<sup>1</sup>  
Istrumento di ratificazione depositato dalla Svizzera l'11 febbraio 1993  
Entrato in vigore per la Svizzera il 20 ottobre 1993  
(Stato 29 dicembre 2016)

---

*Le Parti Contraenti,*

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

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

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

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

*hanno convenuto quanto segue:*

**Capitolo I:  
Generalità**

**Art. 1** Definizioni

Ai sensi del presente Accordo:

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

<sup>1</sup> RU 1993 2837

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

## **Art. 2** Designazione della rete

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

## **Art. 3** Caratteristiche tecniche della rete

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

## **Art. 4** Obiettivi operazionali

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

## **Art. 5** Allegati

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

## **Capitolo II: Disposizioni finali**

### **Art. 6** Designazione del depositario

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

### **Art. 7** Firma

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

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

### **Art. 8** Ratifica, accettazione o approvazione

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

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

### **Art. 9** Adesione

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

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

### **Art. 10** Entrata in vigore

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

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

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

**Art. 11** Limiti all'applicazione dell'Accordo

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

**Art. 12** Componimento delle controversie

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

**Art. 13** Riserve

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

**Art. 14** Emendamenti al presente Accordo

1. Il presente Accordo può essere modificato seguendo la procedura definita nel presente articolo, fatte salve le disposizioni degli articoli 15 e 16.
2. Su domanda di una delle Parti contraenti, ogni emendamento al presente Accordo proposto da detta Parte sarà esaminato dal Gruppo di lavoro del trasporto intermodale e della logistica della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa.<sup>3</sup>
3. Se adottato alla maggioranza dei due terzi delle Parti contraenti, presenti e partecipanti al voto, l'emendamento sarà comunicato per accettazione a tutte le Parti contraenti dal Segretario generale delle Nazioni Unite.
4. Ogni proposta di emendamento notificata conformemente alle disposizioni del paragrafo 3 del presente articolo entrerà in vigore, per tutte le Parti contraenti, tre

<sup>2</sup> RS 0.120

<sup>3</sup> Nuovo testo giusta l'emendamento del 18 mar. 2008 adottato nella 49<sup>a</sup> sessione del Gruppo di lavoro del trasporto intermodale e della logistica della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, in vigore dal 10 dic. 2009 (RU 2014 649).

mesi dopo il termine di dodici mesi contati a partire dalla data della sua notifica, a condizione che durante questi dodici mesi nessuno Stato contraente abbia comunicato al Segretario delle Nazioni Unite la propria obiezione alla proposta di emendamento.

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

#### **Art. 15** Emendamenti agli allegati I e II

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

2. Su richiesta di una delle Parti contraenti, ogni emendamento agli allegati I e II proposto da detta Parte sarà esaminato dal Gruppo di lavoro del trasporto intermodale e della logistica della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa.<sup>4</sup>

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

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

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

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

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

<sup>4</sup> Nuovo testo giusta l'emendamento del 18 mar. 2008 adottato nella 49<sup>a</sup> sessione del Gruppo di lavoro del trasporto intermodale e della logistica della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, in vigore dal 10 dic. 2009 (RU 2014 649).

**Art. 16** Emendamenti agli allegati III e IV

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

**Art. 17** Clausola di salvaguardia

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

**Art. 18** Denuncia

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

**Art. 19** Estinzione

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

<sup>5</sup> Nuovo testo giusta l'emendamento del 18 mar. 2008 adottato nella 49<sup>a</sup> sessione del Gruppo di lavoro del trasporto intermodale e della logistica della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, in vigore dal 10 dic. 2009 (RU 2014 649).

**Art. 20**            Notificazioni e comunicazioni del depositario

Oltre alle notificazioni e comunicazioni menzionate nel presente Accordo, le funzioni di depositario del Segretario generale delle Nazioni Unite sono quelle specificate nella parte VII della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, del 23 maggio 1969<sup>6</sup>.

**Art. 21**            Testi facenti fede

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

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

Fatto a Ginevra il 1° febbraio 1991.

*(Seguono le firme)*

*Allegato I<sup>7</sup>*

## Linee ferroviarie importanti per il trasporto combinato internazionale

### Nota generale e spiegazione dei numeri delle linee

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

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

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

### Simboli utilizzati\*

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

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

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

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

#### (1) Portogallo\*

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

C-E 90 Lisboa-Entroncamento-Marvão (-Valencia de Alcântara)

#### (2) Spagna\*

C-E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)

C-E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-  $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$  -Madrid

C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

<sup>7</sup> Versione consolidata giusta gli emendamenti adottati nella 32<sup>a</sup>, 34<sup>a</sup>, 38<sup>a</sup>, 41<sup>a</sup>, 43<sup>a</sup>, 49<sup>a</sup>, 54<sup>a</sup> e 58<sup>a</sup> sessione del Gruppo di lavoro del trasporto intermodale e della logistica della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, in vigore il 1° feb. e il 18 dic. 2001, il 16 apr. 2004, il 7 apr. 2005, il 20 mag. 2006, il 23 mag. e il 10 dic. 2009, il 13 feb. 2016 (RU 2008 4913, 2014 649, 2016 1749) e il 29 dic. 2016 (RU 2017 3061).

\* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee e i simboli utilizzati, vedasi la prima pagina dell'all. I.



C-E 90 (Marvão-) Valencia de Alcântara-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 (-Dublin)-Holyhead -Crewe-  
Carlisle  
London-Folkstone-Dover (-Calais)

C-E 16 London-Harwich (-Hoek van Holland)

C 03/1 London-Cardiff

C 03/2 Cleveland -Doncaster-London  
Leeds

(5) **Francia\***

C-E 05/

C-E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irun)

C-E 15 (Quévy-) Feignies -Aulnoye-Paris- Dijon -Lyon-Avignon-  
(Erquelinnes-) Jeumont Le Creusot  
Tarascon-Marseille

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-E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach  
(-Saarbrücken)

C-E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)

C-E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)

C-E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton  
(-Ventimiglia)

C-E 700 Lyon-Ambérieu

C 07 Paris-Toulouse

C 20 Lille-Tourcoing (-Mouscron)

C 25 Thionville-Apach (-Perl)

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

- C 40 Paris–Le Mans– Nantes  
Rennes
- C 51 (Dover–) Calais–Lille–Paris
- C 90/2 Bordeaux–Toulouse–Narbonne

**(6) Paesi Bassi\***

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

**(7) Belgio\***

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

**(8) Lussemburgo\***

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

**(9) Germania\***

- C–E 10 (Liège–) Aachen–Köln–Düsseldorf–Dortmund–Münster–Osnabrück–  
Bremen–Hamburg–Lübeck (–Hanko)
- C–E 18 Hamburg–Büchen–Berlin/Seddin
- C–E 20 (Liège–) Aachen–Köln–Duisburg–Dortmund–Hannover–Helmstedt–  
Berlin/Seddin–Frankfurt (O) (–Kunowice)
- C–E 32 Frankfurt (M)–Hanau–Erfurt–Leipzig–Dresden
- C–E 35 (Arnhem–) Emmerich–Duisburg– Düsseldorf  
Düsseldorf–Neuss –Köln–Mainz–  
Mannheim–Kalsruhe (–Basel)
- C–E 40 (Forbach–) Saarbrücken–Ludwigshafen–Mannheim–Frankfurt (M)–  
Gemünden–Nürnberg–Schirnding (–Cheb)

