

Messaggio

**concernente la Convenzione tra il Consiglio federale svizzero
e il Governo della Repubblica Francese relativa alla modernizzazione
e all'esercizio della linea ferroviaria tra Annemasse e Ginevra**

del 19 settembre 2014

Onorevoli presidenti e consiglieri,

con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, il disegno di decreto federale che approva la Convenzione del 19 marzo 2014 tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica Francese relativa alla modernizzazione e all'esercizio della linea ferroviaria tra Annemasse e Ginevra.

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

19 settembre 2014

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Didier Burkhalter
La cancelliera della Confederazione, Corina Casanova

Compendio

Il presente messaggio ha come oggetto la ratifica della Convenzione tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica Francese relativa alla modernizzazione e all'esercizio della linea ferroviaria tra Annemasse e Ginevra, firmata dalla Svizzera e dalla Francia a Parigi il 19 marzo 2014, nonché l'approvazione del finanziamento extraterritoriale da parte della Svizzera per la costruzione e la manutenzione di un binario a corrente di trazione svizzera nella stazione di Annemasse.

Contesto

La Convenzione tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica Francese relativa alla modernizzazione e all'esercizio della linea ferroviaria tra Annemasse e Ginevra disciplina la costruzione, la manutenzione, l'esercizio e le prescrizioni d'esercizio concernenti la tratta transfrontaliera tra Ginevra–Eaux-Vives e Annemasse, nonché il collegamento di tale linea a Ginevra-Cornavin. La Convenzione è stata firmata dalla consigliera federale Doris Leuthard e dal ministro Frédéric Cuvillier ed è sottoposta al Parlamento per la ratifica.

Contenuto del progetto CEVA

Il collegamento Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse ((CEVA) comprende la realizzazione in Svizzera di una nuova linea di circa 14 km fino alla frontiera francese, la trasformazione di due stazioni esistenti, la costruzione di quattro nuove stazioni nonché la realizzazione in Francia di una linea di 2 km fino alla stazione di Annemasse. Le Camere federali hanno riconosciuto l'importanza del progetto CEVA inserendolo nella lista dei progetti urgenti della legge federale del 6 ottobre 2006 sul fondo infrastrutturale. I costi stimati dei lavori in Svizzera ammontano a 1567 milioni di franchi (prezzi di ottobre 2008).

Il progetto CEVA permetterà di sfruttare una rete regionale (RER) che coprirà un perimetro compreso tra le stazioni di Losanna, Bellegarde, Annecy, Saint-Gervais ed Evian. Un bacino di utenti di quasi un milione di abitanti avrà così accesso a una rete ferroviaria di 230 km.

Affinché i treni svizzeri RegioExpress (RE) monocorrente possano raggiungere la stazione di Annemasse, la Convenzione prevede la costruzione di un binario supplementare a corrente di trazione svizzera nella stazione di Annemasse. In deroga al principio di territorialità, la Svizzera finanzia la costruzione e la manutenzione di questo binario con un importo forfettario unico di 15,7 milioni di euro.

Questa opera permetterà di potenziare l'offerta di prestazioni RE da Losanna a Annemasse senza trasformare i veicoli e di decongestionare la stazione di Ginevra-Cornavin. La costruzione di un binario di regresso per i treni RE fuori dalla stazione di Ginevra non è realizzabile né dal punto di vista dei costi né da quello della pianificazione territoriale. Per tale ragione il Consiglio federale ritiene giustificata la deroga al principio di territorialità al fine di adottare una soluzione più conveniente e in grado al tempo stesso di migliorare l'offerta.

Messaggio

1 Presentazione della Convenzione

1.1 Contesto

1.1.1 Dagli albori del progetto al protocollo d'intesa del 2002

Sin dalla costruzione della linea Lione–Ginevra e del suo prolungamento fino a Losanna nella seconda metà del XIX secolo, una delle costanti preoccupazioni del Governo ginevrino è stata quella di collegare Ginevra alla Savoia con la ferrovia. Già nel 1876, il Gran Consiglio del Cantone di Ginevra aveva incaricato il Consiglio di Stato di chiedere, a nome dello Stato, la concessione per una ferrovia che, passando da Carouge e Chêne, collegasse Ginevra con la frontiera francese in direzione di Annemasse. Tale concessione è stata accordata dall'Assemblea federale il 22 giugno 1877 e ha quindi portato alla firma della Convenzione del 14 giugno 1881¹ tra la Svizzera e la Francia per la congiunzione della ferrovia Ginevra–Annemasse colla rete ferroviaria della Savoia presso Annemasse.

