

03.023

Messaggio

**relativo all'Accordo con la Germania concernente
la costruzione e la manutenzione di un ponte autostradale sul Reno
tra Rheinfelden (Argovia) e Rheinfelden (Baden-Württemberg)**

del 7 marzo 2003

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio vi sottoponiamo, per approvazione, un disegno di decreto federale relativo all'Accordo con la Germania concernente la costruzione e la manutenzione di un ponte autostradale sul Reno tra Rheinfelden (Argovia) e Rheinfelden (Baden-Württemberg).

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

7 marzo 2003

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Pascal Couchepin

La cancelliera della Confederazione, Annemarie Huber-Hotz

Compendio

Il 22 agosto 1984 il Consiglio federale ha approvato il progetto generale di bretella di strada nazionale N3 – frontiera CH/D a Rheinfelden quale complemento al progetto generale approvato dal Consiglio federale il 28 novembre 1961 relativo al tratto sulla N3 tra Kaiseraugst e Hornussen. Il progetto prevede la costruzione di un nuovo ponte di confine sul Reno. Su territorio tedesco, il collegamento autostradale con l'A98 tedesca sta per completarsi. Il presente Accordo del 29 gennaio 2003 getta le basi per la costruzione di questo nuovo ponte sul Reno.

Messaggio

1 Parte generale

1.1 Situazione iniziale

Il 22 agosto 1984 abbiamo approvato il progetto generale di bretella di strada nazionale N3 – frontiera CH/D a Rheinfelden quale complemento al progetto generale da noi approvato il 28 novembre 1961 relativo al tratto sulla N3 tra Kaiseraugst e Hornussen, in esercizio dal 1966. Il progetto prevede la costruzione di un tratto stradale a quattro corsie lungo poco meno di un chilometro, che va da un'opera di derivazione della N3 nella regione di Hardhof – al raccordo con la strada cantonale Kaiseraugst-Rheinfelden (K292) – area doganale – alla parte svizzera del ponte di confine sul Reno. Su territorio tedesco, il raccordo autostradale è collegato alla progettata autostrada tedesca A98 tramite il raccordo A861, anch'esso da realizzare. L'A98 è in esercizio tra Weil am Rhein e Lörrach; il tratto che collega Lörrach a Karsau è in costruzione, compreso il raccordo A861 fino alla frontiera svizzera.

Il progetto d'«asse trasversale N3/A98» era stato concepito già negli anni Sessanta dal Gruppo speciale Germania/Svizzera della Conferenza europea dei Ministri dei trasporti (CEMT). Esso si rifà anche a una raccomandazione della Commissione svizzero-germanica di pianificazione territoriale nella regione di frontiera comune. Il progetto è essenzialmente di portata regionale; il collegamento stradale dovrà permettere soprattutto di decongestionare le due cittadine di Rheinfelden, Kaiseraugst e Augst dal forte traffico veicolare. Una volta aperto il nuovo ponte autostradale, l'attuale ponte sul Reno che attraversa la città vecchia di Rheinfelden sarà chiuso al traffico individuale motorizzato.

Il progetto definitivo N3 – A98 è stato reso pubblico per la prima volta nel 1987 dalle autorità competenti del Cantone di Argovia. In seguito, la procedura d'opposizione è stata interrotta ed è stato stilato un rapporto sull'impatto ambientale che ha portato all'intera revisione del progetto. La nuova versione del progetto è stata pubblicata nel 1996. Il 13 ottobre 1999 il Consiglio di Stato del Cantone di Argovia ha approvato il progetto definitivo, dopo avervi apportato numerose aggiunte e modifiche. Questa decisione ha acquistato forza di cosa giudicata senza esser stata contestata. Il 21 giugno 2000 il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni ha approvato il progetto definitivo.