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

- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier- Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart  
Offenburg
- C-E 43 Frankfurt (M)- Heidelberg -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-  
Mannheim  
München-Freilassing (-Salzburg)
- C-E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Würzburg-Nürnberg-  
Ingolstadt-München (-Kufstein)
- C-E 46 Mainz-Frankfurt (M)
- C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin- Halle -Erfurt-Nürnberg  
Leipzig
- C-E 55/  
C-E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund- Pasewalk -Berlin/Seddin-  
Neustrelitz  
Dresden-Bad Schandau (-Decín)
- C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
- C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
- C 16 (Venlo-) Mönchengladbach-Köln
- C 25 (Apach-) Perl-Trier-Koblenz
- C 30 Leipzig-Hoyerswerda-Horka (-Wegliniec)
- C 45/1 (Fredericia-) Flensburg-Hamburg
- C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
- C 45/3 Travemünde-Lübeck
- (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-E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)
- C 35 (Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona- (Luino)  
Chiasso (-Milano)
- (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-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-Brindisi

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

- 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 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho -Milano  
(-Chiasso)
- C 90/3 La Spezia-Fidenza-Parma
- C 90/4 Livorno-Pisa-Firenze
- (12) **Norvegia\***
- C-E 45 Oslo (-Kornsjø)
- C 47 Narvik (-Vassijaure)
- C 48 Trondheim-Hell- (Storlien)
- C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)
- (13) **Svezia\***
- C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
- C-E 53 Helsingborg-Hässleholm
- C-E 55/  
C-E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
- C-E 59 Malmö-Ystad (-Swinoujscie)
- C 10/2 Stockholm (-Turku)
- C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)
- C 45/3 Malmö (-Travemünde)
- C 47 (Narvik-) Vassijaure-Gällivare-Boden-Ånge-Hallsberg
- C 48 (Hell-) Storlien-Östersund-Ånge
- C 55 Hallsberg-Göteborg
- C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm
- (14) **Danimarca\***
- C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (-Puttgarden)
- C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)
- C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus -Fredericia (-Flensburg)  
København

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

(15) **Austria\***

C-E 43 (Freilassing-) Salzburg

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

C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing) -  
Schwarzach St. Veit

Salzburg-Wels-Linz-Wien-  $\frac{\text{(Hegyeshalom)}^1}{\text{Ebenfurt (-Sopron)}^2}$

<sup>1</sup> MAV.

<sup>2</sup> GYSEV/MAV.

C-E 52 Wien-Marchegg (-Devínska Nová Ves)

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

C-E 63 (Bratislava-) Kittsee-Parndorf-Wien

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

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

C-E 451 (Passau-) Wels

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

(16) **Polonia\***

C-E 20 (Frankfurt (O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz-  $\frac{\text{Warszawa}}{\text{Skierniewice}}$  -Lukow-  
Terespol (-Brest)

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

C-E 59 (Ystad-) Swinoujście-Szczecin-Kostrzyń-Zielona Góra-Wrocław-Opole-  
Chalupki

C-E 65 Gdynia-Gdańsk-Tczew-  $\frac{\text{Warszawa}}{\text{Bydgoszcz}}$  -Katowice-Zebrzydowice  
(-Petrovice U. Karviné)

C-E 75 Warszawa-Białystok-Sokółka-Suwalki-Trakiszki (-Mockava)

C 28 Warszawa-Lublin-Dorohusk (-Izov)

C 30 (Horka-) Węglieniec

C 30/1 Kraków-Nowy Sacz-Muszyna (-Plaveč)

C 59 Chalupki (-Bohumín)

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

- C 59/1 Zielona Góra–Zary–Wegliniec–Zgorzelec–Zawidów (–Frýdlant)  
 C 59/2 Wrocław–Miedzylesie (–Lichkov)  
 C 63 Czechowice Dziedzice–Zywiec–Zwardon (–Skalite)  
 C 65/1 Zduńska Wola Karsznice–Łódź Olechów–Skierniewice  
 C 65/2 Chorzew Siemkowice–Czestochowa–Zawiercie–Jaworzno Szczakowa–  
 Czechowice Dziedzice  
 C 65/3 Herby Nowe–Paczyna–Kedzierzyn Koźle Azoty

(17) **Repubblica Ceca\***

- C–E 40 (Schirnding–) Cheb–Plzeň–Praha–Kolín–Ústí nad Orlicí–Česká Třebová–  
Přerov–Hranice na Moravě– Bohumín–Mosty u Jablunkova (–Čadca)  
Horní Lideč (–Lúky pod Makytou)  
 C–E 55 (Bad Schandau–) Děčín–Praha– Horní Dvořiště (–Summerau)  
 C–E 61 (Bad Schandau–) Děčín– Praha–Kolín–Ústí nad Orlicí–Česká Třebová –  
Všetaty–Kolín–Havlíkův Brod  
 Brno–Břeclav–Lanžhot (–Kúty)  
 C–E 65 (Zebrzydovice–) Petrovice u Karviné– Bohumín–Hranice na Moravě–  
 Přerov–Břeclav (–Bernhardsthal)  
 C–E 551 Praha–Horní Dvořiště (–Summerau)  
 C 59 (Chalupki–) Bohumín  
 C 59/1 (Zawidów–) Frýdlant v Čechách–Všetaty–Praha  
 C 59/2 (Miedzylesie–) Lichkov–Ústí nad Orlicí

(18) **Slovacchia\***

- C–E 40 (Mosty u Jablunkova–) Čadca –Žilina–Poprad–Tatry–  
(Horní Lideč–) Lúky pod Makytou–Púchov  
 Košice–Čierna nad Tisou (–Chop)  
 C–E 52 (Marchegg–) Devínska Nová Ves–Bratislava–Nové Zámky–Štúrovo  
 (–Szob)  
 C–E 61 (Lanžhot–) Kúty–Bratislava– Komárno (–Komárom)  
Rusovce (–Hegveshalom)  
 C–E 63 (Zwardoň–) Skalite–Čadca–Žilina–Leopoldov– Bratislava  
 Galanta (–Kittsee)  
 C 30/1 (Muszyna–) Plaveč–Prešov–Kysak–Košice–Čaňa (–Hidasnémeti)

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

(19) **Ungheria\***

C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom<sup>1</sup>  
(Ebenfurt-Sopron<sup>2</sup>) - Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-  
Záhony (-Chop)

<sup>1</sup> MAV.

<sup>2</sup> GYSEV/MAV.