La questione della realizzazione del collegamento Cornavin–Eaux-Vives è stata così risolta contemporaneamente a quella del riscatto della stazione di Cornavin e della linea Ginevra–La Plaine, grazie a una Convenzione tra la Confederazione Svizzera e il Cantone di Ginevra². Il 7 maggio 1912 la Confederazione Svizzera e il Cantone di Ginevra concludono dunque la Convenzione (di seguito «Convenzione del 1912») concernente il riscatto della stazione di Ginevra-Cornavin e della via ferrata da Ginevra a La Plaine (frontiera nazionale), la costruzione e l'esercizio di una linea di congiunzione tra la stazione di Cornavin e quella di Eaux-Vives e la cessione alle Ferrovie federali svizzere della ferrovia da Eaux-Vives alla frontiera nazionale presso Annemasse.

Nel 1986, il Consiglio di Stato chiede nuovamente al Consiglio federale la realizzazione della linea di raccordo La Praille–Eaux-Vives. Con scritto del 15 dicembre 1986, il capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e dell'energia risponde al Consiglio di Stato ginevrino che la Confederazione non intendeva mettere in dubbio la validità della Convenzione del 1912. Un gruppo di lavoro è dunque costituito per attualizzare l'accordo.

All'inizio degli anni Novanta, d'intesa fra Confederazione, FFS e Cantone di Ginevra è stato realizzato uno studio di attualizzazione degli elementi decisionali per il raccordo La Praille–Eaux-Vives.

Il 4 ottobre 2000, il capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) ha nuovamente ribadito, in uno scritto indirizzato al Consiglio di Stato, che la Convenzione del 1912 restava in vigore. Cionondimeno, sottolineava il profondo mutamento del contesto rispetto ad allora e le diverse condizioni esistenti al momento della firma della Convenzione, ritenendo quindi opportuno costituire un gruppo di lavoro composto da rappresentanti della

¹ RS 0.742.140.334.93

² Cfr. l'allegato alla legge federale del 10 luglio 1912 concernente lo sviluppo della rete delle Strade ferrate federali sul territorio ginevrino (RS 742.32).

Confederazione, delle FFS e del Cantone di Ginevra incaricato di attualizzare la Convenzione.

Per tale ragione la Confederazione, le FFS e il Cantone di Ginevra hanno negoziato un protocollo d'intesa³, firmato nell'aprile del 2002, al fine di attuare la Convenzione del 1912.

Nel 2000 e nel 2001, sono stati sbloccati due crediti di progettazione in vista del progetto di collegamento ferroviario Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse (CEVA). In seguito alla firma del protocollo d'intesa, un disegno di legge comprendente la parte cantonale del finanziamento del progetto è stato votato il 28 giugno 2002.

Dopo l'esposizione pubblica dei progetti iniziata nell'agosto 2004, i lavori della prima tratta, concernenti le modifiche della stazione di Ginevra-Cornavin, sono stati avviati nel settembre 2005. Il «nuovo» binario 1 è stato inaugurato il 21 dicembre 2006.

Nel gennaio 2009, il Consiglio di Stato ginevrino ha deciso di sottoporre un nuovo progetto di legge per il finanziamento complementare del CEVA, secondo un preventivo aggiornato, considerando alcuni miglioramenti e gli oneri relativi alla decisione d'approvazione dei piani. Il progetto è stato oggetto di referendum ed è stato sottoposto a votazione popolare nel novembre 2009. La popolazione ginevrina lo ha approvato a larga maggioranza, con il 61 per cento di voti a favore.

Il 22 settembre 2011, il Tribunale federale ha autorizzato l'avvio dei lavori su tutto il tracciato, ad eccezione dello scavo della galleria di Champel, per la quale è stato accordato un effetto sospensivo.

Il 15 novembre 2011, i lavori del CEVA prendono il via a La Praille, quasi cento anni dopo la firma della prima Convenzione tra la Confederazione, le Ferrovie federali e il Cantone di Ginevra.

1.1.2 Elenco delle date chiave che hanno condotto al progetto CEVA

- *1881*: firma della Convenzione tra la Svizzera e la Francia per la congiunzione della ferrovia Ginevra-Annemasse colla rete ferroviaria della Savoia presso Annemasse⁴;
- *1884–1888*: costruzione di una linea a un binario sulla tratta Eaux-Vives–Annemasse;
- *1912*: firma della Convenzione tra la Confederazione Svizzera, il Cantone di Ginevra e le FFS per la realizzazione di un collegamento Cornavin–Eaux-Vives–Annemasse;
- *1941–1949*: realizzazione della prima parte di quella che viene allora definita «linea di cintura», con la costruzione della tratta Cornavin–La Praille e del viadotto della Jonction (1941–1946);
- *1950–1968*: costruzione della stazione di smistamento di La Praille;

