



Baarerstrasse 98, PO Box 7262, 6302 Zug, Switzerland
Tel: +41 (0)41 760 28 88; Fax: +41 (0)41 760 29 09; email: info@railworkinggroup.org

Quali materiali entrano nell'ambito di applicazione del Protocollo di Lussemburgo?

Più di quanto si possa pensare

Il Protocollo di Lussemburgo applica la convenzione di Città del Capo al materiale rotabile ferroviario. La definizione di materiale rotabile ferroviario è ingannevolmente semplice. Essenzialmente esso comprende tutti i veicoli "*mobili su un binario fisso o direttamente su, sopra o sotto una guida*" compresi i vari componenti e accessori.¹

La prima questione da affrontare è che cosa costituisce un veicolo. Il Commento Ufficiale che accompagna il Protocollo non fornisce sul punto specifiche indicazioni. La definizione che troviamo nel dizionario Merriam-Webster è la seguente "*una macchina che viene utilizzata per trasportare persone o merci da un luogo ad un altro*". L'Oxford Dictionary Concise descrive un veicolo come un "*carro o trasporto di qualsiasi tipo viaggiante sulla terra o nello spazio*". Si tratta essenzialmente di un mezzo di trasporto fisico e, anche se la derivazione dal latino *vehiculum*, che significa carro, implicherebbe una definizione più ristretta, nella comune interpretazione il termine ha chiaramente una più ampia applicazione. In caso contrario, per esempio, una locomotrice potrebbe tecnicamente essere al di fuori del campo di applicazione del Protocollo nel caso in cui trainasse solo vagoni mentre è chiaro che i redattori del Protocollo intendessero includere tutti i tipi di locomotrici.

¹ La definizione completa di materiale rotabile ferroviario è: "veicoli mobili su binari fissi o direttamente su, sopra o sotto una guida, inclusi i sistemi di trazione, i motori, i freni, gli assi, i carrelli, i pantografi, gli accessori e gli altri componenti, attrezzature e parti installati sui veicoli o incorporati negli stessi, nonché tutti i dati, i manuali e i registri ad essi relativi "(Art. I (e) del Protocollo).



La definizione si applica a due categorie di veicoli, in particolare a quelli che scorrono su un binario fisso ed a quelli che utilizzano direttamente, sopra o sotto, una guida.

La prima parte della definizione comprende non solo locomotori ferroviari interurbani come i treni passeggeri e i treni merci, ma anche metropolitane leggere, treni provinciali, vagoni e tram, ed inoltre le macchine per la manutenzione che si muovono sulle reti ferroviarie (smerigliatrici, alesatrici o trivellatrici per tunnel); tali veicoli viaggiano su rotaie fisse. Anche i Carriporti o le gru a cavalletto operanti nei porti andrebbero considerati inclusi, se viaggiano su rotaie. D'altra parte una cinepresa, pur viaggiante su rotaia, non avrebbe i requisiti in quanto non è un veicolo. Anche se vi è un posto a sedere dietro la cinepresa, capace di portare un cameramen con la telecamera lungo il tracciato, noi riteniamo che lo scopo principale del dispositivo non sia in questo caso il trasporto di una persona.

Per quanto riguarda la seconda parte della definizione, il Commento Ufficiale descrive una guida come: *"un tracciato o un canale che disciplina la linea esatta di movimento di un veicolo e anche se in linea di principio, il termine include la convenzionale rotaia, di solito è applicata a strutture di guida alternative in cui le ruote non sono flangiate"*.² Quindi questo significa che i veicoli monorotaia e quelli a levitazione magnetica, i sistemi di people mover degli aeroporti, quando le singole unità trasportano un gran numero di passeggeri da una parte all'altra di un aeroporto, così come i treni della metropolitana in luoghi come Parigi e Losanna che si spostano su guide ferroviarie e non su pneumatici, sono tutti elementi attribuibili alla definizione di materiale rotabile ferroviario. Esso comprende anche gli impianti di risalita in esecuzione su un sistema di cavi su guide permanenti, sia che si tratti in realtà di linee ferroviarie sia che essi siano semplicemente canali di cemento. Invece una macchina che si muove su un tracciato non sarebbe inclusa in quanto come automobile essa non è *"guidata"* dal tracciato.

Il caso delle funivie è molto interessante. Quando è presente un cavo fisso tra due stazioni, su cui viaggia la funivia, il cavo fisso può essere considerato una guida? Probabilmente sì, sebbene l'opinione prevalente al momento sia contraria. Il nostro consiglio è di considerare che tutte le funivie sono cabine chiuse e di trascrivere le garanzie su tali beni come una garanzie internazionali.

Tuttavia una guida deve essere fisica. Un sistema di guida (ad esempio un GPS) che definisce un percorso per un veicolo non avrebbe tali requisiti.

²

Goode, Official Commentary, 2nd edition 2014, Comment 5.6.



Infine vi possono essere macchinari che viaggiano su rotaie o guide, ma non necessariamente in modo continuo. Ad esempio, alcuni macchinari di alta ingegneria ferroviaria possono viaggiare sia su strada che su binari. A nostro avviso essi sono certamente coperti dal Protocollo di Lussemburgo in quanto sono da considerarsi veicoli mobili su un binario di guida anche se non sempre operanti su tale binario. In caso contrario il materiale rotabile convenzionale, che non è fisicamente posto su un tracciato (ad esempio, in fase di trasporto o manutenzione o anche materiale deragliato), non verrebbe coperto dal Protocollo ferroviario se non si trovasse sulla rete ferroviaria nel momento del finanziamento. Non è opportuno creare un sistema in cui la società di finanziamento o il concedente in leasing debbano verificare se il macchinario sia fisicamente su una rotaia o su un altro tipo di tracciato di guida in quel momento. Il finanziatore dovrebbe solo poter accertare se tecnicamente il tipo di apparecchiatura sia in grado di funzionare su binari o su una guida, anche se non si trova fisicamente su tale tracciato nel momento della conclusione dell'accordo.

w.unidroit.org.