C-E 52 (Štúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza

C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

C-E 61 (Bratislava-Komarno-) Komárom-Budapest  
Hegyeshalom

C-E 69 Budapest-Székesfehérvár- BobaHodoš  
Murakeresztú (Kotoriba)

CE 71 Budapest-Dombóvár-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)

C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)

C-E 691 Murakeresztúr-Gyékényes

C 30/1 (Čaňa-) Hidasnémeti-Miskolc

C 54/1 (Episcopia Bihor-) Biharkeresztes-Berettyóújfalu-Püspökladány

C 773 Budapest-Dombóvár-Pécs-Magyarbóly (-Beli Manastir)

(20) **Slovenia\***

C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Ilirska Bistrica (-Šapjane)

C-E 67 (Spielfeld Strass-) Šentilj-Maribor-Zidani Most

C-E 69 Hodoš-Murska Sobota  
(Čakovec-) Središče  
Divača-Koper

C-E 70 (Villa Opicina-) Sežana-Ljubljana-Zidani Most-Dobova (-Savski Marof)

(21) **Croazia\***

C-E 65 (Ilirska Bistrica-) Šapjane-Rijeka

C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Čakovec (-Središče)

C-E 70 (Dobova-) Savski Marof-Zagreb-Strizivojna Vrpolje-Vinkovci-Tovarnik  
(-Šid)

C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Oštarije-Rijeka

C-E 702 (Središče-) Čakovec-Varaždin-Koprivnica-Osijek-Erdut (-Bogojevo)

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

C-E 751 Zagreb–Sunja–Volinja (–Dobrljin–Bihać–Ripač–) Strmica–  
Knin–  $\frac{\text{Split}}{\text{Šibenik}}$

C-E 753 Zagreb–Karlovac–Oštarije–Gospić–Knin–Zadar

C-E 771 (Bogojevo–) Erdut–Vinkovci–Strizivojna Vrpolje–Slavonski Šamac  
(–Bosanski Šamac–Sarajevo–Čapljina–) Metković–Ploče

C 773 (Magyarbóly–) Beli Manastir–Osijek–Strizivojna Vrpolje

(22) **Bosnia-Erzegovina\***

C-E 751 (Volinja–) Dobrljin–Bihać–Ripač (–Strmica)

C-E 771 (Slavonski Šamac–) Bosanski Šamac–Sarajevo–Čapljina (–Metković)

(23) **Serbia\***

C-E 66 Beograd–Vršac (–Stamora Moravița)

C-E 70 (Tovarnik–) Šid–Beograd–Niš–Dimitrovgrad (–Dragoman)

C-E 79 Beograd–Bar  $\frac{(-\text{Ancona})}{(-\text{Bari})}$

C-E 85 (Kelebia–) Subotica–Beograd–  $\frac{\text{Niš–Preševo (–Tabanovci)}}{\text{Kraljevo–Đeneral Janković (–Volkovo)}}$

C-E 771 Subotica–Bogojevo (–Erdut)

(24) **Ex Repubblica jugoslava di Macedonia\***

C-E 85  $\frac{(\text{Preševo–}) \text{Tabanovci}}{(\text{Đeneral Janković–}) \text{Volkovo}}$  –Skopje–Gevgelia (–Idomeni)

(25) **Grecia\***

C-E 85 (Gevgelia–) Idomeni–Thessaloniki–Athinaí

C-E 853 Larissa–Volos [–Latakia (Repubblica Araba Siriana)]

C-E 855 (Kulata–) Promachon–Thessaloniki

C 70/2 Strymonas–Alexandroupolis–Pythion  $\frac{(-\text{Uzunköprü})}{\text{Dikea (–Svilengrad)}}$

C 85/1 Thessaloniki–Florina–Kristallopigi (–.....)

C 85/2 Igoumenitsa–Kalabaka–Palaiofarsalos–Volos [–Latakia (Repubblica Araba Siriana)]

C 85/3 Athinaí–Patras

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



(26) **Romania\***

- C-E 54 Arad-Deva-Teiuş-Vinători-Braşov-Bucureşti  
C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timişoara-Craiova-Bucureşti  
C-E 66 Halmeu-Satu Mare-Carei-Oradea-Arad-Timişoara-Stamora Moraviţa  
(-Vrsac)  
C-E 95 (Ungheni-) Iaşi-Paşcani-Buzău-Ploieşti-Bucureşti-Videle-Giurgiu  
(-Ruse)  
C-E 560 Buzău-Galaţi (-Giurgiuleşti)  
C-E 562 Bucureşti-Constanţa  
C-E 851 (Vadul Siret-) Vicşani-Suceava-Paşcani  
C 54 (Deakovo-) Halmeu-Satu Mare-Dej-Cluj-Coşlariu  
C 54/1 Paşcani-Suceava-Salva-Dej-Cluj Napoca-Oradea-Episcopioa Bihor  
(-Biharkeresztes)  
C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)

(27) **Bulgaria\***

- C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-Svilengrad  
(-Kapikule)  
C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad  
C-E 660 Ruse-Kaspichan  
C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-Sindel-Varna  
C-E 720 Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas  
C-E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)  
C-E 951 Sindel-Karnobat  
C 70/2 (Dikea-) Svilengrad  
C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija

(28) **Finlandia\***

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

(29) **Bielorussia\***

- C-E 20 (Terespol-) Brest-Minsk-Orsha (-Krasnoye)  
C 14 (Indra-) Bigosovo-Polak-Vibesck

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

- C 20/3 (Kena-) Gudagai-Maladzečna-Minsk  
 C-95/2 (Lobok-) Ezjarysca-Vicebsk-Orsha -Žlobin-Slovechno (-Berezhest)  
 Minsk

(30) **Ucraina\***

- C-E 30 (Medyka-) Mostiska 2-Lvov-Rovno-Berdichev-Kazatin-Kiev-Kharkiv-  
 Kupyansk-Topoli (-Valuiki)  
 C-E 40 (Čierna nad Tissou-) Čop-Lvov  
 C-E 50 (Záhony-) Chop-Lvov-Fastov-Dnipropetrovsk-Krasnoarmeisk-  
 Yasinovataya-Debaltsevo-Krasnaya Mogila (-Gukovo)  
 C-E 95 (Novosavitskoe-) Kuchurgan-Razdelnaya-Kazatin-Kiev-  
 Khutor Mikhailovsky-Zernovo (-Suzemka)  
 C-E 391 Dnipropetrovsk-Lozovaya-Krasny Liman-Kharkov  
 C-E 593 Yasinovataya-Kvashino (-Uspenskaya)  
 C-E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicșani)  
 C 28 (Dorohusk-) Izov-Kovel-Sarni-Korosten-Kyiv  
 C 95/1 Odessa-Ustatovo-Razdelnaya  
 C 95/2 Kazatin-Berdichev-Korosten-Berezhest (-Slovechno)