³ RU 2012 7

⁴ RS 0.742.140.334.93

- *1970–1990*: interruzione del progetto in seguito allo sviluppo dei mezzi di trasporto individuali;
- *1980*: richiesta della Confederazione Svizzera di riprendere il progetto dopo il 2000 dando la priorità al raccordo ferroviario dell'aeroporto internazionale di Ginevra;
- *1987*: messa in servizio del collegamento Cornavin–Ginevra-Aeroporto;
- Dal 2001: attualizzazione di quello che viene ormai chiamato progetto «CEVA»;
- *2002*: inaugurazione della stazione di Lancy-Pont-Rouge e firma del protocollo d'intesa;
- *2005–2006*: adeguamenti alla stazione di Cornavin con il prolungamento del binario 1 e dei marciapiedi;
- *2006*: avvio dei negoziati formali tra la Svizzera e la Francia sul progetto CEVA;
- *2008*: concessione dell'autorizzazione di costruzione e rigetto di tutte le opposizioni al progetto;
- *2009*: il popolo ginevrino approva in votazione popolare il finanziamento aggiuntivo per il progetto;
- *22 settembre 2011*: il Tribunale federale autorizza l'avvio dei lavori su tutto il tracciato, ad eccezione dello scavo della galleria di Champel, per la quale è stato accordato un effetto sospensivo;
- *14 novembre 2011*: firma della Convenzione tra la Confederazione, la Repubblica e Cantone di Ginevra e le FFS concernente il finanziamento del CEVA sul territorio svizzero;
- *15 novembre 2011*: avvio dei lavori del CEVA a La Praille;
- *1° febbraio 2013*: parafo della Convenzione da parte dei responsabili dei negoziati;
- *19 marzo 2014*: firma a Parigi, da parte della consigliera federale Doris Leuthard e del ministro dei trasporti Frédéric Cuvillier, della Convenzione⁵ tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica Francese relativa alla modernizzazione e all'esercizio della linea ferroviaria tra Annemasse e Ginevra (di seguito «la Convenzione»).

1.2 Il progetto sul territorio svizzero

Il CEVA comprende la realizzazione di una nuova linea per la maggior parte sotterranea di circa 14 km fino al confine francese, la trasformazione di due stazioni esistenti (Ginevra-Cornavin, Ginevra-Eaux-Vives) e la costruzione di quattro nuove stazioni (Lancy-Pont-Rouge, Carouge-Bachet, Champel-Hôpital e Chêne-Bourg). Il costo della parte svizzera del CEVA ammonta a circa 1567 milioni di franchi (prezzi di ottobre 2008, senza rincaro e IVA non recuperabile). La quota federale, di circa 869 milioni di franchi, è assicurata dal fondo infrastrutturale (550 milioni), comple-

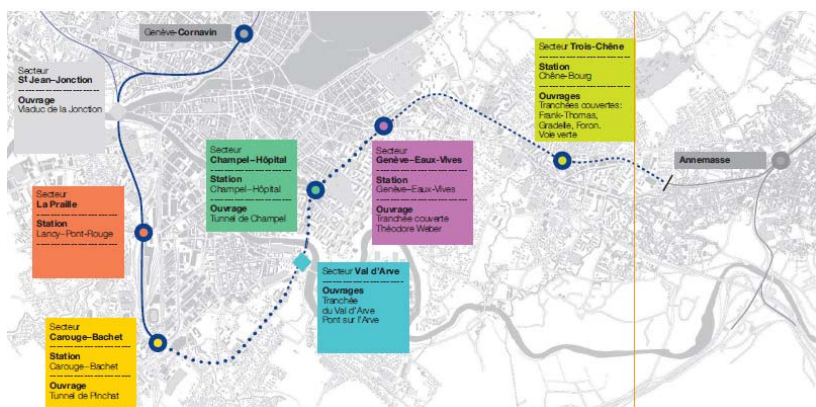
⁵ RS ...; FF **2014** 7115

tato dal saldo per la stazione di La Praille, dal riscatto dell'obbligo di manutenzione da parte del Cantone di Ginevra conformemente al protocollo d'intesa del 26 aprile 2002 e alla sua clausola aggiuntiva del 9 novembre 2011⁶, nonché dalla quota federale delle plusvalenze fondiari realizzate sulle vecchie imprese ferroviarie. Questi meccanismi finanziari sono descritti in dettaglio nella Convenzione del 14 novembre 2011 tra la Confederazione Svizzera, la Repubblica e Cantone di Ginevra e le FFS relativa al finanziamento del CEVA sul territorio svizzero.

Il Cantone di Ginevra finanzia un terzo dei costi delle nuove tratte e la Confederazione i restanti due terzi. Il Cantone di Ginevra finanzia l'80 per cento dei costi delle modifiche necessarie sulle tratte esistenti e la Confederazione il 20 per cento. La ripartizione definitiva dei costi potrà essere stabilita solo una volta conosciuti i costi effettivi.

La messa in servizio del CEVA è prevista per la fine del 2017. Secondo le ultime previsioni il ritardo atteso è di circa un anno e mezzo. La data d'inizio dell'esercizio a pieno regime non è ancora stata fissata.

