

**Messaggio
sulla garanzia della capacità delle linee d'accesso nord
alla nuova ferrovia transalpina (NFTA)**

del 26 giugno 1996

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo per approvazione un disegno di decreto federale concernente l'accordo bilaterale tra il capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie e il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania sulla garanzia della capacità delle linee d'accesso nord alla nuova ferrovia transalpina (NFTA).

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

26 giugno 1996

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Delamuraz
Il cancelliere della Confederazione, Couchepin

Compendio

L'accordo bilaterale con la Repubblica federale di Germania, firmato a... il... dai Ministri dei trasporti dei due Paesi, garantisce che la NFTA non sarà sottoutilizzata per insufficiente capacità dovuta a offerte poco attrattive sul percorso germanico. Peraltro, la Svizzera fruirà di tempi di percorso più brevi nel traffico viaggiatori come anche di linee dirette efficienti nel traffico merci verso i centri della Germania e verso il nord Europa.

L'accordo non fissa i futuri provvedimenti in quanto progetti di costruzione dettagliati e definitivi, ma coordina le pianificazioni nazionali nella zona transfrontaliera ai fini di un orientamento comune e definisce tassativamente gli impegni convenuti. Il calendario degli aumenti della capacità dipende dalle domande di trasporto.

In territorio germanico verrà potenziata la capacità della linea Karlsruhe-Offenburg-Basilea, principale corridoio d'accesso nord alla NFTA, non appena installati i moderni dispositivi di regolazione del traffico. A medio termine saranno collocati quattro binari sino a Basilea; si procederà per tappe in base alle richieste di traffico. Sulla linea Stoccarda-Sciaffusa-Zurigo e Monaco-San Gallo-Zurigo, adibite soprattutto al traffico viaggiatori, il tempo di percorrenza verrà ridotto di un'ora lungo ogni itinerario grazie all'utilizzazione di treni a cassa oscillante e a miglioramenti puntuali dell'infrastruttura. La durata del viaggio sarà quindi di 2h ¼ e di 3h ¼.

Dal canto suo la Svizzera ha in cantiere le seguenti misure: nuovo tronco Mattstetten-Rothrist (nel quadro della prima tappa di Ferrovia 2000), nuovo traforo del Giura (ove necessario nella seconda tappa di Ferrovia 2000) la cui ubicazione geografica tra Basilea e Olten-Brugg non è stata ancora definita, nonché la costruzione di un ulteriore ponte a doppio binario sul Reno tra le stazioni badese e FFS di Basilea.

Per l'attuazione delle misure citate verrà applicato il principio della territorialità. In altri termini ogni Paese è competente sul proprio territorio. Il coordinamento è garantito da un comitato direttivo.

Il principio della territorialità vale anche per il finanziamento. Le opere che riguardano il territorio germanico saranno finanziate dalla Germania e analogamente avverrà per le opere effettuate in territorio svizzero. I lavori eseguiti in Svizzera e menzionati nell'accordo rientrano, in gran parte, nel quadro della pianificazione a lungo termine di Ferrovia 2000. Il loro finanziamento sarà garantito nel quadro del progetto sulla costruzione e il finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici. Le misure che non concernono Ferrovia 2000 saranno finanziate mediante il preventivo ordinario delle FFS.

Messaggio

1 Parte generale

11 Situazione iniziale

Il traffico internazionale delle merci e dei viaggiatori ha avuto da sempre un grande significato per la Svizzera, piccola Nazione senza materie prime e prevalentemente orientata sul commercio esterno. Nei prossimi decenni il mercato interno europeo e l'apertura dell'Europa dell'Est rafforzeranno il flusso del traffico attraverso i confini.

L'espansione del traffico stradale e aereo è al limite del tollerabile. Per questo motivo, d'intesa con l'Unione europea (UE) prevediamo di riservare alla ferrovia, ai fini di uno sviluppo sostenibile, una più ampia parte del mercato dei trasporti. L'UE pianifica e realizza la rete ferroviaria transeuropea in particolare per il trasporto viaggiatori ad alta velocità e il traffico combinato, che consentirà offerte più competitive e più attrattive.

Per salvaguardare la nostra economia e la qualità della vita della popolazione è indispensabile che la Svizzera si allacci alla rete ferroviaria ad alta velocità per evitare l'aggiramento da parte dei treni veloci nel traffico nord-sud che transiterebbero dalla Porta Burgundica e sulla nuova linea di base Lione-Torino (Moncenisio) o attraverso la galleria di base del Brennero. Inoltre, altri Paesi non attuerebbero linee d'accesso efficienti nel traffico importazione/esportazione con la Svizzera.

È nell'interesse della Svizzera integrare la NFTA nelle reti europee a grande rendimento per il traffico viaggiatori ad alta velocità e il traffico merci. Le saranno così garantiti collegamenti più brevi e più allettanti con i centri europei e il trasferimento su rotaia, in modo ecologico, del traffico merci con l'estero e del traffico di transito. In tal modo verrà avvantaggiata l'accessibilità al nostro Paese (cfr. allegato 1).

Per garantire un raccordo efficiente alla rete europea ad alta velocità, utilizzare al meglio il potenziale della NFTA ed impedire l'aggiramento della Svizzera nel traffico ferroviario, le linee di accesso internazionali devono disporre tempestivamente di sufficienti capacità e presentare ottime offerte. Il decreto federale del 4 ottobre 1991¹⁾ concernente la costruzione di una ferrovia transalpina (decreto sul transito alpino) dispone che la Confederazione operi per includere nella rete europea la Svizzera occidentale (art. 7), la Svizzera orientale (art. 8) e la Svizzera meridionale (art. 9).

L'articolo 6 e l'allegato 4 capoverso 5 dell'accordo del 2 maggio 1992²⁾ tra la Comunità economica europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto di merci su strada e per ferrovia precisa che deve essere aumentata la capacità su alcuni tronchi di linee in Germania, in particolare tra Mannheim e Basilea. Questa misura è parimenti menzionata nell'articolo 4B dell'accordo trilaterale

¹⁾ RS 742.104

²⁾ RS 0.742.71

del 3 dicembre 1991 tra la Repubblica federale di Germania, la Confederazione Svizzera e la Repubblica italiana sul trasporto combinato ferrovia/strada.

La Confederazione intende concludere, ai fini della pianificazione e del coordinamento globale delle linee d'accesso internazionali, accordi bilaterali con la Francia, la Germania e l'Italia di cui menzioneremo solo marginalmente gli obiettivi reciproci e le misure che verranno attuate nei collegamenti ferroviari internazionali.

