

79.087

**Messaggio  
concernente il raccordo ferroviario dell'aeroporto  
di Ginevra**

del 10 dicembre 1979

---

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Ci pregiamo sottoporvi, per approvazione, un disegno di decreto federale concernente la costruzione ed il finanziamento del raccordo dell'aeroporto di Ginevra alla rete delle Ferrovie federali svizzere.

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

10 dicembre 1979

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Hürlimann

Il cancelliere della Confederazione, Huber

---

## Compendio

*All'epoca del dibattito parlamentare sul raccordo ferroviario dell'aeroporto di Zurigo (FF 1974 I 1135), il relatore della commissione e parecchi deputati chiesero l'elaborazione di un analogo disegno per l'aeroporto di Ginevra.*

*Oggi siamo in grado di corrispondere a tale postulato. La presente soluzione comporta costi per un importo complessivo di 189 milioni di franchi e uscite per interessi, ammortamenti, manutenzione ed esercizio per un totale di 19 milioni di franchi. Le maggiori entrate risultanti alle FFS si eleveranno invece a 11 milioni di franchi annui all'apertura della linea e a 17 milioni in caso di utilizzazione integrale della struttura aeroportuale.*

*Il tasso medio d'interesse del capitale investito è inferiore a quello corrente. L'esercizio redditizio della linea ferroviaria di raccordo esige che il 40 per cento dei costi di costruzione siano sopportati dall'ente pubblico (Confederazione e Canton Ginevra). Il Governo ginevrino si appresta pertanto a sottoporre al Gran Consiglio — già dichiaratosi favorevole al principio di una partecipazione finanziaria — una richiesta di stanziamento per un contributo dell'importo di 12 milioni di franchi. La quota spettante alla Confederazione ammonterebbe allora a 64 milioni di franchi, ovvero al 33,6 per cento, tasso corrispondente a quello a suo tempo fissato per il raccordo ferroviario dell'aeroporto di Zurigo.*

*I singoli partecipanti si assumono la copertura dei costi dovuti al rincaro proporzionalmente alla loro partecipazione finanziaria.*

## **1 Parte generale**

### **11 Situazione iniziale**

#### **111 Tentativi di Ginevra per un raccordo alla rete internazionale**

I tentativi compiuti da Ginevra per giungere ad un raccordo alla rete viaria e ferroviaria internazionale hanno registrato un esito irrilevante. La politica adottata dalla Francia in materia stradale e ferroviaria ha comportato l'aggravamento della regione ginevrina. Una convenzione fu conclusa all'epoca del passaggio dell'esercizio delle linee ferroviarie della regione ginevrina alla Confederazione (FF 1912 II 660); esso prevede l'approntamento da parte delle FFS di una linea di raccordo tra le stazioni Cornavin (oggi punto d'arrivo dei treni diretti delle FFS) e Eaux-Vives (stazione di arrivo dei convogli provenienti dall'Alta Savoia). Il raccordo in questione è tuttora inesistente. Al mantenimento della Convenzione — tuttora in vigore — il Canton Ginevra è interessato non da ultimo nell'ottica di una soluzione al problema del traffico urbano. Il Governo si è tuttavia pronunciato a favore della priorità della linea ferroviaria, rinunciando così fino all'anno 2000 a far valere i diritti desumibili dalla Convenzione.

L'insieme della Svizzera romanda, non la sola Ginevra, usufruisce di un allacciamento ferroviario e stradale insufficiente. La Svizzera occidentale annovera solo tre dei dieci principali valichi ferroviari del nostro Paese; il più frequentato dei tre (Briga) assorbe tuttavia perlopiù il traffico tra la Svizzera tedesca e l'Italia. Parecchie città romande si trovano al di fuori della rete ferroviaria internazionale.