Tracciato del progetto CEVA in Svizzera



1.3 Il progetto sul territorio francese

A partire dalla frontiera svizzera il CEVA sarà collegato a Annemasse in Francia con una linea di circa 2 km. Per assicurare il collegamento della linea sotterranea proveniente dalla Svizzera, la tratta sarà coperta a partire dalla frontiera per poi risalire progressivamente in superficie e raggiungere la stazione di Annemasse. Il tempo di percorrenza tra Ginevra-Cornavin e Annemasse sarà di 20 minuti, vale a dire la metà di quello attuale. È altresì prevista una modernizzazione dello snodo ferroviario circostante la stazione di Annemasse (Bellegarde, La Roche-sur-Foron, Evian).

La stima dei costi complessivi del CEVA in Francia è di 244 milioni di euro (ai valori attuali), di cui 133 milioni di euro per la sezione tra la frontiera svizzera e

Annemasse e 75 milioni di euro per i lavori alla stazione di Annemasse. Tali adeguamenti permetteranno una riattribuzione dei binari e la realizzazione di un marciapiede e di un binario con corrente a 15 000 volt 16,7 Hz per consentire l'accesso ai treni svizzeri monocorrente, dal momento che nella regione in questione la rete francese è dotata di corrente a 25 000 volt 50 Hz. I treni della rete regionale (RER) saranno bifrequenza, mentre i treni delle FFS per il traffico a lunga percorrenza previsti tra Losanna e Annemasse saranno unicamente monocorrente. Per tale ragione, in deroga al principio di territorialità, la parte del progetto volta a permettere l'entrata dei treni svizzeri alla stazione di Annemasse sarà finanziata dalla Svizzera. Il progetto francese sarà cofinanziato principalmente dallo Stato francese, dalla Regione Rodano-Alpi, dal Consiglio generale e le collettività dell'Alta Savoia e da *Réseau ferré de France* (RFF).

La parte francese del CEVA sarà messa in servizio contemporaneamente a quella svizzera.

1.4 Svolgimento dei negoziati

I negoziati formali concernenti il disegno di Convenzione tra la Confederazione, rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti, e la Francia, rappresentata dalla *Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer*, sono iniziati nel 2006 e già nel 2010 gran parte della Convenzione era conclusa. Ciononostante, a partire da tale data, le collettività territoriali francesi hanno avuto gravi problemi nel reperire i finanziamenti per questo progetto.

In occasione dell'incontro di maggio 2011, la ministra francese dell'ecologia, dello sviluppo sostenibile, dei trasporti e dell'edilizia, Nathalie Kosciusko-Morizet, ha assicurato alla consigliera federale a capo del DATEC che sarebbe stata individuata una soluzione per il finanziamento.

1.5 Risultato dei negoziati

Nell'aprile 2012 è in effetti intervenuto uno sblocco della situazione che l'8 aprile si è poi concretizzato con la sottoscrizione da parte dei partner francesi di una dichiarazione comune concernente il finanziamento del CEVA in Francia. Tale accordo ha permesso di concludere il disegno di Convenzione tra la Francia e la Svizzera oggetto del presente messaggio.

La Convenzione è stata parafata dai capinegoziatori il 1° febbraio 2013.

Conformemente alle disposizioni della direttiva 2012/34/UE⁷, la Francia ha notificato il disegno di testo parafato della Convenzione alla Commissione europea, la quale ha ritenuto che il processo di ripartizione delle tracce tra Ginevra-Eaux-Vives e la stazione di Annemasse nell'articolo 7 paragrafo 3 fosse disciplinato in modo troppo dettagliato. La Francia e la Svizzera hanno allora proposto di limitarsi a menzionare un obbligo di concertazione generico tra i due organismi nazionali di ripartizione

⁷ Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico, GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32.

delle tracce. La Commissione europea ha approvato la proposta e il disegno di accordo modificato.

La Convenzione è stata firmata il 19 marzo 2014 a Parigi dalla consigliera federale Doris Leuthard per la Svizzera e dal ministro dei trasporti Frédéric Cuvillier per la Francia.

2 Proposta del Consiglio federale

2.1 Sintesi del contenuto della Convenzione

Tra le considerazioni fatte, si ricorda in particolare che la realizzazione della linea ferroviaria tra Annemasse e Ginevra permetterà di conseguire uno degli obiettivi della Convenzione del 14 giugno 1881 tra la Svizzera e la Francia per la congiunzione della ferrovia Ginevra–Annemasse colla rete ferroviaria della Savoia presso Annemasse.

L'articolo 1 precisa l'oggetto della Convenzione, vale a dire la realizzazione e la gestione della linea a doppio binario tra Annemasse e Ginevra-Eaux-Vives, allo scopo di collegarla all'infrastruttura svizzera del CEVA fino alla stazione di Ginevra-Cornavin.

L'articolo 2 definisce alcuni termini utilizzati nella Convenzione.