Si prevede di firmare nei prossimi anni un accordo bilaterale per il raccordo della Svizzera romanda alla rete TGV francese, elaborato dal gruppo di studio franco-svizzero istituito nel 1991.

I Ministeri dei trasporti italo-svizzero collaborano, d'intesa con le autorità della Lombardia e del Canton Ticino, alla valutazione del corridoio ferroviario e a studi di fattibilità per una nuova linea Lugano-Milano. Il relativo esame di opportunità dovrebbe iniziare ancora quest'anno. Analogamente le Ferrovie federali svizzere e le Ferrovie dello Stato italiane esamineranno in comune le linee internazionali attraverso il San Gottardo e il Loetschberg con terminale a Milano, nonché la pianificazione di un sistema ferroviario nelle regioni del Sempione, Lago Maggiore, Novara e Genova. È stata adottata in merito una dichiarazione di intenti¹⁾.

Le discussioni per le pianificazioni e lo sviluppo degli allacciamenti ferroviari Svizzera-Italia si sono finora limitate a contatti informali tra le FFS e le FS. La Svizzera auspica pertanto di costituire un gruppo di lavoro ad hoc diretto da entrambi i Ministeri allo scopo di firmare un accordo bilaterale.

Il gruppo di lavoro germano-svizzero ha ultimato i lavori relativi agli allacciamenti ferroviari internazionali a nord della Svizzera che sono sfociati nel presente accordo parafato il 4 dicembre 1995 e successivamente firmato il ... 1996.

12 Obiettivo e limiti dell'accordo bilaterale con la Germania

L'accordo bilaterale tra il capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie e il Ministro dei trasporti della Repubblica federale tedesca verte sulle linee di accesso internazionali alla NFTA a nord del perimetro pianificato, incluso il raccordo della Svizzera orientale.

L'accordo non fissa i futuri provvedimenti in forma di progetti edilizi definitivi bensì coordina indicativamente le pianificazioni nazionali nella zona frontiera conferendo loro carattere cogente.

Aderendo all'accordo la Confederazione soddisfa l'obbligo di migliorare l'allacciamento della Svizzera orientale alla rete europea ad alta velocità conformemente al decreto sul transito alpino.

¹⁾Dichiarazione di intenti tra le Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni (FS) e le Ferrovie Federali Svizzere (FFS) per la pianificazione degli interventi alle linee ferroviarie di collegamento tra le due reti del 13 settembre 1995.

13 Accesso nord alla NFTA; pianificazione europea e programma germanico delle linee di comunicazione

131 Schema direttivo della rete ferroviaria europea ad alta velocità

Si presume che il traffico viaggiatori ad alta velocità abbia un avvenire sicuro. Secondo uno studio promosso dall'UE¹⁾ lo sviluppo sistematico di questa rete consentirà di raggiungere i 142 miliardi di viaggiatori/km entro il 2010, comprese le cosiddette linee essenziali. L'UE intende potenziare l'estensione di questa rete.

La linea Karlsruhe-Offenburg-Basilea-Zurigo/Berna figura nello schema direttivo della rete ferroviaria europea ad alta velocità e costituisce uno dei corridoi più importanti nel traffico nord/sud. Le norme di costruzione della nuova linea a doppio binario da costruire accanto a quella già esistente consentiranno di raggiungere una velocità di 250 km orari. In Svizzera la velocità autorizzata sulle nuove linee sarà di 250 km orari e di 200 km sul rimanente della rete ferroviaria ampliata.

Le linee Zurigo-Sciaffusa-Stoccarda e Zurigo-San Gallo-Monaco figurano nello schema citato in quanto linee di allacciamento tra i corridoi ad alta velocità della NFTA e la linea di Mannheim-Stoccarda-Monaco-Salisburgo-Vienna. Non è stato predisposto alcun aumento della velocità su queste linee.

132 Programma delle linee di comunicazione della Repubblica federale di Germania

La Germania allestisce a intervalli regolari un programma federale delle linee di comunicazione che fissa a medio e lungo termine l'ampliamento e la sistemazione della ferrovia, della strada, delle vie di navigazione interna e del traffico aereo e gli investimenti che consentono di coordinare la politica dei trasporti e di interconnettere il sistema dei trasporti. Quello più recente risale al 1992.

La maggior parte degli investimenti riguarda i «progetti di trasporto per l'unità tedesca». La Germania accorda a questi progetti una funzione chiave ai fini dell'integrazione dei vecchi e nuovi Länder sicché urge l'elaborazione dei piani e l'allestimento dei lavori. Complessivamente la Germania intende investire 57 miliardi di marchi tedeschi nei progetti di trasporto per l'unità tedesca. Oltre a questi importanti investimenti prevede di destinare altri fondi al traffico internazionale.

Il programma federale delle linee di comunicazione valuta i nuovi progetti di investimento sulla scorta di criteri macro-economici, ecologici e di traffico che vengono successivamente suddivisi in due categorie, ossia «fabbisogni urgenti» e «altri fabbisogni». Con i fondi che verranno stanziati sino al 2010 si potranno realizzare i progetti della prima categoria. Il mandato di pianificazione è illimitato.

¹⁾ Commissione europea: L'alta velocità in Europa, Lussemburgo 1995.

Nel programma in questione è data la precedenza alla linea a quattro binari Karlsruhe-Offenburg-Friburgo in Brisgau-Basilea sino a Müllheim (città situata tra Friburgo in Brisgau e Basilea, cfr. all. 2). I costi per la prima tappa sono valutati a 5,5 miliardi di marchi. La tratta Müllheim-Basilea è stata finora considerata progetto internazionale la cui attuazione necessita un accordo bilaterale. I progetti di questo genere rientrano nella categoria «fabbisogni urgenti» solo se soddisfano i criteri usuali di redditività economica. Il Ministero tedesco dei trasporti ritiene che la sistemazione a quattro binari di questa tratta debba essere definita urgente.

Le linee tra Stoccarda e il confine germano-svizzero, come anche tra Ulm, Monaco e il confine germano-austriaco, figurano parimenti nel programma 1992 in quanto progetti internazionali che necessitano di un accordo bilaterale. Per tutti i progetti internazionali, 13 in totale, la Germania ha previsto a scopo cautelativo 8 miliardi di marchi per i fabbisogni urgenti e 3 miliardi di marchi per gli altri fabbisogni.