Grazie al suo aeroporto — in esercizio dal 1922 e dal 1937 dotato della prima pista in cemento svizzera — Ginevra ha invece saputo inserirsi nella rete dei traffici internazionali. Si può affermare che in una certa misura l'aeroporto ha assunto a Ginevra una funzione che in città meglio inserite nella rete ferroviaria esplicherebbe la ferrovia.

#### **112 Il ruolo economico dell'aeroporto di Ginevra**

La zona di influenza dell'aeroporto di Ginevra si estende in territorio elvetico su un'area comprendente i Cantoni di Ginevra, Vaud, Neuchâtel, Friburgo e Vallese e la parte occidentale del Canton Berna: ciò significa in cifre esattamente un quarto della popolazione nazionale complessiva, il 40 per cento delle società anonime iscritte nel registro di commercio e 40 per cento della capacità in posti-letto dell'intero Paese (industria alberghiera e para-alberghiera). In territorio straniero la zona di influenza comprende l'Alta Savoia e gran parte della Val d'Aosta e dei Dipartimenti della Savoia, Ain e del Giura.

Esattamente la metà del traffico passeggeri in arrivo e in partenza è costituito da diplomatici, funzionari, commercianti e turisti stranieri per i quali l'aeroporto rappresenta il passaggio obbligato per la Svizzera. Mentre la città di Ginevra occupa il 311<sup>o</sup> posto in Europa quanto al numero degli abitanti, il suo aeroporto si trova — sempre a livello europeo, al 17<sup>o</sup>. La

partecipazione di Ginevra al traffico degli aeroporti svizzeri è straordinariamente intensa: nel 1978 si è ad esempio registrato un movimento di 4 572 000 passeggeri. Secondo i pronostici dell'Ufficio federale dell'aviazione civile il prossimo decennio vedrà raddoppiarsi le cifre menzionate.

### **113 Tentativi di migliorare il servizio di collegamento con l'aeroporto**

Dall'apertura dell'aeroporto nel 1922 il collegamento tra esso e la stazione è stato assicurato da automezzi delle compagnie aeree e, dal 1928, da aziende di trasporti locali (oggi TPG).

Fin dagli anni '50 sono stati intrapresi studi sul raccordo dell'aeroporto. Nel 1968 il problema ha portato all'istituzione di una Commissione, composta di rappresentanti di tutte le parti interessate, che nel 1974 ha licenziato il suo rapporto. Il Governo ginevrino ha quindi reiteratamente invitato il Consiglio federale a procedere alla realizzazione della progettata linea ferroviaria. Diversi interventi parlamentari, ed in particolare la mozione Cevey del 2 maggio 1977 e le interrogazioni ordinarie Grobet (18 marzo 1976 e 13 dicembre 1978) e Ziegler (28 febbraio 1978) perseguivano gli stessi obiettivi. Nell'estate 1978 è stato istituito un gruppo di lavoro, composto da esponenti degli uffici federali e dei dipartimenti cantonali interessati e delle Ferrovie federali.

Il rapporto finale, licenziato all'unanimità il 20 luglio 1979, costituisce il fondamento della soluzione che vi sottoponiamo con il presente messaggio.

### **12 Valutazione della situazione iniziale**

L'infrastruttura necessaria allo svolgimento del traffico aereo (aeroporti, sorveglianza sullo spazio aereo) in alcun Paese europeo può essere utilizzata in misura ottimale. I rilevanti vantaggi economici connessi con l'allacciamento alla rete dei traffici aerei determinano di regola l'Ente pubblico a contribuire al finanziamento di tali impianti. L'auspicato miglioramento dell'accessibilità della zona può essere tuttavia realizzato solo alla condizione che il tempo guadagnato con il volo non vada perso sul percorso che collega la città all'aeroporto. Tale considerazione ha determinato in anni recenti l'allacciamento di grandi aeroporti — quali Londra, Parigi, Francoforte, Bruxelles, Amsterdam e Düsseldorf — alla rete metropolitana e suburbana.