(31) **Repubblica di Moldova\***

- C-E 95 (Iași-) Ungheni-Chișinău-Bendery-Novosavytskoe (-Kuchurgan)  
 C-E 560 (Galați-) Giurgiulesti (-Reni-) Etulia-Greceni (-Bolgrad-) Taraclia-  
 Basarabasca (-Carabuteni-) Cimislia-Bendery

(32) **Federazione Russa\***

- C-E 10 (Vainikkala-) Buslovskaya-St. Petersburg-Moskva  
 C-E 20 (Orsha-) Krasnoye-Smolensk-Moskva-Nizhny Novgorod-Ekaterinburg-  
 Tyoumen  
 Kourgan-Petoukhovo (-Mamlyoutka-Petropavlovsk-Kara-Gouga-)  
 Isilkoul-  
 Omsk-Novosibirsk-Krasnoyarsk-Taychet-Irkoutsk-  
 Oulan-Oude- Zaoudinsky- Karimskaya  
Naouchki (-Soukhe-Bator) Zabaikalsk (-Mandchoulia)  
 -Khabarovsk- Baranovsky- -Nakhodka-Vostotchnaya  
Hasan (-Toumangan)  
 C-E 24 Moskva-Ryazan-Rouzaevka-Samara-Oufa-Tchelyabinsk-Kourgan-  
 Zaouralie (-Presnogorskovskaya)

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

- C-E 30 (Topoli-) Valouiki-Liski-Rtichtevo-Sizran-Samara-Orenburg  
(-Iletsk I)
- C-E 50 (Krasnaya Mogila-) Goukovo-Likhaya-Volgograd-Astrakhan  
(-Aksaraiskaya II)
- C-E 95 (Zernovo-) Suzemka-Bryansk-Moskva
- C-E 99 Ryazan-Kochetovka I-Gryazi-Krasnodar- Veseloë (-Gantiadi)  
Novorossiysk
- C-E 593 (Kvashin-) Uspenskaya-Rostov na Donu
- C 12 (Zilupe-) Raz.Posin- Novosokol'niki-Ržev-Moskva
- C 20/1 St. Petersburg -Vologd-Kotelnitch
- C 20/2 Moskva-Kazan-Ekaterinburg
- C 20/3 Kaliningrad-Tcherniakhovs-Nesterov (-Kibartai)
- C 75/1 (Narva-) Ivangorod-Gatčina-St. Petersburg
- C 95/2 St. Petersburg-Dno-Novosokol'niki-Lobok (-Ezjarysca)

(33) **Turchia\***

- C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara-Boğazköprü-  
Kalin-Malatya- Kapiköy [-Razi (Repubblica Islamica dell'Iran)]  
Nusaybin [-Kamishli (Repubblica Araba Siriana)]
- C-E 74 Bandirma -Balikesir-Kütahya-Alayunt- Afyon - Konya-Ulukisla  
Izmir-Manisa Eskisehir Uzak-Manisa
- C-E 97 Samsun-Kalin- Boğazköprü-Ulukisla-Yenice- Adana -Toprakkale-  
Mersin  
Fevzipaşa -Ishahiye [-Meydan Ekbez (Repubblica Araba Siriana)]  
Iskenderun
- C-E 692 Cetinkaya-Erzerum-Kars- Dogu Kapi (-Akuryan)  
(-Akhalkalaki)
- C 70/2 Pehlivan köy-Uzunköprü (-Python)

(34) **Lituania\***

- C-E 75 (Trakiszki-) Mockava-Šeštokai-Kazlų Rūda-Kaunas-Radviliškis-Šiauliai-  
Joniškis (-Meitene)
- C 14 Radviliskis-Panvezys-Rokiskis-Obeliai (-Eglaine)

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

- C 20/3 (Nesterov–) Kybartai–Kazlų Rūda–Kaunas  
 (Mukran (Sassnitz) –) Draugyste –Kaišiadorys–Vilnius–Kena  
 (Klaipėda)–Šiauliai–Radviliškis  
 (–Gudagai)
- (35) **Armenia\***
- (36) **Azerbaijan\***
- C–E 60 (Gardabani–) Beyuk–Kyasik–Baku (–Turmenbashi)
- (37) **Georgia\***
- (38) **Kazakistan\***
- C–E 20 (Petukhovo–) Mamlyutka–Petrovsk–Kara Guga (–Isikul)
- C–E 24 (Zauralie–) Presnogorkovskaya–Kökshetaú–Astana–Mointy–Dostyk  
 (–Alashankou)
- C–E 30 (Orenburg–) Iletsk I–Kandyagash
- C–E 50 (Astrakhan–) Aksaraiskaya II–Atyrau–Makat–Kandyagash–Arys–Almaty–  
 Aqtogay
- C–E 60 (Salar–) Saryagash–Arys
- C–E 592 Beyneu–Shetpe–Aqtou
- C–E 597 Makat–Beyneu–Oazis (–Kungrad)
- (39) **Turkmenistan\***
- (40) **Uzbekistan\***
- C–E 60 (Chardzev–) Bukhara–Tashkent–Salar (–Chengeldy)
- C–E 597 (Beyneu–)Kungrad–Nukus (–Dashhowuz–) Urganch (–Chardzhev)
- C–E 695 Bukhara–Karshi–Termiz–Galaba (–Khairaton)
- C–E 696 Tashkent–Khavast–Andizhan (–Osh)
- (41) **Kirghizistan\***
- C–E 696 (Andizhan–) Jalalabad–Osh
- (42) **Estonia\***
- C 75/1 Tapa–Narva (–Ivangorod)
- C–E 75 Tallin–Tapa–Tartu–Valga (–Lugaži)

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

(43) **Lettonia\***

C-E 85 Ventspils –Jelgava–Krustpils–Zilupe (–Raz. Posinj)  
Liepaja

C-E 85 Riga–Krustpils –Daugavpils–Indra (–Bigosovo)  
(Obeliai–) Eglaine

C-E 75 (Valga–) Lugazi–Rig–Jelgava–Meitene (–Sarkiai)

(44) **Iran (Repubblica Islamica dell’)\***

C-E 70 (Kapiköy–) Razi–Tabriz–Tehran–Mashad–Sarakhs (–Serahs)

\* Per quanto concerne la nota generale, la spiegazione dei numeri delle linee e i simboli utilizzati, vedasi la prima pagina dell’allegato I.

*Allegato II*<sup>8</sup>

## **Installazioni importanti per il trasporto combinato internazionale**

### **A. Terminali importanti per il trasporto combinato internazionale**

<sup>8</sup> Versione consolidata giusta gli emendamenti adottati nella 32<sup>a</sup>, 34<sup>a</sup>, 38<sup>a</sup>, 41<sup>a</sup>, 43<sup>a</sup> e 49<sup>a</sup> sessione del Gruppo di lavoro del trasporto intermodale e della logistica della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, in vigore il 1° feb. 2001, il 18 dic. 2001, il 16 apr. 2004, il 7 apr. 2005, il 20 mag. 2006 ed il 23 mag. 2009 (RU **2008** 4913, **2014** 649).