14 Pianificazione a lungo termine dei grandi progetti ferroviari: principi

Mentre l'infrastruttura dei grandi progetti ferroviari viene attuata con sempre maggiore lentezza, lo sviluppo tecnico, in particolare nell'ambito della regolazione dei treni (inclusa la segnaletica nelle cabine di guida) e del materiale rotabile, si è notevolmente evoluto nell'ultimo decennio. I costi per l'acquisto e la gestione dei treni a cassa inclinabile sono diminuiti e sono paragonabili a quelli dei treni ordinari. Con il progetto di sviluppo aziendale ELKE (aumento della capacità della rete di base) e il progetto CIR (guida assistita da ordinatore) la Deutsche Bahn SA intende aumentare l'efficienza della propria rete sino al 30 per cento.

La pianificazione ferroviaria richiede un approccio differenziato e flessibile. Gli obiettivi non si raggiungono esclusivamente con infrastrutture relativamente costose e rigide bensì predisponendo un pacchetto di provvedimenti che interessino l'esercizio e l'organizzazione ferroviaria, la tecnica e l'infrastruttura. Nell'ambito ferroviario la pianificazione è imperniata soprattutto su obiettivi che tengano conto dell'offerta prevista. La prima tappa di Ferrovia 2000 ne è un chiaro esempio. L'attuazione elastica dei progetti consente di fronteggiare i rapidi mutamenti delle condizioni quadro.

15 Attività del gruppo di lavoro bilaterale

151 Mandato e composizione del gruppo di lavoro

Fondandosi sull'articolo 8 del decreto federale sul transito alpino, gli allora Ministri dei trasporti tedesco e svizzero hanno istituito nel 1992 - poco dopo la votazione popolare del 27 settembre sulla NFTA - un gruppo di lavoro germano-svizzero con il compito di esaminare le misure atte a garantire a lungo termine la capacità delle linee d'accesso nord alla NFTA e di elaborare un ac-

cordo bilaterale. Oltre ai rappresentanti del Ministero tedesco dei trasporti e dell'Ufficio federale svizzero dei trasporti, il gruppo includeva anche rappresentanti della Deutsche Bahn SA e delle FFS.

152 Studio del futuro volume di traffico

152.1 In generale

Le linee tra la Germania e la Svizzera smaltiscono - nel traffico merci - il transito nord-sud attraverso le Alpi e gli scambi commerciali tra il nostro Paese e quelli del nord Europa. Il traffico merci attraverso l'Arco alpino è caratterizzato soprattutto dagli interscambi dell'Italia con i suoi partner dell'UE.

152.2 Traffico merci

Tra Ventimiglia (zona di confine italo-francese sulla Costa Azzurra) e Tarvisio (zona di confine Italia-Austria-Slovenia), il transito stradale e ferroviario delle merci attraverso le Alpi ha raggiunto i 63,7 milioni di tonnellate nel 1994. Le previsioni sull'evoluzione del transito delle merci attraverso le Alpi sono in linea di massima concordanti. Questo traffico dovrebbe mediamente raddoppiare entro il 2020 e passare a 130-140 milioni di t.

L'insieme del traffico transalpino determinante per la pianificazione (traffico interno - importazione - esportazione - transito) aveva raggiunto un volume di 106,4 milioni di t nel 1994. Tra Ventimiglia e Tarvisio la percentuale del traffico stradale rispetto all'insieme del transito delle merci attraverso le Alpi (t nette) è passata dal 52 per cento (1984) al 62 per cento (1994). Il programma tedesco di vie di comunicazione presenta cifre analoghe. Concordiamo con l'UE che per eliminare questa tendenza si dovranno costruire nuove ferrovie a lento declivio attraverso le Alpi.

Tra Ventimiglia e Tarvisio la percentuale svizzera nel traffico merci attraverso le Alpi è attualmente del 22 per cento. I francesi registrano una percentuale del 42 per cento e gli austriaci del 36 per cento. Parte del transito merci su strada attraverso le Alpi aggira la Svizzera passando dal Brennero o dai passi francesi del Monte Bianco e del Frejus. Il motivo di questi aggiramenti sono le 28 t massime imposte dalla Svizzera agli autotrasportatori e il divieto di circolazione degli autocarri nelle ore notturne. Il percorso più breve per oltre la metà del transito delle merci attraverso le Alpi sarebbe l'attraversamento della Svizzera.

Fatta eccezione del transito delle merci attraverso le Alpi, non dobbiamo trascurare lo scambio di merci tra la Svizzera e la Germania (importazioni/esportazioni). Tenendo sempre presente il programma tedesco, il gruppo di lavoro germano-svizzero è del parere che il traffico di importazione/esportazione tra i due Paesi raggiungerà nel 2010 i 27,5 milioni di t, 13 milioni dei quali (47%) su rotaia.

152.3 Traffico viaggiatori

Il traffico ferroviario dei viaggiatori attraverso le Alpi e su strada totalizza 60-70 milioni di percorsi. Circa i tre quarti dei viaggiatori utilizzano la strada, un sesto la ferrovia e un dodicesimo l'aereo.

Nel traffico viaggiatori si favorisce di norma il percorso più breve. Nel transito ferroviario dei viaggiatori attraverso le Alpi la linea della Renania superiore via Basilea serve la Scandinavia e Amburgo/Berlino-Francoforte sul Meno-Mannheim-Karlsruhe verso nord e Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Italia meridionale a sud. La ferrovia denominata del Gäu, Stoccarda-Sciaffusa-Zurigo, serve il traffico da e per la regione di Stoccarda.

Nel traffico di transito Germania-Italia, il Brennero è di gran lunga l'itinerario più breve tra Monaco-Norimberga-Ratisbona-Passau e Milano nonché Verona-Bologna-Firenze-Roma e l'Italia meridionale. Attualmente il tempo di percorrenza sulla tratta Monaco-Verona attraverso il Brennero è di 5 ore e mezzo; sulla tratta Monaco-Milano via Brennero con cambiamento di treno a Verona è di 8 ore e mezzo contro le 9 ore e venti minuti via Zurigo attraverso il San Gottardo. Con la linea di base del Brennero il tempo di percorrenza Monaco-Verona sarà di 2 ore e mezzo.

152.4 I diversi corridoi: varianti

Nel quadro delle attività del gruppo di lavoro bilaterale sono state esaminate quattro varianti elencate qui di seguito secondo le modalità del programma tedesco delle linee di comunicazione (cfr. all. 2):

- Karlsruhe-Offenburg-Friburgo in Brisgau-Basilea,
- Stoccarda-Singen-Sciaffusa-Zurigo,
- Monaco-Lindau-Bregenz-San Gallo-Zurigo e
- Ulm-Lindau-Bregenz-San Gallo-Zurigo.