Tale soluzione si giustifica allorché le località di partenza e di arrivo di gran parte del traffico coincidono con la città sede dell'aeroporto. La Svizzera, in ragione della sua struttura federalistica, non annovera metropoli: la politica elvetica tende pertanto a favorire l'accessibilità di centri minori, ovvero a dotarli di raccordi efficaci con gli aeroporti nazionali. Nell'ambito dei mezzi pubblici di trasporto tale obiettivo è attuabile in primo luogo inte-

grando gli aeroporti alla rete servita dai treni diretti, soluzione peraltro auspicata pure dalla CGST.

La capacità di trasporto del servizio per l'aeroporto di Ginevra, è stata finora soddisfacente. La messa in servizio di velivoli di grande capienza (Airbus e altri velivoli), potrebbe tuttavia modificare sensibilmente tale situazione.

Decisamente insoddisfacente è invece il servizio ferroviario: gli utenti sono infatti costretti a cambiare ben due volte mezzo di trasporto su una tratta di appena 6 chilometri. Ciò è ancor più deplorabile se si considera che per un terzo dei passeggeri Ginevra non costituisce la meta, ma solo una località di transito. Nel 1971 è stato approntato un servizio di autobus collegante l'aeroporto di Ginevra alla città di Losanna: la massiccia affluenza registrata è la miglior dimostrazione della sua necessità.

Esso serve però esclusivamente il traffico con Losanna, mentre i viaggiatori diretti altrove — tra cui i turisti carichi di bagagli — sono sempre ancora costretti a ricorrere agli autobus in servizio sulla linea che allaccia l'aeroporto alla stazione ferroviaria di Ginevra.

### **13 Risultato delle consultazioni**

La costruzione della linea ferroviaria aeroportuale è auspicata sia dal rapporto finale del summenzionato gruppo di lavoro (cfr. n. 113) che dal Consiglio di amministrazione delle FFS.

### **2 Parte speciale: La linea aeroportuale progettata**

#### **21 Necessità di un allacciamento ferroviario dell'aeroporto di Ginevra**

La necessità di un raccordo ferroviario è stata calcolata per le categorie di persone designate appresso. I risultati dell'indagine sono illustrati nell'appendice 1.

#### **211 Passeggeri**

I pronostici stilati dall'Ufficio federale dell'aviazione civile costituiscono la base della valutazione. Da tali dati sono stati dedotti quelli concernenti il transito diretto e indiretto. Fondandosi sui valori risultanti da un'indagine condotta nel 1974, i passeggeri sono stati ripartiti tra sei zone di provenienza e di destinazione:

- Ginevra e la Costa occidentale del Lemano,
- Losanna,
- Riviera e Alpi vodesi, Alta Sarine, Vallese,
- Altopiano,
- Piede del Giura,
- Estero.

La quota della ferrovia nel traffico di collegamento è stata calcolata dopo approfondite analisi.

## **212      Accompagnatori**

Dall'indagine risulta che circa un terzo dei passeggeri si fanno accompagnare o accogliere all'aeroporto da parenti o conoscenti. Considerata la predominanza dell'automobile in tale genere di spostamento, si presume che su dodici passeggeri nonché utenti del treno uno sia accompagnato.

## **213      Visitatori dell'aeroporto**

Nel 1978 la terrazza dell'edificio aeroportuale ha registrato da sola un'affluenza media quotidiana di 1 500 persone. La direzione dell'aeroporto prevede per i prossimi anni frequenze per un totale di 600 000 visitatori, di cui il 10 per cento si servirà della ferrovia (5% nel traffico locale).

## **214      Personale aeroportuale**

L'effettivo del personale impiegato all'aeroporto sul finire del prossimo decennio è stimato a 6 000 unità, di cui presumibilmente il 10 per cento usufruirà della ferrovia in qualità di abbonato.