Nell'articolo 3, le Parti contraenti s'impegnano a realizzare il secondo binario tra Annemasse e Ginevra-Eaux-Vives nonché a equipaggiare la linea con corrente di trazione e segnaletica svizzera, al fine di consentire l'accesso a convogli viaggiatori svizzeri monocorrente nella stazione di Annemasse. Il traffico merci sarà ammesso solo in casi eccezionali.

Se non altrimenti convenuto nel quadro di una Convenzione tra i gestori dell'infrastruttura come prevista dall'articolo 15, il gestore dell'infrastruttura francese (attualmente RFF secondo l'art. 14) è il committente dei lavori e il proprietario degli equipaggiamenti sul territorio francese. Sul territorio svizzero la committenza dei lavori spetta alle FFS che saranno inoltre proprietarie delle infrastrutture realizzate (art. 4).

Il principio di territorialità disciplina il finanziamento dei lavori, della manutenzione e del rinnovo della linea ferroviaria tra Annemasse e Ginevra-Eaux-Vives. Cionondimeno, in deroga a tale principio, la Svizzera si prenderà carico di un importo forfettario unico di 15,7 milioni di euro per finanziare i costi d'investimento e di manutenzione delle infrastrutture necessarie all'accesso dei treni svizzeri monocorrente nella stazione di Annemasse (art. 5).

Se non altrimenti convenuto nel quadro della Convenzione tra i gestori dell'infrastruttura menzionata nell'articolo 15, la manutenzione e il rinnovo della linea ferroviaria sono in linea di principio assicurati da RFF in Francia e da FFS in Svizzera (art. 6).

L'articolo 7 precisa che il gestore dell'infrastruttura svizzera regola la circolazione ferroviaria tra Annemasse e Ginevra-Eaux-Vives e fornisce la corrente di trazione. Fattura al gestore dell'infrastruttura francese i costi delle proprie prestazioni. Inoltre, la ripartizione delle capacità su questa linea sarà garantita dall'organo svizzero

d'attribuzione delle tracce, ad eccezione delle tracce della stazione di Annemasse, che saranno gestite da RFF.

I gestori dell'infrastruttura riscuotono i ricavi derivanti dall'infrastruttura, vale a dire i ricavi per le rispettive tratte (art. 8). Secondo l'articolo 9 paragrafo 2, la tariffazione nazionale dei titoli di trasporto sarà retta dal principio di territorialità. Per la tratta tra la frontiera svizzera e Annemasse sarà possibile una deroga, per consentire alla Regione di aumentare le tariffe in accordo con le imprese ferroviarie al fine di ottenere un'omogeneità con la tariffazione svizzera.

Secondo l'articolo 9 paragrafi 3 e 4, il trasporto di merci pericolose è escluso e le specifiche tecniche di interoperabilità europee concernenti la sicurezza nelle gallerie ferroviarie saranno applicabili alla linea ferroviaria tra Annemasse e Ginevra-Eaux-Vives.

Per facilitare ai viaggiatori il passaggio della frontiera, sarà concluso un accordo doganale tra la Svizzera e la Francia, che dovrà prevedere la messa a disposizione di un locale nella zona della stazione di Annemasse da adibire alle operazioni doganali (art. 10).

I titoli di trasporto emessi per i tragitti tra Annemasse e Ginevra-Cornavin non sono soggetti ad alcuna riscossione di imposte o tributi doganali. Sono fatte salve le disposizioni applicabili in materia doganale, di imposta sul valore aggiunto e di *contribution économique territoriale*, un contributo riscosso in Francia e legato al territorio (art. 11).

Gli articoli 12 e 13 riguardano il coordinamento tra le autorità nazionali per la sicurezza ferroviaria e le procedure di organizzazione dei soccorsi in caso d'incidente sulla linea ferroviaria. In caso d'intervento, un Comitato di sicurezza civile binazionale convaliderà i piani di intervento dei soccorsi.

L'articolo 16 contiene una clausola di arbitrato applicabile se l'esecuzione dei lavori previsti o l'interpretazione della Convenzione dovessero far emergere controversie che non possono essere composte dal Comitato direttivo franco-svizzero che tratta le questioni concernenti il collegamento della Svizzera alla rete ferroviaria francese.

L'articolo 17 prevede che la Convenzione entri in vigore dopo la notifica all'altra parte contraente della conclusione delle procedure interne necessarie per l'entrata in vigore della presente Convenzione. Essa può essere denunciata dopo 35 anni con un preavviso di almeno due anni prima della scadenza della sua validità.

2.2 Finanziamento extraterritoriale della Svizzera per l'infrastruttura svizzera a Annemasse

I treni regionali RER saranno composti da materiale rotabile bicornente utilizzabile sia per la rete svizzera sia per quella francese. Sarà così possibile offrire collegamenti diametrali diretti, come per esempio tra Coppet ed Evian.