La linea del Reno superiore Karlsruhe-Offenburg-Basilea è il principale corridoio d'accesso nord per il traffico viaggiatori e delle merci. Al termine dei lavori di costruzione menzionati nel citato programma del 1985, la durata dei percorsi Basilea FFS-Karlsruhe e Basilea FFS-Francoforte sarà rispettivamente di 1 ora e mezzo e di 2 ore e mezzo. Nella pianificazione a lungo termine i valori corrispondenti saranno di 1 ora e venti minuti e 2 ore e 15 minuti.

Con l'ampliamento graduale della linea del Reno superiore, per recarsi a Stoccarda sarà preferibile passare dall'altopiano svizzero via Basilea invece che da Zurigo.

Le linee Stoccarda-Singen-Sciaffusa-Zurigo e Monaco-Lindau-San Gallo-Zurigo sono soprattutto adibite al traffico viaggiatori. Non va trascurata l'importanza di queste linee nel contesto del traffico merci anche se di minore entità rispetto a quella del Reno superiore. Con le nuove infrastrutture, previste nel progetto di costruzione e finanziamento dei trasporti pubblici, 80 treni merci provenienti dalla Germania meridionale potranno circolare quotidianamente attraverso le Alpi passando dalla regione del lago di Costanza. Questo basterà a smaltire tutto il volume del traffico merci.

Nel traffico viaggiatori all'incirca 330 persone utilizzano giornalmente la linea Stoccarda/Zurigo. Il volume è troppo debole per giustificare la costruzione di una nuova tratta; pur riducendo il tempo di percorrenza a 2 ore si arriverà al massimo a 550 viaggiatori (traffico intermedio escluso).

Il traffico viaggiatori è altrettanto debole fra Monaco e Zurigo poiché la media è di 520 passeggeri giornalieri. Anche in questo caso la costruzione di una nuova tratta o l'elettrificazione della linea non sono auspicabili. Pur riducendo a 2 ore e mezzo il tempo di percorrenza tra le due città, cosa che necessiterebbe la costruzione di nuove tratte costose, il traffico non supererebbe i 2000 viaggiatori giornalieri. Le FFS trasportano attualmente circa 11 000 viaggiatori/km.

Per la Svizzera le linee Zurigo/Stoccarda e Zurigo/Monaco costituiscono tuttavia un importante punto di allacciamento all'asse ad alta velocità Mannheim-Stoccarda-Monaco-Salisburgo-Vienna. Lo sviluppo e la rivalutazione di queste due linee sono di vitale importanza per il nostro Paese. Una nuova offerta consentirà di dirottare maggiormente sulla rotaia il traffico intercity Zurigo-Stoccarda e Zurigo-Monaco.

La linea di Ulm-Lindau smaltisce soprattutto il traffico regionale.

16 Integrazione dei Cantoni

L'accordo riveste particolare importanza per i Cantoni situati lungo gli assi ferroviari. Prima di parafarlo la delegazione svizzera al gruppo bilaterale di lavoro ne ha discusso officiosamente i termini con i rispettivi collaboratori.

2 Parte speciale

21 Finalità essenziale dell'accordo: coordinamento reciproco e aumento dell'attrattiva delle linee secondo i fabbisogni (art. 1)

L'accordo bilaterale precisa gli scopi della pianificazione intrapresa dalla Confederazione Svizzera e dalla Repubblica federale di Germania. L'articolo 1 dispone che le Parti si sforzeranno di garantire la capacità del traffico ferroviario internazionale dei viaggiatori e delle merci e, nel quadro delle rispettive competenze, di coordinare le misure applicabili all'infrastruttura ferroviaria. L'accordo garantisce in tal modo ai due Stati la sicurezza della pianificazione relativa a questo traffico.

22 Linea del Reno superiore, accesso nord alla NFTA (art. 2)

221 In generale

Per l'attuazione delle misure contenute nell'accordo bilaterale, è determinante il diritto nazionale di ciascuna Parte (art. 2 cpv. 1). L'articolo 2 capoverso 2

stabilisce in particolare che l'aumento della capacità e i miglioramenti dell'attrattiva della linea verranno effettuati progressivamente in funzione della domanda di trasporto e con reciproco accordo. Le strozzature locali saranno prioritariamente soppresse.

222 Provedimenti da parte della Germania

(art. 2 cpv. 2 lett. a)

Siccome nel traffico merci la linea del Reno superiore è la principale via d'accesso alla NAFTA, i provvedimenti infrastrutturali della Germania si concentrano su questo asse. A breve termine la capacità dell'attuale doppio binario Karlsruhe-Offenburg-Basilea verrà potenziata con tecniche moderne di regolazione del traffico (CIR-ELKE). A medio termine lo sviluppo graduale di questo corridoio sarà realizzato in funzione della domanda di trasporto al fine di disporre di quattro binari sul percorso sino a Basilea. Queste misure sono menzionate nell'articolo 2 capoverso 2 lettera a dell'accordo.

L'ampliamento a quattro binari della tratta Karlsruhe-Müllheim presenta diversi stadi di attuazione. Sono in corso i preparativi per la tratta Müllheim-Basilea.

223 Provedimenti da parte svizzera

(art. 2 cpv. 2 lett. b)

223.1 Compendio

Secondo l'articolo 2 capoverso 2 lettera b dell'accordo, i provvedimenti che la Svizzera dovrà adottare sono i seguenti: nuova tratta Mattstetten-Rothrist, nuova trasversale del Giura e costruzione di un nuovo ponte a doppio binario sul Reno tra le stazioni badese FFS di Basilea.

223.2 Nuova tratta Olten-Berna

La costruzione della tratta Mattstetten-Rothrist tra Berna e Olten rientra nella prima tappa di Ferrovia 2000. I lavori sulle sezioni Mattstetten-Koppigen e Murgenthal-Rothrist sono già iniziati (cfr. all. 3). Le sezioni tra Koppigen e Murgenthal sono oggetto di una procedura di approvazione dei piani che sarà ultimata entro la fine di quest'anno. L'attivazione dell'intera tratta è prevista per il 2005.

223.3 Nuova trasversale del Giura

La necessità di una nuova trasversale del Giura tra Basilea e Olten-Brugg è già stata esaminata nel quadro delle pianificazioni della seconda tappa di Ferrovia 2000. In uno studio interno le FFS hanno esaminato le tre varianti di base Wi-

senberg Est, Geissfluh e Bözberg di base (cfr. all. 4) concludendo che andavano riesaminate in maniera più approfondita le varianti Wisenberg e Bözberg.