## **215      Traffico indipendente dell'aeroporto**

Grazie alla nuova linea aeroportuale, il comune ginevrino di Le Grand-Saconnex — sul cui territorio si trova la maggior parte dell'area aeroportuale —, disporrà di una stazione. Le Grand-Saconnex, pur contando una popolazione di soli 7 000 abitanti, costituisce una località di denso traffico, in seguito anche al recente sorgere di numerosi alberghi (626 posti-letto, e altri sono previsti) e di stabili commerciali (tra cui il World Trade Center).

La linea aeroportuale permetterà inoltre a circa 50 000 abitanti della zona occidentale del Cantone di raggiungere via strada o autostrada una stazione ferroviaria servita dai treni diretti (Park and Ride), senza dover attraversare l'agglomerato di Ginevra.

La nuova linea rivestirà inoltre particolare importanza per i visitatori del futuro Palazzo delle Esposizioni che, sito nei pressi della stazione ferroviaria dell'aeroporto, ospiterà pure il Salone dell'automobile.

## **216      Bagagli**

Dalle indagini risulta che il 4 per cento degli utenti ferroviari depositano i loro bagagli al bagagliaio e che ogni passeggero trasporta in media un collo e mezzo. Se ne desume che l'aeroporto di Cointrin registrerà nel 1987 un

movimento di 290 000 colli, nel 2015 di 500 000. Grazie al nuovo raccordo i bagagli destinati ad aeroporti stranieri potranno essere spediti direttamente presso le principali stazioni del nostro Paese, ciò che non mancherà di incrementare l'attrattiva esercitata dal trasporto ferroviario.

## 217 Riassunto

Anno	1987	1995	2015
	in migliaia		
<b>Utenti della ferrovia <sup>1)</sup></b>			
Totale . . . . .	2231	2661	2791
- Ginevra e fascia di frontiera . . . .	865	965	965
- Altre regioni (Losanna, ecc.) . . . .	1366	1696	1826
<b>Colli</b>			
Totale . . . . .	289	432	502
- Bagagli di viaggiatori singoli . . . .	33	48	54
- Bagagli di viaggiatori in comitiva .	256	384	448

<sup>1)</sup> I dati esatti sono illustrati nell'appendice I.

## 22 Programma d'esercizio

Il programma d'esercizio delle FFS si fonda sull'orario cadenzato, con la cui introduzione, nel 1982, le principali località della Svizzera occidentale saranno collegate ogni ora con l'aeroporto di Ginevra tramite treni diretti (cfr. fig. 1).

È inoltre previsto un servizio ferroviario locale tra la stazione di Ginevra-Cornavin e l'aeroporto. Ginevra beneficerà così in tutte le direzioni di 65 collegamenti ferroviari quotidiani con Cointrin.

## 23 Descrizione dei lavori

Il progetto delle FFS prevede una linea a doppio binario della lunghezza di 6 km circa, quale raccordo tra la stazione ferroviaria di Ginevra-Cornavin e l'aeroporto. Dovrà inoltre essere allestito un nuovo percorso della lunghezza approssimativa di 2,7 km tra l'aeroporto e l'attuale linea ferroviaria Ginevra-Lione. Il progetto in questione comprende quattro parti:

1. la stazione ferroviaria dell'aeroporto,
2. il raccordo con la linea esistente Ginevra-Lione,
3. l'allestimento di un tratto comune detta linea Ginevra-Lione,
4. l'adattamento della stazione di Ginevra-Cornavin.



### **231 Stazione ferroviaria dell'aeroporto**

La stazione si troverà a sud-est dell'attuale edificio adibito alle operazioni aeroportuali, nelle immediate vicinanze del terminal previsto per gli aerei di grande capienza e alla distanza di circa 300 metri dal nuovo Palazzo delle esposizioni, e da tali punti facilmente raggiungibile. La stazione, sotterranea, sarà costituita da due marciapiedi a isola della lunghezza utile di 420 metri, dotata di quattro binari, dei locali necessari al servizio viaggiatori e di aree di servizio propriamente dette. Essa sarà collegata all'aeroporto da un sistema di scale mobili e tappeti scorrevoli. L'allacciamento del Palazzo delle esposizioni è tuttora allo studio.

