

Convenzione

tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) alla rete italiana ad alta capacità (RAC)

Il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni

e

il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana,

denominati qui di seguito Parti contraenti,

desiderosi di creare le condizioni propizie a un traffico ferroviario competitivo tra la Svizzera e la Repubblica Italiana, al fine di assicurare il collegamento tra la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) e la rete italiana ad alta capacità (RAC),

auspicando di mettere a disposizione del traffico di transito capacità sufficienti,

animati dalla volontà di tener conto degli imperativi della protezione dell'ambiente e della pianificazione del territorio nonché di migliorare l'accessibilità ai centri importanti,

decisi a stabilire le condizioni quadro che permettano agli organismi ferroviari di sviluppare un'offerta ferroviaria attraente e competitiva nel trasporto transalpino internazionale viaggiatori e merci e di assicurare la sincronizzazione dei sistemi cadenzati per contribuire ad alleggerire il traffico stradale,

consapevoli che infrastrutture di trasporto competitive costituiscono la base per lo sviluppo e la competitività delle economie nazionali e delle regioni,

constatando che gli assi del Lötschberg/Sempione e del San Gottardo costituiscono gli attraversamenti alpini svizzeri per l'accesso in Italia e che essi fanno parte della rete transeuropea dell'Unione europea,

consapevoli che esiste uno stretto legame tra la presente Convenzione, l'Accordo del 2 maggio 1992 tra la Comunità europea e la Confederazione Svizzera sul trasporto merci per strada e per ferrovia (accordo sul traffico di transito) e l'Accordo 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 traffico merci combinato ferrovia-strada attraverso le Alpi svizzere (accordo trilaterale),

riconoscendo l'importanza che riveste la cooperazione tra gli organismi ferroviari delle due Parti contraenti,

esse convengono quanto segue nel quadro delle rispettive competenze:

Art. 1 Obiettivo

(1) L'obiettivo della presente Convenzione è di assicurare un collegamento ferroviario ottimale tra la nuova ferrovia transalpina svizzera (NFTA) e la rete ferroviaria italiana, in particolare con la rete ad alta capacità (RAC) e di garantire la capacità necessaria del trasporto ferroviario internazionale di viaggiatori e merci tra la Svizzera e l'Italia.

(2) Al fine di realizzare questo obiettivo, le Parti contraenti convengono, nel quadro delle rispettive competenze, di attuare misure coordinate in materia di infrastruttura ferroviaria, di esercizio razionale delle linee e di interoperabilità del materiale rotabile.

Art. 2 Campo d'applicazione

La presente Convenzione ha per oggetto il miglioramento dei collegamenti ferroviari italo-svizzeri tra le regioni italiane di Milano, Novara, Genova e le regioni svizzere di Zurigo, Basilea, Berna, Ginevra e Losanna.

L'elenco dei collegamenti interessati figura nell'allegato 1.

Art. 3 Prestazioni

(1) Le Parti contraenti si impegnano a facilitare le relazioni di trasporto tra le regioni menzionate nell'articolo 2 e a sviluppare un sistema di linee con capacità sufficienti tenendo conto dei trasporti pubblici interregionali transfrontalieri.

(2) Le capacità dell'infrastruttura e di esercizio saranno aumentate in maniera progressiva, coordinata e in funzione della domanda di trasporto e dell'evoluzione della tecnica ferroviaria.

Le prestazioni previste su ciascun collegamento figurano nell'allegato 2.

Art. 4 Misure

Per raggiungere l'obiettivo menzionato nell'articolo 1 sono previste le seguenti misure con riserva dell'applicazione delle procedure richieste dal diritto nazionale di ciascuna Parte:

- a) a breve termine:
 - adattamento della sagoma e interventi mirati sugli assi Lötschberg/Sempione - Milano e San Gottardo - Novara;
- b) a medio e lungo termine:
 - ottimizzazione dei raccordi con l'aeroporto di Malpensa;
 - interventi mirati e miglioramenti tecnici, al fine di aumentare la capacità e di migliorare il tempo di percorrenza in particolare sui seguenti assi:
 - Lötschberg/Sempione - Novara,
 - Lötschberg/Sempione - Milano,
 - San Gottardo - Milano,
 - San Gottardo - Novara;

- in funzione dello sviluppo delle esigenze di mercato e in base alla capacità delle infrastrutture relative ai collegamenti menzionati nell'allegato 1, si prevede sia l'ottimizzazione dei terminali esistenti, sia la messa in servizio di terminali supplementari per il trasporto combinato transalpino accompagnato e non accompagnato, al fine di migliorare le capacità dei terminali e i tempi di trasbordo;
- costruzione di una nuova linea ad alta capacità da Lugano verso Milano che colleghi la NFTA alla RAC.