Il carattere multifunzionale della nuova trasversale del Giura è fondamentale per la prosecuzione della pianificazione. La nuova linea integra la nuova rete ferroviaria europea ad alta velocità e serve il traffico di transito europeo nord-sud attraverso la Svizzera. Inoltre riduce il tempo di percorrenza nel traffico non-stop tra Basilea e Zurigo istituendo così un mercato potenziale. Per il rimanente della rete crea capacità supplementari per il RER nelle regioni di Zurigo e di Argovia, nonché nella regione basilese. I dati delle diverse tappe di pianificazione non sono ancora stati forniti poiché dipendono dall'evoluzione della domanda. Attualmente si esamina la fattibilità tecnica delle due varianti.

223.4 Ponte a doppio binario sul Reno a Basilea

La posa di quattro binari tra le due rive del Reno è di notevole importanza per la pianificazione del traffico basilese. Parallelamente all'attuale ponte a doppio binario, che collega le stazioni badese e FFS di Basilea, verrà costruito un nuovo ponte a doppio binario che smaltirà non solo il traffico internazionale a lunga percorrenza ma anche il traffico RER nella regione di Basilea e migliorerà in definitiva la qualità degli allacciamenti agli impianti ferroviari della regione stessa.

Il bando internazionale del progetto ha già avuto luogo. Il progetto preliminare dell'opera sarà disponibile nell'estate 1996. La procedura di approvazione dei piani avrà inizio ancora quest'anno. I lavori verranno effettuati negli anni prossimi.

23 Linea Zurigo-Stoccarda/Monaco (art. 3)

L'articolo 3 dell'accordo precisa che le ferrovie dei due Stati adottano misure atte ad integrare le proprie reti limitrofe, in particolare allo scopo di rafforzare il corridoio Zurigo-Sciaffusa-Stoccarda e Zurigo-San Gallo-Monaco. Il tempo di percorrenza di ciascuna di queste linee sarà notevolmente ridotto di circa un'ora rispetto alla situazione attuale. Grazie all'utilizzazione dei treni a cassa inclinabile e al miglioramento puntuale di talune sezioni si potrà raggiungere Stoccarda, partendo da Zurigo, in 2 ore e 15 minuti e Monaco in 3 ore e 15 minuti.

I treni a cassa oscillante saranno messi in circolazione a partire dal 1998/99 tra Zurigo-Sciaffusa-Stoccarda. Siccome questa linea non sarà migliorata lungo l'intero percorso, l'obiettivo della riduzione del tempo di percorrenza non sarà totalmente attuato in quel periodo.

Per il corridoio Zurigo-Stoccarda-Monaco saranno acquistate composizioni di treni diesel a cassa inclinabile per il traffico a lunga percorrenza. Rispetto ai locomotori diesel tuttora in circolazione saranno nettamente più rispettosi dell'ambiente dato che ridurranno di molto la durata del percorso. Non si è an-

cora deciso se sarà il caso di istituire una società speciale per l'esercizio della linea (paragonabile alla società Cisalpino, nel traffico transalpino con Milano). I costi del materiale rotabile saranno ripartiti tra le FFS e la Deutsche Bahn SA. La data di attivazione dei treni a cassa inclinabile su queste linee non è stata ancora fissata.

24 Altre misure e collaborazione delle ferrovie

(art. 4)

L'articolo 4 capoverso 1 dell'accordo bilaterale stabilisce che le Parti contraenti si impegnano ad adottare altre misure, in particolare ad intensificare la collaborazione per permettere l'armonizzazione delle caratteristiche tecniche nel traffico ferroviario transfrontaliero e per promuovere il coordinamento dell'utilizzazione degli impianti. Hanno peraltro convenuto di adoperarsi affinché il traffico ferroviario diretto venga agevolato nel passaggio del confine conformemente alle disposizioni legali dei due Stati.

L'articolo 4 capoverso 2 precisa che le Parti si adoperano per promuovere la collaborazione internazionale tra le compagnie ferroviarie dei due Stati.

25 Procedura di applicazione delle disposizioni dell'accordo

(art. 5)

Per l'attuazione delle disposizioni menzionate nell'accordo è applicabile il principio della territorialità. Ogni Paese, infatti, è competente per la pianificazione sul proprio territorio. Secondo l'articolo 5 dell'accordo il coordinamento è garantito da un comitato direttivo che si riunisce una volta l'anno e si compone di rappresentanti del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie e del Ministero dei trasporti della Repubblica federale di Germania. Ove occorra anche di rappresentanti delle compagnie ferroviarie dei due Stati. Esso elabora il programma esecutivo delle misure menzionate.

Il comitato direttivo consente l'attuazione graduale dei progetti contemplati nell'accordo. Ai fini di una realizzazione flessibile, i fabbisogni potranno essere verificati annualmente e altre tappe di pianificazione potranno, se del caso, essere avviate in entrambi i Paesi. La partecipazione dei Cantoni e dei Länder ai lavori di pianificazione sarà garantita, ove necessario, dai rispettivi delegati del DFTCE e del Ministero tedesco dei trasporti nel comitato direttivo.

26 Durata dell'accordo

(art. 6)

La Svizzera auspica che questo accordo rimanga in vigore per tutta la durata dei lavori di costruzione della NFTA. In virtù dell'articolo 6 capoverso 2 l'accordo non può essere denunciato prima del 31 dicembre 2020. Anche dopo

l'apertura delle gallerie di base si disporrà di una base giuridica per ampliare le capacità delle linee d'accesso nord qualora il volume del traffico lo giustifichesse.

27 Opzioni a lungo termine (art. 2 cpv. 2c, art. 3)

L'accordo bilaterale consente altre opzioni a più lungo termine. Secondo l'articolo 3 si possono accelerare a lungo termine gli allacciamenti Zurigo e Monaco/Stoccarda grazie a estensioni e a nuove costruzioni, concentrando i percorsi ferroviari sulla tratta via Ulm. Per tale attuazione il volume del traffico deve garantire una redditività sufficiente.

Quale opzione a lungo termine si potrà sviluppare la linea a doppio binario del Reno superiore e creare un nuovo passaggio sul Reno a Stein-Säckingen, conformemente all'articolo 2 capoverso 2 lettera c. Tale progetto farà parte di un nuovo accordo bilaterale nell'ipotesi in cui si dovesse allentare maggiormente il nodo ferroviario di Basilea.