### **232 Raccordo con la linea esistente Ginevra-Lione**

Il raccordo sarà dotato di doppio binario ed il percorso si svolgerà perlopiù sotterraneo. Considerati gli imperativi del caso, la pendenza massima sarà del 20 per mille ed il raggio minimo di 390 metri.

### **233 Allestimento di un tratto comune sulla linea Ginevra-Lione**

Tale linea è attualmente usata da convogli appartenenti alla compagnia ferroviaria nazionale francese (SNCF), e segnalata ed elettrificata di conseguenza: essa è inutilizzabile per i treni delle FFS, ad eccezione di un treno-spolo locale Ginevra-La Plaine.

Un attento esame ha implicato che la soluzione ottimale risiederebbe in un adattamento dell'attuale linea alle esigenze delle FFS e nell'approntamento di un nuovo binario per la SNCF: esso non andrebbe posto sull'intero percorso, in quanto la linea diretta alla stazione di smistamento di La Praille potrà essere utilizzata. I convogli provenienti dalla Francia la seguiranno fino al tunnel di Châtelaine, per poi raggiungere Saint-Jean sulla nuova linea, ovvero sull'attuale doppio binario. Il settore francese della stazione convogli francesi sarà destinato un nuovo marciapiede 4.

### **234 Adattamento della stazione di Ginevra-Cornavin**

All'interno della stazione di Ginevra, le FFS dispongono attualmente di tre soli binari, che costeggiano i marciapiedi 1 e 2. Essi si riveleranno insufficienti ad assorbire il volume supplementare di traffico determinato dall'apertura della linea aeroportuale. Il marciapiede 3, attualmente utilizzato dalla SNCF, sarà allora riservato al traffico interno svizzero, mentre ai convogli francesi sarà destinato un nuovo marciapiede 4.

Solo l'80 per cento dei costi di tali installazioni sarà addebitato al raccordo di Cointrin, in quanto esse saranno utilizzate pure per altre comunicazioni. L'allestimento della linea aeroportuale esige poi l'approntamento di una nuova cabina di manovra, peraltro già prevista. I costi derivanti dalla realizzazione anticipata di tale impianto saranno ascritti al raccordo aeroportuale.

## 235 Durata dei lavori

Le FFS prevedono un periodo di due anni scarsi per l'elaborazione dei progetti e di cinque anni per l'esecuzione dell'opera. Il raccordo dell'aeroporto di Ginevra potrebbe pertanto entrare in funzione al più presto nel 1987.

## 24 Economicità

### 241 Costi

Le FFS prevedono costi di costruzione per un importo di 189 milioni di franchi (indice dei prezzi 1978), ripartiti sulle diverse tratte nel modo seguente:

	In milioni di franchi
Stazione ferroviaria dell'aeroporto . . . . .	91
Raccordo tra la linea Ginevra-Lione e l'aeroporto . . . . .	22
Potenziamento della linea Ginevra-Lione . . . . .	39
Adattamento della stazione di Ginevra-Cornavin (quota per la costruzione del nuovo marciapiede e della cabina di manovra addebitata al raccordo aeroportuale) . . . . .	21
Diversi e imprevisi . . . . .	16
<b>Totale delle spese di costruzione . . . . .</b>	<b>189</b>

Tale preventivo si fonda su uno studio allestito dalle FFS sulla base delle esperienze compiute nel corso dei lavori di costruzione del raccordo dell'aeroporto di Zurigo.

I costi annui complessivi degli impianti fissi, ovvero ammortamenti, interessi e manutenzione, sono preventivati a 14,6 milioni di franchi.