*Austria*

Linz-Stadthafen  
Graz Süd/Werndorf  
Salzburg Hauptbahnhof/Liefering  
Villach Süd  
Wels Vbf  
Wien Freudenua Hafen  
Wien Nordwestbahnhof

*Azerbaigian*

Baku (Keshla)

*Bielorussia*

Brest  
Minsk

*Belgio*

Antwerpen  
Athus  
Bressoux-Renory (Liège)  
Bruxelles  
Genk (Hasselt)  
Muizen (Mechelen)  
Zeebrugge

*Bosnia-Erzegovina*

Sarajevo

*Bulgaria*

Burgas  
Dimitrovgrad Sever  
Filipovo  
Gorna Oriahovitza  
Kaspichan  
Ruse  
Sofija  
Stara Zagora  
Svilengrad  
Varna

*Croazia*

Rijeka  
Slavonski Brod  
Split  
Zagreb

*Repubblica Ceca*

Brno  
Lovosice  
Melnik  
Praha Uhřiněves  
Praha Žižkov

*Danimarca*

Arhus  
Glostrup  
København  
Padborg

*Finlandia*

Helsinki-Pasila

*Francia*

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

*Germania*

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

Freiburg (Breisgau) GBF	Szeged-Kiskundorozsma
Hagen HBF	Szolnok
Hamburg-Rothenburgsort	Záhony
Hamburg-Süd	
Hamburg-Waltershof	<i>Irlanda</i>
Hamburg-Wilhelmsburg	Dublin-North Wall
Hannover-Linden	
Ingoldstadt Nord	<i>Italia</i>
Karlsruhe HBF	Bari-Lamasinata
Kiel HGBF	Bologna-Interporto
Köln Eifelort	Brindisi
Leipzig	Busto Arsizio
Lübeck HBF	Livorno
Ludwigsburg	Milano Greco Pirelli
Mainz Gustavsburg	Milano-Rogoredo
Mannheim RBF	Modena
München HBF	Napoli-Granili
Neuss	Napoli Traccia
Neu Ulm	Novara
Nürnberg HGBF	Padova-Interporto
Offenburg	Pescara-P.N.
Regensburg	Pomezia-S.P.
Rheine	Rivalta Scrivia
Rostock	Torino-Orbassano
Saarbrücken HGBF	Trieste
Schweinfurt HBF	Verona-Q.E.
Wuppertal-Langefeld	
<i>Estonia</i>	<i>Kazakstan</i>
Tallin	Arys
Tapa	Karaganda
Tartu	Semipalatinsk
Valga	Tura-Tam
	Turkestan
	Zhezkazgan
<i>Grecia</i>	<i>Kirghizistan</i>
Aghii Anargyri (Athinai)	Osh
Alexandroupolis	
Igoumenitsa	<i>Lettonia</i>
Patras	Riga
Thessaloniki	Ventspils
Volos	Liepaja
	Rezekne
<i>Ungheria</i>	Daugavpils
BILK Kombiterminál Budapest	
Budapest Kikötő	<i>Lituania</i>
Debrecen	Draugystė (Klaipėda)
Miskolc-Gömöri	Klaipėda
Sopron	Paneriai (Vilnius)



Kaunas	
Šeštokai	<i>Repubblica di Moldova</i>
	Ungeny
<i>Lussemburgo</i>	Chişinău
Bettembourg	
	<i>Romania</i>
<i>Uzbekistan</i>	Bucureşti
Andijan (North)	Constanţa
Bukhara-2	Craiova
Chukursai	Oradea
Margilan	
Sergeli	<i>Federazione russa</i>
Tashkent	Batareinaya (Irkoutsk)
Termez	Bazaikha (Krasnoyarsk)
Ulugbek	Blochnaya (Perm)
	Brjansk-Lgovskiy (Brjansk)
<i>Paesi Bassi</i>	Khabarovsk II
Ede	Kirov-Kotlasskiy (Kirov)
Rotterdam-Haven	Kleschtchikha (Novosibirsk)
Rotterdam-Noord	Kostarikha (Nizhniy Novgorod)
Venlo	Kuntsevo II (Moskva)
	Kutum (Astrakhan)
<i>Norvegia</i>	Mikhailo-Tchesnokovskaya (Belogorsk)
Narvik	Moskva-Kievskaya
Oslo-Alnabru	Moskva-Tovarnaya-Oktyabrskaya
Trondheim	Moskva-Tovarnaya-Paveletskaya
	Moskva-Tovarnaya-Smolenskaya
<i>Polonia</i>	Nakhodka-Vostotchnaya
Gdąnsk	Novorossiysk-Port
Gdynia	Omsk-Vostochnyi
Gliwice	Oussourisk
Krakow	Rostov-Tovarnyi (Rostov-na-Donu)
Lodz	Smolensk
Malaszewicze	St. Petersburg-Port
Poznan	St. Petersburg-Tovarnyi-Vitebskiy
Pruszkow	Sverdlovsk-Passagirskiy (Ekaterinburg)
Sosnowiec	Taltsay (Oulan-Oude)
Swinoujscie	Tchita I
Szczecin	Voinovka (Tyoumen)
Warszawa	Volzhskiy (Volgograd)
Wroclaw	
	<i>Serbia</i>
<i>Portogallo</i>	Beograd
Alcântara (Lisboa)	Bar
Leixões	
Lisboa-Bobadela	<i>Slovacchia</i>
	Bratislava
	Čierna nad Tisou

Košice	<i>Turchia</i>
Žilina	Bandirma
<i>Slovenia</i>	Derince
Koper	Iskenderun
Ljubljana	Istanbul
<i>Spagna</i>	Izmir
Algeciras	Mersin
Barcelona	Samsun
Irún	<i>Ucraina</i>
Madrid	Chop
Port-Bou	Dnepropetrovsk Gruzovoy
Tarragona	Kiev
Valencia (-Silla)	Kiev-Lisky
<i>Svezia</i>	Kharkov Chervonozavodskoy
Göteborg	Lugansk Gruzovoy
Helsingborg	Lvov
Malmö	Usatovo
Stockholm-Årsta	<i>Regno Unito</i>
<i>Svizzera</i>	Belfast
Aarau-Birrfeld	Birmingham
Basel SBB	Bristol
Berne	Cardiff
Chiasso	Cleveland
Genève	Coatbridge (Glasgow)
Lugano-Vedeggio	Glasgow
Luzern	Harwich
Renens	Holyhead
Zürich	Ipswich
<i>Ex Repubblica jugoslava di Macedonia</i>	Leeds
<i>nia</i>	Liverpool-Garston
Skopje	London-Stratford
	London-Willesden
	Manchester-Trafford Park
	Southampton
	Tilbury

## **B. Passaggi di frontiera importanti per il trasporto combinato internazionale<sup>9</sup>**

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

Marvao (CP)–Valencia de Alcántara (RENFE)

Irún (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)–Bettembourg (CFL)

Feignies (SNCF)–Quévy (SNCB) J

Jeumont (SNCF)–Erquelinnes (SNCB)

Tourcoing (SNCF)–Mouscron (SNCB)

Roosendaal (NS)–Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)

Venlo (NS/DB)

Bad Bentheim (DB/NS)

Montzen (SNCB)–Aachen (DB)

Sterpenich (SNCB)–Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB–CFF)

Flensburg (DB)–Padborg (DSB)

Puttgarden (DB)–Rodby (DSB)

Passau (DB/ÖBB)

Salzburg (DB/ÖBB)

Kufstein (DB/ÖBB)

Buchs (SBB-CFF/ÖBB)

<sup>9</sup> Il nome di ogni punto di passaggio di frontiera è seguito, tra parentesi, dalla sigla della compagnia ferroviaria che esercita la stazione corrispondente. Se l'elenco menziona un solo punto di passaggio, ciò significa che la stazione è utilizzata da due compagnie ferroviarie insieme.