Siccome il presente accordo non incide sul perimetro della pianificazione prevista per il raccordo della Svizzera orientale alla NFTA, l'eventuale costruzione della galleria dell'Hirzel non è inclusa. Tuttavia l'accordo non ostacola l'ulteriore attuazione di questa galleria.

28 Integrazione dell'Austria per la realizzazione di eventuali misure nella regione di Bregenz

Il gruppo di lavoro bilaterale non comprendeva rappresentanti austriaci benché il corridoio Zurigo-San Gallo-Monaco attraversi il territorio austriaco nella regione di Bregenz. Si è rinunciato a chiedere all'Austria di partecipare a questo stadio dei lavori di pianificazione poiché le capacità dell'area di Bregenz soddisfano i fabbisogni previsti. L'informazione dell'Austria è garantita dalle Ferrovie federali austriache.

Qualora la zona di Bregenz venisse inclusa direttamente, riteniamo che si debba integrare tempestivamente l'Austria nel comitato direttivo per evitare l'insorgere di difficoltà legate alla capacità.

3 Ripercussioni

31 Ripercussioni finanziarie e sull'effettivo del personale

311 In generale

Visto che al finanziamento si applica il principio di territorialità, la Germania finanzia i provvedimenti sul suo territorio e la Svizzera i provvedimenti sul territorio svizzero. La maggior parte dei provvedimenti concernenti la Svizzera e contenuti nell'accordo fanno già parte della pianificazione a lungo termine di Ferrovia 2000.

Né l'Amministrazione federale né i Cantoni e i Comuni dovranno assumere personale supplementare.

312 Ripercussioni per la Confederazione

La nuova tratta Mattstetten-Rothrist e la nuova trasversale del Giura figurano nel rapporto sul progetto Ferrovia 2000 le cui ripercussioni finanziarie sono menzionate nel messaggio del 16 dicembre 1985 sulla costruzione di nuove linee delle Ferrovie federali svizzere¹⁾ e nel rapporto dell'11 maggio 1994 concernente la prima tappa di Ferrovia 2000²⁾. Per il momento non è stata fornita alcuna indicazione sui costi per la nuova trasversale del Giura. Secondo lo stato attuale della pianificazione, i costi del progetto rimaneggiato dovrebbero aggirarsi intorno ai 3,7-4,3 miliardi di franchi. Il suo finanziamento sarà garantito dal finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici come annunciato nel relativo messaggio.

La costruzione di un nuovo ponte a doppio binario sul Reno tra le stazioni badesa e FFS di Basilea sarà finanziata mediante il preventivo ordinario delle FFS come anche la quota svizzera concernente i treni a cassa inclinabile destinati al traffico a lunga distanza.

313 Ripercussioni per i Cantoni

Il programma di costruzione e di acquisto per il raccordo nord della NFTA non comporterà spese supplementari per i Cantoni.

32 Pianificazione del territorio e ambiente

Le ripercussioni sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente sono menzionate nel rapporto sul progetto di Ferrovia 2000 e nel messaggio sulla NFTA. Le rispettive spiegazioni rimangono valide. L'accordo bilaterale non pone nuove ulteriori esigenze di pianificazione. Gli obiettivi dei piani direttori cantonali non sono modificati.

I principali vantaggi derivanti dal potenziamento dell'attrattiva della rotaia sono legati al trasferimento del traffico stradale e aereo alla ferrovia. Per contro, la costruzione di nuove tratte e il relativo traffico supplementare pregiudicheranno il paesaggio, la natura e l'ambiente. È quasi certo che i rivieraschi potrebbero essere svantaggiati durante l'attuazione e l'esercizio delle nuove opere. In fase di pianificazione, attuazione e esercizio saranno rispettate le norme ecologiche. Le questioni ambientali legate alle finalità della pianificazione menzionate nell'accordo saranno trattate nel quadro dei lavori preparatori dei progetti.

Anche se tutta la Svizzera potrà fruire di collegamenti più rapidi e di una migliore qualità con l'attuazione di Ferrovia 2000, il raccordo alla rete ferroviaria

¹⁾ FF 1986 I 169

²⁾ FF 1994 III 620

tedesca avvantaggerà soprattutto le regioni frontaliere. Il nord ovest della Svizzera sarà rivalorizzato dall'estensione della capacità della linea del Reno superiore. La riduzione dei tempi di percorrenza verso le aree della Germania meridionale migliorerà l'accessibilità della Svizzera orientale lungo il corridoio Zurigo-Sciaffusa e Zurigo-Winterthur-San Gallo-St. Margrethen. Una rivalutazione della Svizzera occidentale e meridionale sarà garantita da accordi bilaterali analoghi con la Francia e con l'Italia.

4 Programma di legislatura

L'accordo integra la NFTA alla rete europea dei treni ad alta velocità e corrisponde al 14° obiettivo del programma di legislatura 1996-1999.

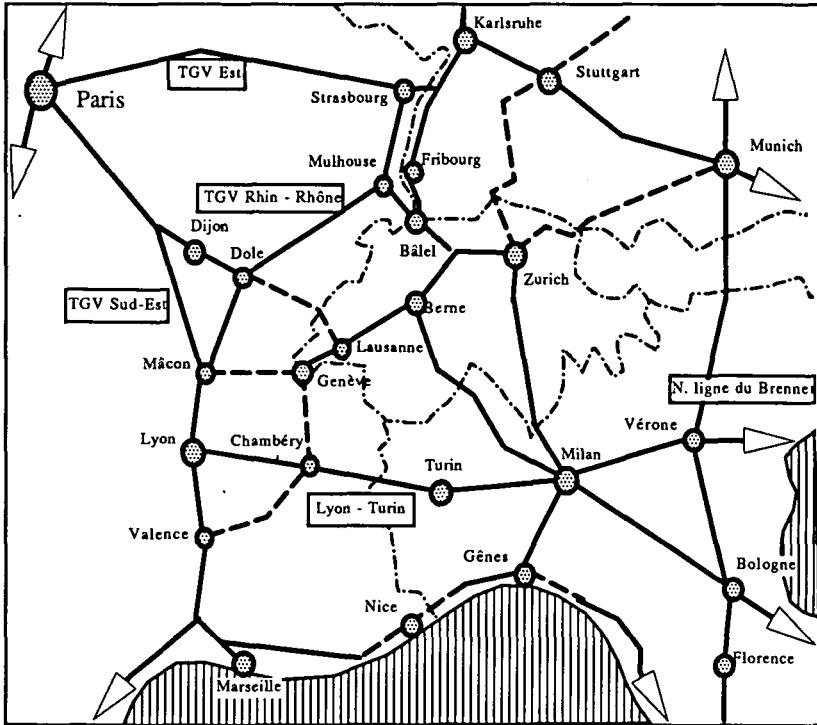
5 Basi legali

Il disegno di decreto federale concernente l'accordo bilaterale germano-svizzero sulla garanzia della capacità d'accesso nord alla nuova ferrovia transalpina (NFTA) si basa sull'articolo 8 della Costituzione federale che conferisce alla Confederazione la competenza di stipulare trattati internazionali. Conformemente all'articolo 85 numero 5 della Costituzione federale gli accordi internazionali devono essere approvati dalle Camere federali.