Art. 5 Accordo tra le imprese ferroviarie

(1) Sulla base della presente Convenzione, le Parti contraenti sosterranno gli organismi ferroviari interessati nell'attuazione delle misure di ordine tecnico che saranno convenute tra loro.

(2) Le imprese summenzionate informano periodicamente il Comitato direttivo previsto nell'articolo 9 dei progressi realizzati per raggiungere gli obiettivi della presente Convenzione.

Art. 6 Finanziamento

(1) Le misure prese nel quadro della presente Convenzione sono finanziate dalle Parti contraenti sulla base delle competenze finanziarie relative alle infrastrutture ferroviarie proprie di ciascuna di esse.

(2) Le Parti contraenti esaminano ogni possibilità di partenariato pubblico/privato per finanziare le infrastrutture, nel caso in cui una tale soluzione costituisca un mezzo efficace per realizzarle.

(3) Il Comitato direttivo definito nell'articolo 9 controlla che le misure oggetto del finanziamento vengano effettuate per tappe, in maniera coordinata e in parallelo.

Art. 7 Collaborazione

(1) Le Parti contraenti si impegnano a:

- a) rafforzare la collaborazione in vista di armonizzare, nel rispetto della legislazione comunitaria, i parametri tecnici nel traffico ferroviario internazionale tra i due Stati;
- b) operare nel quadro delle rispettive competenze affinché gli organismi ferroviari dei due Stati favoriscano il coordinamento dell'esercizio delle linee ferroviarie menzionate nell'articolo 2 e nell'allegato 1;
- c) accordare alle imprese o ai raggruppamenti di imprese ferroviarie, stabilite nei rispettivi territori, l'accesso alle loro reti, sulla base dei diritti previsti nella legislazione comunitaria;
- d) raccomandare alle Autorità competenti dei due Stati di adottare sollecitamente le misure volte a facilitare il passaggio della frontiera nel traffico fer-

roviario internazionale. Le misure applicabili in materia figurano nell'allegato 3;

- e) incoraggiare, nel quadro delle rispettive possibilità, lo sviluppo del trasporto combinato.

(2) Le Parti contraenti si impegnano a promuovere la collaborazione internazionale degli organismi ferroviari, delle imprese di trasporto combinato nonché degli altri operatori della catena di trasporto.

Art. 8 Concessione del Sempione

Considerata la scadenza, il 31 maggio 2005, della concessione del 22 febbraio 1896 per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione, le Parti contraenti convengono di intraprendere, a partire dal 1° giugno 2000, negoziati per definire le future relazioni relativamente alla linea in questione.

Art. 9 Comitato direttivo

(1) È istituito un Comitato direttivo per trattare le questioni relative all'applicazione della presente Convenzione.

(2) Esso si compone dei rappresentanti del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e del Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana. Gli organismi ferroviari interessati saranno consultati in caso di necessità. Ciascuna Parte contraente stabilisce un organo di collegamento incaricato delle relazioni con i Cantoni o le regioni interessate.

(3) Il Comitato direttivo si riunisce almeno una volta l'anno. Assicura che sia dato seguito alle disposizioni della presente Convenzione ed elabora il programma di esecuzione delle misure citate. Il Comitato direttivo propone le modifiche degli allegati, che fanno parte integrante della Convenzione, ai Ministeri dei trasporti dei due Stati che hanno la competenza decisionale. Con effetto dal 1° gennaio 2005, e successivamente ogni cinque anni, gli allegati saranno riesaminati per tener conto dello sviluppo delle misure e prestazioni prese in considerazione.

(4) Il Comitato direttivo stabilisce il proprio regolamento interno.

(5) Ciascuna Parte contraente può chiedere la convocazione del Comitato direttivo se circostanze particolari lo esigono.

Art. 10 Entrata in vigore

(1) La presente Convenzione entrerà in vigore alla data di ricezione della seconda delle due notifiche con le quali le Parti contraenti si saranno notificate l'adempimento delle rispettive procedure interne.

(2) Essa è valida fino al 31 dicembre 2020 e sarà prorogata successivamente di anno in anno a meno che non sia denunciata per scritto da una delle due Parti contraenti al più tardi sei mesi prima della fine di ogni anno civile. Essa potrà essere modificata con il consenso delle Parti contraenti per via diplomatica e le relative modifiche entreranno in vigore alla data di ricezione della nota di risposta.