Luino (SBB-CFF/FS)  
 Chiasso (SBB-CFF/FS)  
 Brennero (FS/ÖBB)  
 Tarvisio (FS)–Arnoldstein (ÖBB)

Charlottenberg (NSB/SJ)  
 Kornsjø (NSB/SJ)  
 Vassijaure (JBV/Banverket)  
 Storlien (JBV/Banverket)

Helsingborg (SJ)–København (DSB)  
 Trelleborg (SJ)–Sassnitz (DB)  
 Ystad (SJ)–Swinoujście (PKP)  
 Göteborg (SJ)–Frederikshavn (DSB)  
 Malmö (SJ)–Travemünde (DB)

Gedser (DSB)–Rostock (DB)  
 Ebenfurth (ÖBB)–Sopron (GYSEV/MAV)  
 Nickelsdorf (ÖBB)–Hegyeshalom (MAV)

Frankfurt/O. (DB)–Kunowice (PKP)  
 Horka (DB)–Węgliniec (PKP)  
 Keleba (MAV)–Subotica (JZ)  
 Lökösháza (MAV)–Curtici (CFR)

Prešovo (JZ)–Tabanovci (CFARYM)  
 Deneral Janković (JZ)–Volkovo (CFARYM)  
 Dimitrovgrad (JZ)–Dragoman (BDZ)  
 Episcopia Bihor (CFR)–Biharkeresztes (MAV)  
 Giurgiu (CFR)–Ruse (BDZ)  
 Svilengrad (BDZ)–Kapikule (TCDD)  
 Vidin (BDZ)–Calafat (CFR)

Kulata (BDZ)–Promachon (CH)  
 Turku (VR)–Stockholm (SJ)  
 Kapiköy (TCDD)–Razi (RAI)  
 Nusaybin (TCDD)–Kamischli (CFS)

Marchegg (ÖBB)–Devínska Nová Ves (ŽSR)  
 Kittsee (ÖBB)–Bratislava (ČSR)  
 Gdynia (PKP)–Ystad, Stockholm (SJ)/Helsinki (VR)  
 Chalupki (PKP)–Bohumín (ČD)  
 Zwardoń (PKP)–Skalite (ŽSR)

Schirnding (DB)–Cheb (ČD)  
 Bad Schandau (DB)–Děčín (ČD)  
 Bernhardsthal (ÖBB)–Břeclav (ČD)  
 Summerau (ÖBB)–Horní Dvořiště (ČD)  
 Bad Schandau (DB)–Děčín (ČD)

Bernhardsthal (ÖBB)–Břeclav (ČD)  
Summerau (ÖBB)–Horní Dvořiště (ČD)

Vainikkala (VR)–Buslovskaya (RZD)  
Orsha (BC)–Krasnoye (RZD)  
Joniškis (LG)–Meitene (LDZ)  
Indra (LDZ)–Bigosovo (BC)

Meitene (LDZ)–Šarkiai (LG)  
Kybartai (LG)–Nesterov (RŽD)  
Obeliai (LG)–Eglaine (LZD)  
Kena (LG)–Gudogai (BC)  
Mockava (LG)–Trakiszki (PKP)  
Gudagai (BC)–Kena (LG)  
Zernovo (UZ)–Suzemka (RZD)  
Ivangorod (RZD)–Narva (EVR)  
Valga (EVR)–Lugaži (LDZ)  
Raz. Posin (RZD)–Zilupe (LDZ)  
Nesterov (RZD)–Kibartai (ferrovie lituane)

Lobok (RZD)–Ezjarysca (BC)  
Valouiki (RZD)–Topoli (UZ)  
Goukovo (RZD)–Krasnaya Mogila (UZ)  
Zaouralie (RZD)–Presnogorkovskaya (ferrovie kazake)  
Petoukhovo (RZD)–Mamlyoutka (ferrovie kazake)  
Isilkoul (RZD)–Kara-Gouga (ferrovie kazake)

Astrakhan (RZD)–Aksaraiskaya II (ferrovie kazake)  
Orenburg (RZD)–Iletsk I (ferrovie kazake)  
Druzhba (KTZ)–Alashankou (CR)  
Naouchki (RZD)–Soukhe-Bator (ferrovie mongole)  
Zabaikalsk (RZD)–Mandchoulia (ferrovie cinesi)  
Hasan (RZD)–Toumangan (ferrovie nordcoreane)

Trakiszki (PKP)–Mockava (LG)  
Dorohusk (PKP)–Izov (UZ)  
Zwardoń (PKP)–Skalite (ŽSR)  
Zebrzydovice (PKP)–Petrovice u Karviné (ČD)  
Zavidów (PKP)–Frýdlant v Čechách (ČD)  
Medzylesie (PKP)–Lichkov (ČD)

Čadca (ŽSR)–Mosty u Jablunkova (ČD)  
Lúky pod Makytou (ŽSR)–Horní Lideč (ČD)  
Kúty (ŽSR)–Lanžhot (ČD)  
Čierna nad Tisou (ŽSR)–Chop (UZ)

Komárno (ŽSR)–Komarom (MAV)  
Štúrovo (ŽSR)–Szob (MAV)

Rusovce (ŽSR)–Rajka (MAV)

Čaña (ŽSR)–Hidasnémeti (MAV)

Plaveč (ŽSR)–Muszyna (PKP)

Magyarbóly (MAV)–Beli Manastir (HZ)

Gevgelia (CFARYM) – Idomeni (CH)

Dikea (CH)–Svilengrad (BDZ)

Kristallopigi (CH)–... (HSH)

Patras/Igoumenitsa (CH)–Brindisi (FS)

Patras/Igoumenitsa (CH)–Trieste (FS)

Patras/Igoumenitsa (CH)–Ancona (FS)

Patras/Igoumenitsa (CH)–Bari (FS)

Volos (CH)–Latakia (CFS)

Stamora Moravița (CFR)–Vršac (JZ)

Halmeu (CFR)–Deakovo (UZ)

Vicșani (CFR)–Vadu Siret (UZ)

Uzunköprü (TCDD)–Pythion (CH)

Islahiye (TCDD)–Meydan Ekbez (CFS)