Secondo l'articolo 89 capoverso 3 della Costituzione federale i trattati internazionali sottostanno al referendum facoltativo se sono di durata indeterminata e sono indenunciabili, prevedono l'adesione a un'organizzazione internazionale o implicano un'unificazione multilaterale del diritto. L'accordo è valido sino al 2020 e non comporta l'adesione a un'organizzazione internazionale.

L'accordo non mira a uniformare il diritto su base multilaterale bensì a disciplinare le finalità della pianificazione per il traffico ferroviario internazionale con la Repubblica federale di Germania. Pertanto il presente decreto federale di approvazione non sottostà al referendum facoltativo.

La Svizzera nella rete ferroviaria europea ad alta velocità

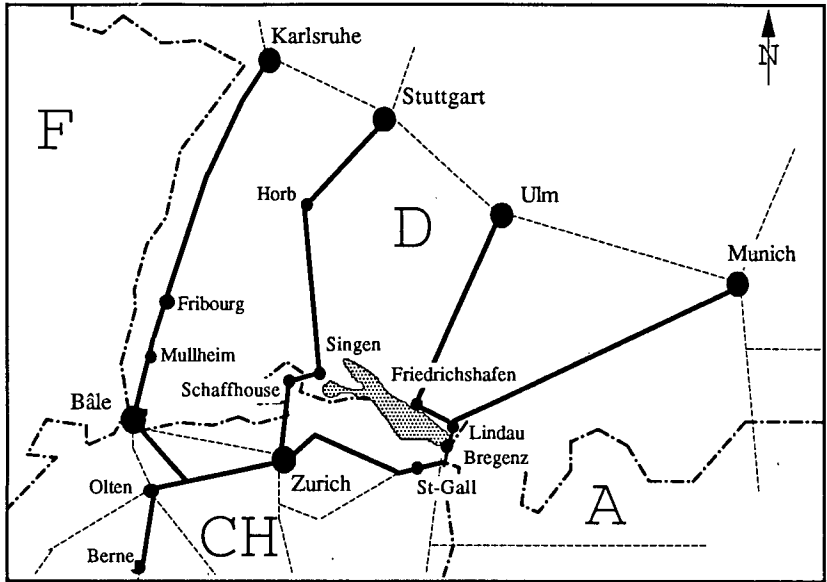


Legenda

- linee ad alta velocità attuali e previste
- - - linee di allacciamento

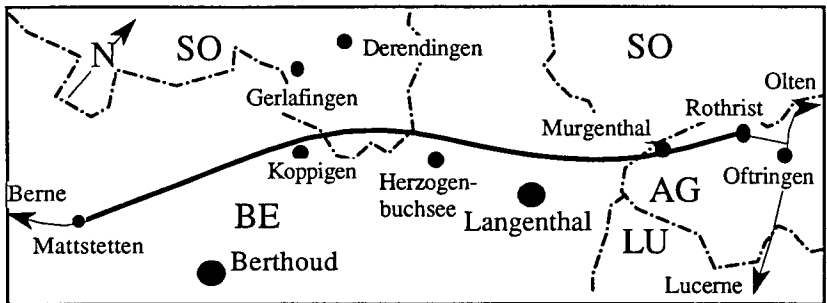
Fonte: Schema della rete ferroviaria europea ad alta velocità (2010), gennaio 1995

Carta sinottica dei corridoi previsti nell'accordo

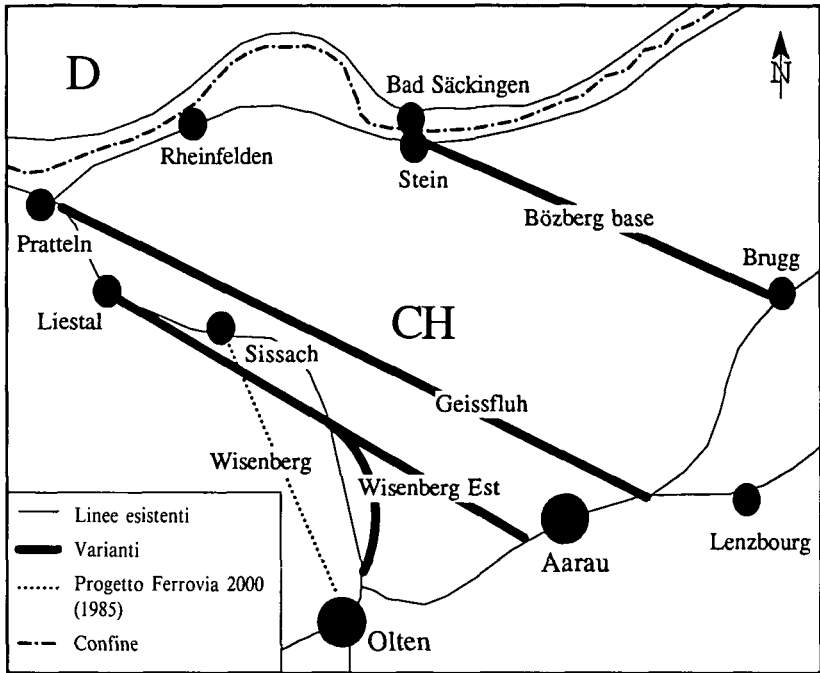


Allegato 3

Nuovo tronco Mattstetten-Rothrist



Corridoi studiati dalle FFS per la nuova trasversale del Giura



concernente l'accordo tra il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie e il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania sulla garanzia della capacità delle linee d'accesso nord alla NFTA

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 8 della Costituzione federale;

visto il messaggio del Consiglio federale del 26 giugno 1996¹⁾,

decreta:

Art. 1

¹ L'accordo bilaterale tra il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie e il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania sulla garanzia della capacità delle linee d'accesso nord alla nuova ferrovia transalpina (NFTA), firmato il ... giugno 1996 è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo.

Art. 2

Il presente decreto non sottostà al referendum.