1.2 Esito della procedura preliminare

Il presente Accordo, che si basa su un progetto tedesco del 1998, è stato elaborato in due tornate di negoziati, nel 2001 e nel 2002. Le delegazioni si sono accordate subito sulle disposizioni principali (progetto, esecuzione dei lavori, assunzione dei costi, gestione e manutenzione), mentre, contrariamente alle attese, ci è voluto più tempo per risolvere le questioni in materia di diritto degli stranieri.

Alla negoziazione dell'Accordo con la Germania ha partecipato, oltre che la Confederazione, anche il Cantone di Argovia.

2 Parte speciale

2.1 Commento all'Accordo

2.1.1 Valutazione dell'Accordo

L'Accordo concerne un ponte autostradale sul Reno, che costituisce una parte del tratto che collega la strada nazionale svizzera N3 all'A98 tedesca. L'Accordo prevede una soluzione equilibrata, che tiene conto degli interessi di entrambi gli Stati, soprattutto per quel che riguarda la possibilità di partecipazione ai lavori.

2.1.2 Commento alle disposizioni dell'Accordo

L'*articolo 1* regola l'oggetto dell'Accordo, ossia la costruzione sul Reno di un ponte autostradale su territorio svizzero e su territorio tedesco, che si collegherà alla strada nazionale svizzera N3 e all'autostrada federale tedesca A861 tra Rheinfelden (Argovia) e Rheinfelden (Baden-Württemberg) al 151,71 km fluviale. Si fa inoltre riferimento a una convenzione separata ai sensi della quale l'attuale ponte sul Reno nella città vecchia di Rheinfelden verrà chiuso al traffico individuale motorizzato non appena sarà inaugurato il nuovo ponte autostradale.

L'*articolo 2* descrive l'opera, costituita da tre campate della lunghezza complessiva di 211 m per una larghezza complessiva di 22,63 m; essa sostiene due sovrastrutture separate l'una dall'altra, su ognuna delle quali passa una carreggiata a senso unico larga 8 m. Una corsia per ciclisti e pedoni può essere creata sul lato est del ponte, possibilità peraltro auspicata da entrambe le città di Rheinfelden.

L'*articolo 3* stabilisce che la realizzazione del ponte è un compito che spetta in comune alle due Parti contraenti, anche se è la Repubblica federale di Germania a eseguire i lavori. In tal modo si ha la garanzia che le richieste della Svizzera siano prese in debita considerazione. Il ponte è progettato, costruito e collaudato in base alle norme e alle prescrizioni tecniche di costruzione vigenti nella Repubblica federale di Germania. Le imprese svizzere saranno trattate su un piano paritario al momento dell'appalto dei lavori. Poiché, conformemente alla pratica corrente, la competenza per l'esecuzione dei lavori cambia per ogni nuova opera comune, la Repubblica federale di Germania, nel caso specifico, è competente per l'esecuzione dei lavori.

Ai sensi dell'*articolo 4*, ciascuna Parte contraente acquisisce a proprie spese i terreni e le autorizzazioni necessari alla costruzione del ponte sul suo territorio. L'acquisto incombe al Cantone di Argovia. Le spese sono addebitate ai fondi destinati alle strade nazionali.

L'*articolo 5* regola il collaudo dell'opera.

Secondo l'*articolo 6*, ognuna delle Parti contraenti si assume metà delle spese di costruzione del ponte. La Svizzera prende a carico le spese amministrative fino a un massimo del 10 per cento delle spese che le sono computate. Si stabilisce inoltre che le spese supplementari derivanti dalla costruzione e dall'esercizio della corsia per ciclisti e per pedoni sono a carico delle città di Rheinfelden (Argovia) e Rheinfelden (Baden-Württemberg).

L'*articolo 7* contiene disposizioni che fissano le modalità di pagamento.

Ai sensi dell'*articolo 8*, la Parte contraente incaricata dell'esecuzione dei lavori assume la gestione e la manutenzione del ponte. Ognuna delle Parti si assume metà delle spese.