I costi annui derivanti dall'esercizio della linea aeroportuale comportano:

	In milioni di franchi
Personale della stazione aeroportuale . . . . .	1,7
Personale mobile . . . . .	1,0
Materiale rotabile: ammortamenti, interessi, manutenzione . . . . .	0,9
Energia di trazione . . . . .	0,4
<b>Costi complessivi d'esercizio . . . . .</b>	<b>4,0</b>

Il costo totale del raccordo, ovvero le spese per impianti fissi sommate a quelle d'esercizio, ammonta pertanto a 18,6 milioni di franchi (indice: 1978).

## 242 Profitti

Per determinare i profitti non basta prendere in considerazione la linea aeroportuale: si impone invece la valutazione delle maggiori entrate che essa permetterà all'insieme della rete FFS. Tale conclusione si fonda sui calcoli di

cui al numero 21 e su un'onda fine vertente sui percorsi medi effettuati oltre Losanna. Si ha inoltre motivo di ritenere che il numero di titoli di trasporto di prima classe e andata e ritorno sarà pari a quello riscontrabile sul resto della rete.

Le previsioni presuppongono che venga prelevata una tassa fissa di 2 franchi (corsa semplice e 2<sup>a</sup> classe tra Ginevra e l'aeroporto), che si sommerebbe alle tariffe di trasporto attualmente vigenti sulla rete ferroviaria. I soli abbonati beneficerebbero di tariffe diverse. Tale sistema dovrebbe determinare un aumento degli introiti, e di conseguenza ridurre i passivi addebitati all'Ente pubblico e da esso coperti tramite contributi finanziari alla costruzione. Una speciale tariffa vige d'altronde pure sulla linea di raccordo dell'aeroporto di Zurigo. Le tariffe saranno tuttavia ben presto ristrutturare su piano nazionale: è quindi prematuro avanzare anticipazioni vincolanti circa la fisionomia definitiva del sistema tariffario. Determinante sarà però con ogni probabilità un criterio di reddito il più elevato possibile.

Gli introiti supplementari ammonteranno a 10,8 milioni di franchi nel 1987, a 14,9 milioni nel 1995 e a 17,4 milioni nel 2115: l'appendice 1 ne offre un quadro più dettagliato.

## **243      Redditività**

Da un confronto dei costi e dei profitti preventivati si rileva un tasso di redditività del 58 per cento alla messa in servizio (1987), dell'80 per cento nel 1995 e del 94 per cento nel 2015. Il conteggio dei costi è fondato su un tasso del 5 per cento. I profitti registrati nel preventivo permetterebbero tuttavia solo la corresponsione di un interesse del 3,4 per cento.

## **3            Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale**

### **31          Conseguenze finanziarie per la Confederazione, il Cantone e i Comuni**

L'articolo 3 capoverso 2 della legge del 23 giugno 1944 (RS 742.31) sulle Ferrovie federali svizzere prescrive che le FFS siano amministrate e gestite secondo i principi di una sana economia. Ciò significa che prima di decisioni in materia di investimenti, va attentamente considerato il presumibile rendimento delle opere da allestire.

L'articolo 19 precisa che il decreto che stanziava un credito per la costruzione di nuove linee da parte della Confederazione determinerà la somma che sarà messa a carico del conto costruzioni delle Ferrovie federali. Questa somma non dovrà superare il valore commerciale della nuova linea.

Considerati i presumibili profitti, è incontestabile che le disposizioni legali summenzionate non permetterebbero alle FFS di finanziare interamente il raccordo. Tenuto conto del tasso corrente sul mercato — del 5 per cento e non quello assolutamente insufficiente del 3,4 per cento — risulta un disa-

vanzo d'esercizio probabile di 3,7 milioni per il 1995 e di 1,2 milioni per il 2015, considerati i costi complessivi. Il valore attuale (1978) dei disavanzi registrabili nel periodo considerato, scontati al 5 per cento, si eleva a 61 milioni di franchi. Le FFS dovrebbero dedurre tale importo dai loro investimenti, onde ottenere un interesse del 5 per cento sul capitale investito.