Doğukapi (TCDD)–Ahuryan (ARM)

Kotoriba (HZ)–Murakeresztúr (MAV)

Koprivnica (HZ)–Gyekenyes (MAV)

Čakovec (HZ)–Središće (SZ)

Savski Marof (HZ)–Dobova (SZ)

Erdut (HZ)–Bogojevo (JZ)

Tovarnik (HZ)–Sid (JZ)

Slavonski Šamac (HZ)–Bosanski Šamac (ZBH)

Metkovič (HZ)–Čapljina (ZBH)

Volinja (HZ)–Dobrljin (ZBH)

Strmica (HZ)–Ripač (ZBH)

Šapjane (HZ)–Ilirska Bistrica (SZ)

Lupoglav (HZ)–Podoorje (SZ)

Rosenbach (ÖBB)–Jesenice (SZ)

Spielfeld Strass (ÖBB)–Šentilj (SZ)

Središće (SZ)–Žakovec (HZ)

Hodoš (SZ/MAV)

Villa Opicina (FS)–Sežana (SZ)

Savski Marof (HZ)–Dobova (SZ)

Terespol (PKP)–Brest (BC)

Medyka (PKP)–Mostiska (UZ)

Záhony (MAV)–Chop (UZ)

Ungeni (CFM)–Iași (CFR)  
Giurgiuleşti (CFM)–Galați (CFR)  
Novosavytskoe (CFM)–Kuchurgan (UZ)

Topoli (UZ)–Valuiki (RZD)  
Krasnaya Mogila (UZ)–Gukovo (RZD)  
Kvashino (UZ)–Uspenskaya (RDZ)  
Izov (UZ)–Borohust (PKP)  
Berezhest (UZ)–Slovechno (BC)

Veseloe (RZD)–Gantiadi (ferrovie georgiane)  
Dogu Kapi (TCDD)–Akuryan (ferrovie armene)  
Kars (TCDD)–Akhalkalaki (ferrovie georgiane)  
Beyuk (AZ)–Gardabani (GR)  
Baku (AZ)–Turkmenbashi (TRK)  
Chengeldy (KTZ)–Salar (UR)  
Beyneu (KTZ)–Kungrad (UR)

Alat (UR)–Chardzhev (TRK)  
Salar (UR)–Chengeldy (KTZ)  
Andizhan (UR)–Osh (ferrovie kirghise)  
Galaba (UR)–Khairaton (ferrovie afgane)  
Chardzhev (TRK)–Alat (UR)  
Termis (UR)–(Karshi) (UR)  
Andizhan (UR)–Jalalabad (ferrovie kirghise)  
Razi (RAI)–Kapiköy (TCDD)  
Sarakhs (RAI)–Serahs (ferrovie turkmene)

### C. Punti di cambio di scartamento importanti per il trasporto combinato internazionale\*

Stazioni situate tra due reti ferroviarie con scartamenti diversi	Paesi interessati	Tecnica di cambio	
		Cambio degli assi/carrelli dei vagoni	Trasbordo delle unità di carico con gru o altre attrezzature
<u>Irun</u> –Hendaye	Spagna–Francia	X	X
<u>Port Bou</u> –Cerbère	Spagna–Francia	X	X
<u>Hanko</u>	Finlandia	X	
Čierna nad Tisou–Chop	Slovacchia–Ucraina		X
Záhony– Chop	Ungheria– Ucraina	X X	X X

Stazioni situate tra due reti ferroviarie con scartamenti diversi	Paesi interessati	Tecnica di cambio	
		Cambio degli assi/carrelli dei vagoni	Trasbordo delle unità di carico con gru o altre attrezzature
Iași– Ungheni	Romania– Rep. di Moldova	X	X
Galați–Giurgiulesti	Romania– Rep. di Moldova	X	X
Vicșani– Vadu Siret	Romania Ucraina	X X	X X
Halmeu**– Deakovo	Romania– Ucraina	X	X
Varna	Bulgaria	X	X
Malaszewicze***– Brest	Polonia– Bielorussia	X	X
Medyka– Mostiska	Polonia– Ucraina	X X	X X
Esen	Ucraina–Ungheria	X	
Šeštokai****	Lituania	–	X
Mockava	Lituania	X	X
Trakiszki	Polonia	–	–
Zabaikalsk– Manchzhuria	Federazione Russa Cina	X X	X X
Hasan– Toumangan	Federazione Russa – Repub- blica popolare democratica di Corea	X	X X
Druzba– Alashankou	Kazakistan –Cina	X	X

\* Se il cambio degli assi o il trasbordo delle unità di carico su carri di scartamento diverso si effettua in una sola stazione, il nome di quest'ultima è sottolineato. Nel caso in cui le tecniche di cambio di scartamento e di trasbordo siano utilizzate simultaneamente in certe stazioni, queste ultime sono citate entrambe.

\*\* Tra Halmeu e Chop (Ucraina) esiste una linea ferroviaria di circa 70 km che comprende sia lo scartamento normale sia lo scartamento largo. Pertanto, su questa linea non è necessario cambiare carri o assi/carrelli.

\*\*\* Stazione di trasbordo senza passaggio di frontiera

\*\*\*\* Non si tratta di una stazione di frontiera.

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



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

Holyhead–Dublin	(Regno Unito–Irlanda)
Calais–Dover	(Francia–Regno Unito)
Oostende–Dover	(Belgio–Regno Unito)
Dunkerque–Dover	(Francia–Regno Unito)
Stanrear–Larne	(Regno Unito)
Zeebrugge–Harwich	(Belgio–Regno Unito)
Zeebrugge–Dover	(Belgio–Regno Unito)
Puttgarden–Rødby	(Germania–Danimarca)
København–Helsingborg	(Danimarca–Svezia)
Lübeck–Travemünde–Hanko	(Germania–Finlandia)
Gedser–Rostock (Warnemünde)	(Danimarca–Germania)
Göteborg–Frederikshavn	(Svezia–Danimarca)
Malmö–Travemünde	(Svezia–Germania)
Trelleborg–Sassnitz	(Svezia–Germania)
Ystad–Swinoujscie	(Svezia–Polonia)
Helsinki–Gdynia	(Finlandia–Polonia)
Helsinki–Stockholm	(Finlandia–Svezia)
Turku–Stockholm	(Finlandia–Svezia)
Samsun–Constanța	(Turchia–Romania)
Mersin–Venezia	(Turchia–Italia)
Gdynia–Ystad	(Polonia–Svezia)
Gdynia–Stockholm	(Polonia–Svezia)
Gdynia–Helsinki	(Polonia–Finlandia)
Patras/Igoumenitsa–Brindisi	(Grecia–Italia)
Patras/Igoumenitsa–Trieste	(Grecia–Italia)
Patras/Igoumenitsa–Ancona	(Grecia–Italia)
Patras/Igoumenitsa–Bari	(Grecia–Italia)
Bar–Bari	(Serbia–Italia)
Bar–Ancona	(Serbia–Italia)
Volos–Latakia	(Grecia–Repubblica araba siriana)
Calafat–Vidin	(Romania–Bulgaria)
Kaliningrad–Lübeck	(Federazione Russa–Germania)
Baltiysk–Lübeck	(Federazione Russa–Germania)
Nakhodka–Yokohama	(Federazione Russa–Giappone)
Vostotchnyi–Poussan	(Federazione Russa–Repubblica di Corea)
Draugystė (Klaipėda)–Mukran (Sassnitz)	(Lituania–Germania)
Varna–Odessa	(Bulgaria–Ucraina)
Varna–Novorossiysk	(Bulgaria–Federazione Russa)
Varna–Poti/Batumi	(Bulgaria–Georgia)
Burgas (porto)–Novorossiysk	(Bulgaria–Federazione Russa)
Burgas (porto)–Poti	(Bulgaria–Georgia)
Odessa	(Ucraina–...)