Conformemente all'*articolo 9*, le persone impiegate nella costruzione, nell'esercizio e nel rinnovamento del ponte non necessitano di permessi di lavoro rilasciati dall'altro Stato contraente. Questa clausola sarà applicata, su una base di reciprocità, anche nella costruzione di futuri ponti di confine.

L'*articolo 10* esonera dai tributi d'entrata le merci che servono alla costruzione e alla gestione del ponte e delle annesse installazioni doganali nel quadro del presente Accordo. Questa disposizione risulta dallo scambio di lettere del 9 giugno 1978 sulla soppressione e l'agevolazione dei dazi al momento della costruzione, della manutenzione, della modifica e dell'esercizio di valichi o ponti di frontiera (RS 0.725.121.1), relativo all'Accordo del 9 giugno 1978 tra la Confederazione svizzera e la Repubblica federale di Germania concernente il raccordo autostradale nella regione di Basilea e Weil am Rhein (RS 0.725.121.1).

L'*articolo 11* fa riferimento alla Convenzione sui posti di controllo doganali, che è ancora da concludere.

L'*articolo 12* e l'*allegato* contengono disposizioni di protezione nel caso in cui debbano essere scambiati dati personali da una parte all'altra della frontiera. Ciò riguarda in particolare le persone impiegate sul cantiere, i cui dati possono essere utilizzati solo in questo contesto.

Ai sensi dell'*articolo 13*, per l'applicazione dell'Accordo è istituita una commissione mista.

L'*articolo 14* regola la procedura in caso di controversie.

In base all'*articolo 15*, l'Accordo è concluso per una durata indeterminata e indenunciabile; può essere modificato, completato o denunciato solo su comune accordo.

L'*articolo 16* regola l'entrata in vigore e l'applicazione anticipata dell'Accordo. In particolare, si stabilisce che le disposizioni dell'Accordo vengano temporaneamente applicate già alla data della sua firma, e questo per far sì che il ponte possa essere aperto al traffico il più presto possibile. Questa disposizione è stata adottata su richiesta tedesca ed è concepita soprattutto come «clausola di salvaguardia», alla quale non si dovrebbe comunque mai ricorrere. Contro ogni aspettativa, la conclusione dei negoziati sull'Accordo è stata ritardata di quasi un anno, poiché in un primo momento non si è riusciti a risolvere le questioni in materia di diritto degli stranieri in un modo che soddisfacesse le due Parti. Bisogna tuttavia considerare che l'inizio dei lavori è caldeggiato tanto in Svizzera quanto in Germania, così da permettere la rapida realizzazione di questo progetto incontestato e ormai pluridecennale, con il quale ci si propone di decongestionare la regione interessata. Per quanto riguarda la pianificazione, le autorizzazioni legali ci sono e – fattore fondamentale – sono stati stanziati i crediti necessari. I lavori di costruzione del ponte dovrebbero probabilmente prendere avvio nel corso dell'estate 2003.

Ai sensi dell'*articolo 17*, l'Accordo è registrato presso l'Organizzazione delle Nazioni Unite.

2.1.3 Scambio di note

Nell'ambito di questo Accordo, le Parti hanno concordato uno scambio di note valido tanto per il presente Accordo quanto per futuri analoghi accordi (RU 2003 676). Non vi è entrata nel territorio soggetto alla sovranità di una delle Parti contraenti fintanto che rimane ancora possibile per le autorità doganali dell'altra Parte effettuare un controllo del soggiorno, dopo che è stato autorizzato il semplice passaggio temporaneo dei posti di dogana per eseguire lavori previsti dal cantiere.

Su richiesta tedesca, lo scambio di note è entrato in vigore il giorno della sua esecutività, cioè il giorno in cui è stato firmato l'Accordo, visto che quest'ultimo è ancora applicato a titolo provvisorio. Entrambi i documenti sono necessari per poter dare subito inizio ai lavori.