I treni RegioExpress (RE) provenienti da Losanna e diretti ad Annemasse saranno composti da materiale rotabile svizzero adatto a circolare sulla rete interna. Il CEVA (tratta svizzera e francese) sarà provvisto di corrente di trazione svizzera (15 kV/16,7 Hz) e la circolazione sarà regolata da Losanna. L'impiego dei treni RE non creerà dunque problemi. Tuttavia, la stazione di Annemasse è elettrificata con corrente di trazione francese (25 kV/50 Hz) e la regolazione della circolazione è

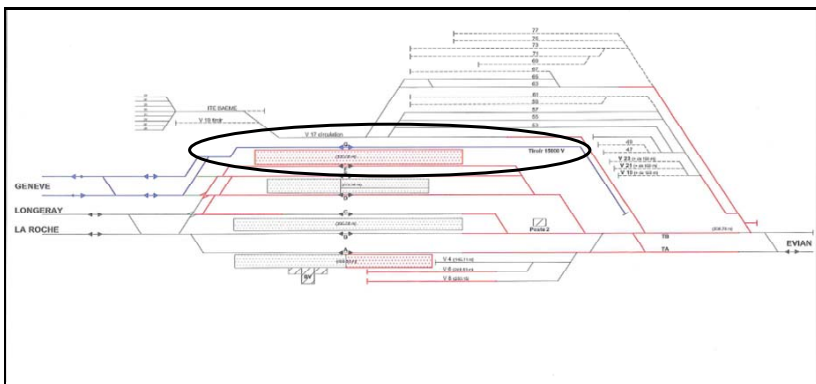
gestita sul posto. I treni RE non potrebbero dunque accedere al loro capolinea alla stazione di Annemasse.

Per garantire la completezza dell'offerta tra la Svizzera e la Francia, l'articolo 3 della Convenzione prevede la costruzione di un binario con corrente svizzera alla stazione di Annemasse. Il binario supplementare sarà costruito a est tra la stazione esistente e i fasci di binari merci.

La RFF stima i costi dell'opera in 14,5 milioni di euro, ai quali si aggiungono i costi di manutenzione, la cui stima forfettaria è di 1,2 milioni di euro. La Svizzera, tenuto conto dei propri interessi e del fatto che utilizzerà anch'essa l'infrastruttura sita in territorio francese, è pronta a prendersi carico di tali costi per un importo totale di 15,7 milioni di euro. L'approvazione della Convenzione da parte dell'Assemblea federale istituirà la base legale per il finanziamento di questo importo da parte della Confederazione nel quadro dei crediti disponibili.

Visto l'interesse preponderante della Svizzera a questo progetto, è prevista una deroga al principio di territorialità. Il finanziamento svizzero di un binario supplementare a corrente di trazione svizzera alla stazione di Annemasse è, secondo il Consiglio federale, la soluzione migliore in termini di rapporto costi-utilità. Il nuovo binario risolve da una parte il problema di capacità nel nodo di Ginevra-Cornavin e dall'altra evita di dover trasformare la flotta RE. Una misura analoga di raccordo dei treni in territorio svizzero sarebbe stata molto più costosa e avrebbe comportato problemi di pianificazione territoriale. Inoltre, l'offerta del traffico regionale transfrontaliero sarà integrata con un collegamento RE tra Losanna e la Francia.

Binario per accogliere i treni svizzeri alla stazione di Annemasse

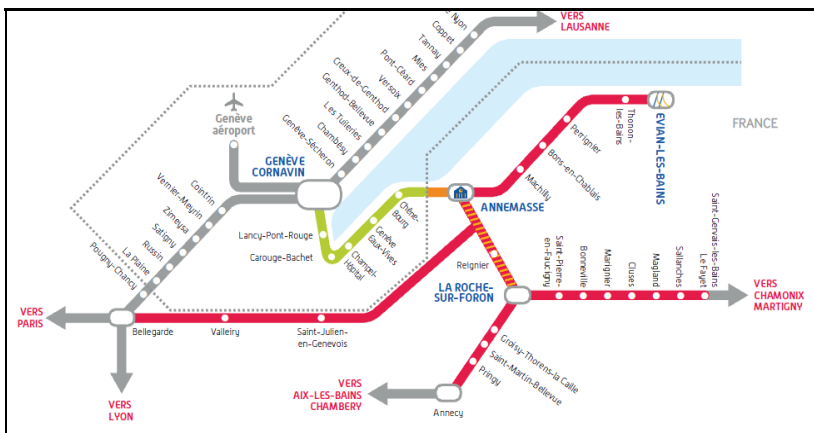


The map illustrates the railway network in the Geneva region, highlighting the following lines and stations:

- Geneva to Annecy Line:** Geneva - Annemasse - Machilly - Reignier - La Roche-sur-Foron - St-Martin-Bellevue - St-Julien-en-Genevois - Valeriy - Annecy.
- Geneva to Lausanne Line:** Geneva - Coppet - Tannay - Miss - Port-Claire - Versoix - Creux-de-Genthod - Genthod-Bellevue - Les Tuilleries - Chambésy - Genève-Sécheron - Genève-Aéroport - Zoraya - Salgin - Ruffin - La Plaine - Pessy-Chancy - Bellegarde.
- Geneva to Yverdon Line:** Geneva - Gland - Yverdon - Yverdon-Neuchâtel - Lausanne - Yverdon-Neuchâtel - Yverdon-Neuchâtel - Yverdon-Neuchâtel.
- Geneva to Annemasse Line:** Geneva - Annemasse - Machilly - Reignier - La Roche-sur-Foron - St-Martin-Bellevue - St-Julien-en-Genevois - Valeriy - Annecy.
- Geneva to Thonon-les-Bains Line:** Geneva - Perrignier - Thonon-les-Bains - Evian-les-Bains - St-Maurice.
- Geneva to Lausanne Line:** Geneva - Lausanne - Yverdon-Neuchâtel - Yverdon-Neuchâtel - Yverdon-Neuchâtel - Yverdon-Neuchâtel.

The map also shows the border between France and Switzerland, and the Lake of Geneva.

Futura rete francese con CEVA



3 Altre varianti esaminate e respinte

3.1 Riequipaggiare la flotta dei RE svizzeri

Sulla base di una stima delle FFS, riequipaggiare la flotta di RE svizzeri con sistemi bicornente avrebbe comportato costi notevoli, il termine di consegna dei convogli non sarebbe più stato garantito e la procedura di omologazione con la Francia sarebbe stata molto lunga e complessa. Il riequipaggiamento dei veicoli avrebbe inoltre limitato la flessibilità della flotta: le composizioni sostitutive non dotate dei due sistemi non avrebbero potuto essere impiegate fino in Francia. Inoltre, la manutenzione sarebbe stata più complessa e ciò avrebbe ridotto la produttività di un convoglio funzionante attualmente secondo la concessione del traffico a lunga distanza e dunque non sovvenzionato dallo Stato. Questa variante è stata respinta.

3.2 Capolinea dei treni RE a Cornavin

Il nodo di Ginevra, e segnatamente la stazione di Cornavin, raggiungeranno la saturazione con l'entrata in servizio del CEVA. A quel punto non sarà possibile alcuna offerta aggiuntiva. Un binario supplementare nella stazione di Annemasse destinato esclusivamente al traffico svizzero permetterà in una certa misura di decongestionare la stazione di Cornavin offrendo una possibilità di prolungamento dei collegamenti RE. In seguito ai nuovi sviluppi non sarà più possibile far sostare i treni in stazione. Per tale ragione, questa variante è stata respinta.

3.3 Binario di regresso nella zona di Cornavin-La Praille

Dal momento che, per ragioni di capacità, i treni non possono invertire la marcia nella stazione di Cornavin, si è pensato di realizzare un binario di regresso nella

zona di Cornavin–La Praille. Dal punto di vista della pianificazione territoriale e in ragione dei costi elevati di tale operazione di costruzione in una zona densamente popolata fuori dalla stazione di Cornavin, anche questa variante è stata respinta. Inoltre, anche le installazioni ferroviarie alla stazione di La Praille saranno modificate, permettendo la creazione di un nuovo quartiere le cui plusvalenze fondiarie andranno a finanziare il CEVA.

4 Riperussioni

4.1 Riperussioni per la Confederazione

4.1.1 Riperussioni finanziarie

La Convenzione prevede una partecipazione finanziaria della Confederazione unicamente per il binario destinato ai treni monocorrente 15kV, 16,7Hz alla stazione di Annemasse. Si tratta di un contributo forfettario unico di 15,7 milioni di euro. Questo importo a carico della Confederazione dovrà essere finanziato nel quadro dei crediti disponibili del fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FInFer) a partire dal 2016.

4.1.2 Riperussioni sull'effettivo del personale

La Convenzione non ha conseguenze sull'effettivo del personale federale.

4.2 Riperussioni per il Cantone e la città di Ginevra

4.2.1 Riperussioni finanziarie

Il Cantone e la città di Ginevra non partecipano al finanziamento del progetto CEVA sul territorio francese. Il finanziamento cantonale per la parte svizzera ammonta a 697 milioni di franchi secondo la Convenzione di finanziamento del 14 novembre 2011.

4.2.2 Riperussioni per l'ambiente

Già oggi è constatabile una saturazione quasi permanente del traffico sugli assi di penetrazione, in centro città, ai valichi di frontiera e in particolare alle dogane di St-Julien e di Thônex-Vallard durante le ore di punta del mattino e della sera.

Una soluzione è di rendere possibile il trasferimento del traffico attuale e futuro dei viaggiatori dalla strada alla ferrovia. Collegando la rete svizzera e francese, oggi «binari morti» della rete ferroviaria, il CEVA permetterà d'inserire l'anello mancante e di realizzare una vera rete regionale (RER) a livello dell'agglomerato francovaldo-ginevrino, andando a prendere i pendolari nei loro luoghi di domicilio. Ginevra non può pensare di far fronte alle future sfide della mobilità restando all'interno dei confini cantonali.