Illichivsk	(Ucraina-...)
Mariupol	(Ucraina-...)
Baku-Turkmenbashi	(Azerbaigian-Turkmenistan)

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

## **Caratteristiche tecniche relative alla rete delle grandi linee internazionali di trasporto combinato**

### **Osservazioni preliminari**

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

Si distinguono due grandi categorie di linee ferroviarie:

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

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

<sup>10</sup> Versione consolidata giusta gli emendamenti adottati nella 49<sup>a</sup> e 58<sup>a</sup> sessione del Gruppo di lavoro del trasporto intermodale e della logistica della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, in vigore il 23 mag. 2009 (RU 2014 649) ed il 29 dic. 2016 (RU 2017 3061).

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

	A		B																													
	Linee esistenti conformi alle condizioni di infrastruttura e linee da migliorare o da ricostruire		Linee nuove																													
	Attualmente	Obiettivo																														
1. Numero di binari	(non specificato)	(non specificato)	2																													
2. Sagoma limite dei veicoli		UIC B*	UIC C*																													
3. Interasse minimo**		4,0 m	4,2 m																													
4. Velocità nominale minima***	100 km/h																															
			<table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoria di linea</th> <th>Velocità</th> <th>Categoria di linea</th> <th>Velocità</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>F1</td> <td>120</td> <td>F1</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>F2</td> <td>120</td> <td>F2</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>F3</td> <td>100</td> <td>F3</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>F4</td> <td>n.a.</td> <td>F4</td> <td>n.a.</td> </tr> <tr> <td>F1520</td> <td>120</td> <td>F1520</td> <td>120</td> </tr> <tr> <td>F1600</td> <td>100</td> <td>F1600</td> <td>100</td> </tr> </tbody> </table>	Categoria di linea	Velocità	Categoria di linea	Velocità	F1	120	F1	120	F2	120	F2	120	F3	100	F3	100	F4	n.a.	F4	n.a.	F1520	120	F1520	120	F1600	100	F1600	100	
Categoria di linea	Velocità	Categoria di linea	Velocità																													
F1	120	F1	120																													
F2	120	F2	120																													
F3	100	F3	100																													
F4	n.a.	F4	n.a.																													
F1520	120	F1520	120																													
F1600	100	F1600	100																													
5. Massa assiale autorizzata:																																
carri ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t																													
≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t																													
6. Pendenza massima**	(non specificata)	(non specificata)	12,5 mm/m																													
7. Lunghezza utile minima dei binari di precedenza	600 m	750 m	750 m																													

\* UIC = Unione Internazionale delle Ferrovie.  
 \*\* Non riguarda direttamente il trasporto combinato, ma è raccomandato per garantire un trasporto combinato internazionale efficace.  
 \*\*\* Norme minime applicabili ai treni per il trasporto combinato (v. all. IV).

### Spiegazione dei parametri presentati nella precedente tabella

#### 1. Numero dei binari

Le linee internazionali di trasporto combinato devono potere offrire una capacità elevata e una grande precisione di esercizio.

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

#### 2. Sagoma limite dei veicoli

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

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

La sagoma C permette tra l'altro:

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

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

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

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

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

#### 4. *Velocità nominale minima*

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

#### 5. *Massa assiale autorizzata*

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

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

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

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

#### *7. Lunghezza utile minima dei binari di precedenza*

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

## **Parametri di prestazione ferroviaria e norme minime applicabili alle infrastrutture**

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

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

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

2. Dette condizioni devono essere soddisfatte grazie:

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

<sup>11</sup> Versione consolidata giusta l'emendamento del 18 mar. 2008 adottato nella 49<sup>a</sup> sessione del Gruppo di lavoro del trasporto intermodale e della logistica della Commissione economica delle Nazioni Unite per l'Europa, in vigore dal 10 dic. 2009 (RU 2014 649).

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

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

## B. Parametri di prestazione dei treni

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

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

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

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

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

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



### **C. Norme minime applicabili alle linee ferroviarie**

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

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

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

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

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

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

### **E. Norme minime applicabili alle stazioni intermedie**

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

- disporre di una sufficiente capacità giornaliera sulle linee di apporto, per evitare ritardi ai treni di trasporto combinato;
- l'entrata nelle linee d'apporto e l'uscita da esse devono garantire che la circolazione dei treni su queste linee si svolga senza perdite di tempo. La loro

capacità sarà tale da evitare i ritardi all'arrivo e alla partenza dei treni adibiti al trasporto combinato;

- la potenzialità dei diversi tipi di binario sarà commisurata alle esigenze delle operazioni specifiche da svolgere in stazione; questo concerne in particolare i binari di arrivo e di partenza, i binari di composizione, i binari di smistamento e le aste di manovra, i binari di carico e quelli per il cambio di scartamento;
- le sagome limiti dei binari precitati dovranno corrispondere a quelle delle linee ferroviarie da percorrere (UIC B o UIC C);
- la lunghezza dei binari deve essere sufficiente ad accogliere i treni interi adibiti al trasporto combinato;
- per quanto concerne la trazione elettrica, i binari dovranno poter essere percorsi dai locomotori elettrici (alle stazioni di frontiera: dai locomotori elettrici della ferrovia corrispondente);
- la potenzialità degli impianti di trasbordo, di scambio di gruppi di carri, di scambio di scartamento e di controllo alle frontiere sarà tale da garantire che le fermate necessarie siano le più brevi possibili.

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

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

b) *Punti di passaggio di frontiera*

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

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

c) *Impianti per il cambio di scartamento*

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

d) *Collegamenti /porti per traghetti*

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

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

17. I traghetti utilizzati per il trasporto combinato devono soddisfare le prescrizioni seguenti:

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

**Campo d'applicazione il 19 agosto 2008<sup>12</sup>**

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

\* Riserve e dichiarazioni.

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

<sup>a</sup> Al Regno in Europa.

<sup>12</sup> Una versione aggiornata del campo d'applicazione è pubblicata sul sito Internet del DFAE ([www.dfae.admin.ch/trattati](http://www.dfae.admin.ch/trattati)).