3 Conseguenze

3.1 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale

3.1.1 Per la Confederazione

Il ponte autostradale su territorio svizzero rientra nel programma svizzero di costruzione delle strade nazionali e nel relativo finanziamento. L'Accordo in sé non comporta quindi spese particolari. L'asse trasversale sul territorio svizzero costerà circa 94 milioni di franchi (stima alla fine del 2002, escluse le installazioni doganali), somma che sarà finanziata dalla Confederazione nella misura dell'84 per cento. I costi per la costruzione della parte svizzera del ponte ammontano a circa 6,9 milioni di franchi. L'Accordo non ha ripercussioni sull'effettivo del personale della Confederazione.

3.1.2 Per i Cantoni e per i Comuni

Il Cantone di Argovia partecipa ai costi nella misura del 16 per cento, secondo la ripartizione prevista per la costruzione delle strade nazionali.

L'Accordo non ha ripercussioni sull'effettivo del personale del Cantone di Argovia e della Città di Rheinfelden.

Su richiesta delle due città di Rheinfelden, una corsia per ciclisti e pedoni può essere realizzata sul lato est del ponte; le spese supplementari sono a carico delle due città.

3.2 Conseguenze in materia informatica

Il progetto non comporta alcuna conseguenza in materia informatica.

3.3 Conseguenze per l'economia

È difficile stimare le conseguenze economiche, che dovrebbero comunque risultare modeste. In base all'Accordo, i fornitori svizzeri che offriranno i loro servizi godranno dello stesso trattamento riservato agli Stati dell'UE in occasione della gara d'appalto che sarà lanciata dalla Germania. Ne potranno approfittare le PMI locali. Inoltre, la città vecchia di Rheinfelden sarà liberata dall'indesiderato traffico di transito (il vecchio ponte sul Reno nella città vecchia sarà chiuso al traffico individuale motorizzato): ciò comporterà senz'altro una notevole rivalorizzazione a livello turistico.

3.4 Altre conseguenze

Il decongestionamento del traffico di transito dalle due città di Rheinfelden causerà una notevole diminuzione delle emissioni inquinanti nella città vecchia.

La costruzione del ponte autostradale risponde essenzialmente a un'esigenza regionale e anche le installazioni doganali sono state concepite in tal senso: tuttavia non si può escludere che questo passaggio di frontiera venga utilizzato da chi intende evitare il valico di Basilea-Weil. A tal proposito, le autorità preposte hanno deciso, con un Accordo del 22 aprile 1999 sull'esercizio della rete autostradale e delle installazioni doganali della regione di Basilea, Augst, Rheinfelden, Lörrach e Weil am Rhein, di rinunciare a misure intese a promuovere il nuovo valico di frontiera a Rheinfelden quale percorso di aggiramento dell'agglomerato basilese.

4 Programma di legislatura

Il progetto figura nel Rapporto sul programma di legislatura 1999-2003 (FF 2000 2227, n. 2.4).

5 Costituzionalità

La base costituzionale per la conclusione dell'Accordo è data dall'articolo 54 capoverso 1 della Costituzione federale, che accorda alla Confederazione il diritto di concludere trattati internazionali con l'estero. La competenza dell'Assemblea federale di approvare i trattati internazionali discende dall'articolo 166 capoverso 2 della Costituzione federale. Poiché l'Accordo ha durata indeterminata ed è indenunciabile, il decreto federale sull'approvazione dello stesso sottostà al referendum facoltativo conformemente all'articolo 141 capoverso 1 lettera d numero 1 della Costituzione federale.

Per contro, è in virtù della propria competenza che il Consiglio federale ha concluso, sotto forma di uno scambio di note, la Convenzione concernente l'entrata sul territorio nazionale dell'altra Parte contraente. Questa competenza si fonda sull'articolo 25 capoverso 1 lettera a della legge federale del 26 marzo 1931 concernente la dimora e il domicilio degli stranieri (LDDS, RS 142.20) in relazione con l'articolo 47^{bis}^b della legge sui rapporti fra i Consigli (RS 171.11).