8726

**tra il Capo del Dipartimento federale dei trasporti,
delle comunicazioni e delle energie e il Ministro dei trasporti
della Repubblica federale di Germania sulla garanzia della capacità
delle linee d'accesso nord alla nuova ferrovia transalpina (NFTA)**

Il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie e il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania,

desiderosi di creare i presupposti per un traffico ferroviario efficiente tra la Svizzera e la Repubblica federale di Germania, in particolare per garantire l'allacciamento alla NFTA,

con il proposito di garantire capacità sufficienti al traffico di transito,

desiderosi di tener conto delle esigenze di protezione dell'ambiente e della pianificazione del territorio di migliorare i raccordi con i grandi centri importanti e di alleggerire il traffico stradale,

considerato che il corridoio del Reno superiore via Karlsruhe-Friburgo in Brisgau-Basilea costituisce la principale linea d'accesso alla NFTA e che questo corridoio è parte integrante della rete transeuropea dell'UE,

consapevoli dello stretto legame tra il presente accordo, l'accordo del 2 maggio 1992 tra la Comunità economica europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto di merci su strada e per ferrovia (accordo sul transito) e l'accordo trilaterale del 3 dicembre 1991 tra il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania, il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie della Confederazione Svizzera e il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana sul miglioramento del trasporto merci combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere,

riconosciuta l'importanza della cooperazione tra le compagnie ferroviarie delle due Parti contraenti,

hanno convenuto, nel quadro delle rispettive competenze, quanto segue:

Articolo 1

Le Parti contraenti si impegnano a garantire, nel quadro delle rispettive competenze, la capacità del traffico ferroviario internazionale dei viaggiatori e delle merci tra la Repubblica federale di Germania e la Svizzera in particolare sulla linea principale d'accesso alla NFTA vale a dire Karlsruhe-Friburgo in Brisgau-Basilea con provvedimenti coordinati per l'infrastruttura dei binari.

¹⁾ Dal testo originale tedesco.

Articolo 2

(1) Per conseguire l'obiettivo di cui all'articolo 1 sono previsti i seguenti provvedimenti in funzione dei fabbisogni comuni per un traffico transalpino, fatta salva l'applicazione delle procedure richieste dalla legislazione nazionale di ciascuna Parte:

(2) In territorio svizzero e tedesco le capacità d'accesso nord alla NFTA, vale a dire la linea Karlsruhe-Friburgo in Brisgau-Basilea, saranno aumentate gradualmente in base alla domanda di traffico e saranno coordinate come segue:

a) Per la Germania:

- aumento della capacità dell'attuale linea a doppio binario con la posa di una segnaletica moderna per la regolazione dei treni (CIR-ELKE),
- aumento della capacità dell'attuale linea a doppio binario con la costruzione progressiva di un secondo doppio binario per eliminare le strozzature,
- quattro linee sull'intero percorso tra (Karlsruhe) - Offenburg e Basilea per l'utilizzazione totale della NFTA.

b) Per la Svizzera:

- costruzione di una nuova linea tra le regioni di Olten e di Berna (progetto Ferrovia 2000),
- costruzione di una nuova trasversale del Giura a partire dalla regione di Basilea,
- costruzione di un nuovo ponte a doppio binario sul Reno per completare la ferrovia di allacciamento tra le stazioni badese e FFS di Basilea.

c) A lungo termine, un ulteriore accordo potrà prevedere di migliorare la linea a doppio binario del Reno superiore con la costruzione di un nuovo passaggio sul Reno a Bad Säckingen.

(3) Con la presente concezione i corridoi

- Stoccarda-Zurigo e
- Monaco-Zurigo

continuano a dirottare il traffico regionale delle merci verso la NFTA e a servire la Svizzera orientale e la Germania meridionale.

Articolo 3

Le Parti contraenti si adoperano, nel quadro delle rispettive competenze, affinché le compagnie ferroviarie dei due Stati promuovano misure atte ad integrare le loro reti limitrofe, in particolare in vista del potenziamento dei corridoi Stoccarda-Zurigo e Monaco-Lindau-Zurigo. Grazie a treni a cassa oscillante e ad ampliamenti puntuali delle linee, i tempi di percorrenza si ridurranno a 2 ore e 1/4 tra Stoccarda e Zurigo e a 3 ore e 1/4 tra Monaco e Zurigo, con un'adeguata cadenza oraria dei treni. Si potrà ulteriormente prevedere la concentrazione dei treni sulla tratta Stoccarda/Monaco e Zurigo via Ulm.

Articolo 4

(1) Le Parti contraenti si impegnano a:

- a) intensificare la collaborazione per consentire l'armonizzazione delle caratteristiche tecniche del traffico ferroviario tra i due Stati,
- b) attuare provvedimenti in favore dell'utilizzazione coordinata delle linee citate nell'articolo 2 e ad
- c) adoperarsi affinché al passaggio del confine vengano istituite, nel traffico ferroviario diretto, facilitazioni in conformità delle prescrizioni legali di ciascuno Stato.

(2) Le Parti contraenti si impegnano a promuovere la collaborazione internazionale delle compagnie ferroviarie.

Articolo 5

(1) È istituito un comitato direttivo per trattare le questioni relative all'applicazione del presente accordo.

(2) Esso si compone di rappresentanti del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie e del Ministero dei trasporti della Repubblica federale di Germania. Le compagnie ferroviarie indicate nell'articolo 3 saranno consultate in caso di bisogno.

(3) Il comitato direttivo si riunisce almeno una volta l'anno. Esso elabora inoltre il programma d'esecuzione dei provvedimenti citati.

(4) Ogni Parte contraente può chiedere la convocazione del comitato direttivo se particolari circostanze lo esigono.

Articolo 6

(1) Il presente accordo entra in vigore appena le Parti contraenti si saranno notificate l'adempimento delle rispettive procedure necessarie a tal fine.

(2) Esso è valido sino al 31 dicembre 2020 e sarà tacitamente prorogato di anno in anno sempre che non sia denunciato per scritto da una delle Parti contraenti al più tardi tre mesi prima della fine di ogni anno civile.

Fatto a il 1996 in due esemplari in lingua tedesca.

Il capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie:

Il ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania:

Messaggio sulla garanzia della capacità delle linee d'accesso nord alla nuova ferrovia transalpina (NFTA) del 26 giugno 1996

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1996
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	31
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	96.051
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.08.1996
Date	
Data	
Seite	381-402
Page	
Pagina	
Ref. No	10 118 654

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.