Il trasporto ferroviario rappresenta un'alternativa efficace ai trasporti motorizzati individuali. Il trasferimento in sotterranea dei vecchi binari della tratta Eaux-Vives–Foron elimina l'inquinamento acustico per gli abitanti e permette anche di realizzare un percorso verde dedicato alla mobilità lenta e al tempo libero. Questi quattro chilometri saranno costellati di spazi verdi a forte potenziale ecologico e creeranno quindi un vero e proprio corridoio verde nel cuore di Ginevra.

4.2.3 Ripercussioni per i Cantoni e i Comuni, per le città, gli agglomerati e le regioni di montagna

Il CEVA collega le reti ferroviarie esistenti in Svizzera e in Francia. Permette di realizzare un sistema di trasporto efficiente su scala regionale, servendo più di 40 stazioni in un raggio di 60 km, tra cui Coppet, Nyon, La Plaine, Bellegarde, Evian-les-Bains, La Roche-sur-Foron, St-Gervais-les-Bains-Le-Fayet e Annecy.

Svolge altresì un ruolo essenziale sul piano della mobilità nel progetto di agglomerato. In un momento di globalizzazione e di incremento della competizione tra grandi centri urbani, la questione dell'accessibilità è un fattore determinante per le imprese e per le attività commerciali. Creando nuovi collegamenti, il CEVA contribuisce a rendere più dinamiche numerose aree urbane, facilitando segnatamente l'accesso alle imprese, alle attività commerciali e ai servizi situati lungo il tracciato e nelle zone circostanti.

Grazie al CEVA, gli abitanti beneficiano di una circolazione più fluida nei loro quartieri, di collegamenti più rapidi tra la riva sinistra e Cornavin e di zone pedonali più ampie nelle aree antistanti le stazioni e le fermate. Oltre 120 000 persone abitano a meno di 500 metri da una delle future stazioni del CEVA. I ciclisti possono spostarsi in tutta sicurezza su un nuovo asse di mobilità lenta, che va da Eaux-Vives fino al di là della frontiera.

5 Rapporto con il programma di legislatura

Il progetto non è stato annunciato né nel messaggio del 25 gennaio 2012⁸ sul programma di legislatura 2011–2015 né nel decreto federale del 15 giugno 2012⁹ sul programma di legislatura 2011–2015. Le Camere federali hanno riconosciuto l'importanza del CEVA inserendolo nella lista dei progetti urgenti della legge federale del 6 ottobre 2006¹⁰ sul fondo infrastrutturale.

6 Aspetti giuridici

6.1 Costituzionalità

Conformemente all'articolo 54 capoverso 1 della Costituzione federale (Cost.)¹¹, gli affari esteri, segnatamente la firma delle convenzioni internazionali, competono alla

⁸ FF **2012** 305

⁹ FF **2012** 6413

¹⁰ RS **725.13**

¹¹ RS **101**

Confederazione. L'Assemblea federale è competente per l'approvazione dei trattati internazionali sulla base dell'articolo 166 capoverso 2 Cost., esclusi quelli la cui conclusione è di competenza del Consiglio federale in virtù della legge o di un trattato internazionale. In questo caso la competenza di concludere la presente Convenzione non è stata delegata al Consiglio federale.

6.2 Conformità con gli impegni internazionali della Svizzera

La Convenzione è compatibile con gli impegni internazionali della Svizzera. Per quanto concerne l'accesso delle imprese ferroviarie alla nuova linea del CEVA, la Convenzione rimanda infatti alle relative disposizioni dell'Accordo del 21 giugno 1999¹² fra la Confederazione Svizzera e la Comunità europea sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia. Più in generale, la Convenzione promuove l'obiettivo di mobilità sostenibile di cui all'articolo 30 dell'Accordo.

6.3 Forma dell'atto

Secondo l'articolo 24 capoverso 3 della legge federale del 13 dicembre 2002¹³ sul Parlamento, l'Assemblea federale approva mediante decreto federale i trattati internazionali sottostanti a referendum. Approva gli altri trattati internazionali mediante decreto federale semplice. In base all'articolo 141 capoverso 1 lettera d numeri 1–3 Cost., i trattati internazionali sottostanno a referendum facoltativo se sono di durata indeterminata e indenunciabili, se prevedono l'adesione a un'organizzazione internazionale o se per la loro attuazione è necessaria l'emanazione di leggi federali. La Convenzione può essere denunciata dopo 35 anni e non prevede l'adesione a organizzazioni internazionali. Parimenti non comprende disposizioni importanti che contengono norme di diritto né richiede l'emanazione di leggi federali. Per tale motivo l'Assemblea federale approva la Convenzione mediante decreto federale semplice.

¹² RS 0.740.72

¹³ RS 171.10