In fede di che, i sottoscritti rappresentanti, debitamente autorizzati dai rispettivi Governi, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatta a Basilea, il 2 novembre 1999 in due originali in lingua francese e italiana, i due testi facenti ugualmente fede.

Per il
Dipartimento federale dell'ambiente,
dei trasporti, dell'energia
e delle comunicazioni:

Per il
Ministero dei trasporti
e della navigazione
della Repubblica Italiana:

Allegato 1

All'articolo 2 Campi d'applicazione

(1) Le regioni menzionate nell'articolo 2 sono collegate principalmente dalle relazioni sottoindicate:

(Basilea-) Zurigo-San Gottardo-Milano;

(Basilea-) Zurigo-San Gottardo-Novara (-Genova);

(Basilea-) Berna-Lötschberg/Sempione-Novara (-Genova);

(Basilea-) Berna-Lötschberg/Sempione-Milano;

(Ginevra-) Losanna-Sempione-Novara (-Genova);

(Ginevra-) Losanna-Sempione-Milano.

(2) Nel quadro dei collegamenti summenzionati, sarà preso in considerazione un collegamento ottimale con l'aeroporto internazionale di Malpensa.

Allegato 2

All'articolo 3 Prestazioni

(1) Infrastruttura norme tecniche

- a) Le norme tecniche minime da raggiungere figurano nell'Accordo europeo del 1° febbraio 1991 sulle grandi linee di trasporto combinato internazionale e sulle installazioni connesse (AGTC) (cfr. in particolare l'allegato III).
- b) Le Parti contraenti si impegnano ad adattare le norme tecniche minime in funzione delle previsioni e dell'evoluzione del traffico e in modo da raggiungere le seguenti prestazioni ottimali:
 - numero di binari
 - doppio binario, nella misura in cui sia giustificato sul piano economico.
 - sagoma
 - profilo UIC C per le nuove costruzioni e profilo UIC B come norma minima per le linee principali esistenti.
 - capacità
 - il numero ottimale di treni giornalieri che possono circolare su ogni tratta sarà determinato in funzione delle necessità e in modo da offrire una capacità elevata e una grande precisione del movimento proprie di una grande linea internazionale.

(2) Terminali: norme minime di applicazione

- a) Le norme minime di applicazione da soddisfare figurano nell'Accordo europeo del 1° febbraio 1991 sulle grandi linee di trasporto combinato internazionale e sulle installazioni connesse (AGTC) (cfr. in particolare l'allegato IV lettere D ed E).
- b) La costruzione o il miglioramento di terminali per il trasporto combinato transalpino nel nord dell'Italia si effettuerà in funzione dell'evoluzione delle esigenze di mercato e in modo da soddisfare gli obiettivi definiti negli accordi internazionali tra la Svizzera e la Comunità europea in materia di trasporti.

(3) Parametri di qualità

- a) Le Parti contraenti adottano tutte le misure necessarie affinché, seguendo l'evoluzione della domanda del trasporto passeggeri su lunghe distanze e traendo profitto dai progressi tecnici, il tempo di percorrenza per i tragitti Berna-Milano, Losanna-Milano e Zurigo-Milano possa essere di circa due ore.
Particolare attenzione sarà accordata alla messa a disposizione di corrispondenze ottimali nelle stazioni di partenza e di arrivo summenzionate.
- b) Per il traffico merci, gli obiettivi dell'Accordo europeo del 1° febbraio 1991 sulle grandi linee di trasporto combinato internazionale e sulle installazioni

connesse (AGTC) (cfr. in particolare l'allegato IV) sono considerati come un'esigenza minima. A lungo termine, si prevede di mettere in servizio, attraverso le Alpi, treni merci più lunghi, più pesanti e più veloci.

- c) Il numero necessario di tracce messo a disposizione dagli organismi ferroviari dovrà essere adattato all'evoluzione del traffico interregionale transfrontaliero.
- d) Sono previste anche tracce per il trasporto combinato transalpino sia accompagnato che non accompagnato.

Allegato 3

All'articolo 7 Facilitazione dei passaggi alla frontiera

(1) I tempi di sosta dei treni per effettuare tutti i controlli alle frontiere saranno ridotti alla durata minima necessaria dal punto di vista tecnico, tranne che in circostanze debitamente giustificate.

(2) Nel traffico passeggeri, i controlli doganali saranno effettuati durante il viaggio, se non sarà possibile svolgerli durante la sosta normale (salita e discesa dei passeggeri), o durante una sosta tecnica (cambio di locomotiva).