Pronosticare introiti è sempre soggetto a incertezze. Le FFS devono considerare la possibilità di un andamento delle entrate meno favorevole. Esse propongono pertanto di limitare il loro apporto a 113 milioni di franchi. Ciò corrisponde al 60 per cento delle spese registrate nel preventivo, percentuale corrispondente a quella assegnata all'allestimento del raccordo di Kloten. Il rimanente 40 per cento, ossia una somma di 76 milioni di franchi, sarà addebitata all'Ente pubblico.

Dedotto il contributo a fondo perso fornito da quest'ultimo, le FFS potranno interamente coprire i costi connessi con la nuova linea. La soluzione proposta appare pertanto giustificata dalle circostanze.

L'interesse pubblico al raccordo ferroviario dell'aeroporto di Zurigo è incontestabile; esso permette infatti di disciplinare i problemi della circolazione in modo ottimale anche dal profilo della pianificazione del territorio. Le FFS svolgeranno un tipo di trasporto su media e lunga distanza confacente alla loro natura, mentre la rete stradale ne risulterà alleggerita. Benché con il raccordo l'intera Svizzera romanda benefici del miglioramento delle condizioni di trasporto, è impensabile dal profilo politico trovare un modo di ripartizione che permetta di suddividere i costi di costruzione tra i Cantoni beneficiari. Un migliore accesso alla zona summenzionata e l'attenuazione del fossato spesso denunciato tra Svizzera tedesca e romanda costituisce un compito di portata nazionale. L'intervento della Confederazione è dunque giustificato.

Il Canton Ginevra porta particolare interesse ad un buon allacciamento del suo aeroporto: è pertanto disposto ad assumersi — analogamente a quanto intrapreso dal Canton Zurigo per il raccordo di Kloten — il 16 per cento dell'onere addebitato all'Ente pubblico, ossia 12 milioni di franchi. Il Gran Consiglio ginevrino ha finora appoggiato con vigore l'idea di un raccordo. L'8 novembre 1979 ha deciso a grande maggioranza di procedere, a proprio rischio, ad un investimento anticipato di 5,6 milioni di franchi a garanzia del tracciato, dimostrando così di essere pronto ad assumere sacrifici in vista di una realizzazione del progetto. Il Consiglio di Stato ginevrino ha citato nel suo messaggio un contributo di 12 milioni e ha indicato come i 5,6 milioni potrebbero essere addebitati a tale importo in caso di effettiva costruzione della linea di raccordo. È quindi lecito attendere che il Gran Consiglio non si opponga al finanziamento proposto.

La quota spettante alla Confederazione ammonta pertanto a 64 milioni di franchi, quella delle FFS a 113 milioni.

Eventuali sovraccosti dovuti al rincaro saranno coperti dalle tre parti proporzionalmente al loro contributo.

## **32 Ripercussioni sull'effettivo del personale**

L'effettivo del personale ferroviario dovrà essere potenziato di 51 unità. Le ripercussioni finanziarie sono già state prese in considerazione. Nella misura del possibile si provvederà a trasferimenti all'interno dell'azienda, evitando l'istituzione di posti supplementari.

## **33 Linee direttive della politica di governo**

Nel nostro rapporto del 28 gennaio 1976 concernente la politica governativa per la legislatura 1975-1979 (FF 1976 I 419) abbiamo sottolineato l'importanza dell'ampliamento dei nostri aeroporti per lo sviluppo del traffico aereo e di comunicazioni aeree efficienti. In tale ottica rientra il miglioramento dei collegamenti con gli aeroporti e il loro raccordo alla rete ferroviaria svizzera.

## **4 Costituzionalità**

Il presente disegno di decreto federale si fonda sull'articolo 23 capoverso 1 della Costituzione. Tale disposizione permette alla Confederazione di ordinare a proprie spese o di promuovere tramite contributi i lavori pubblici che interessano la Svizzera o una parte notevole del Paese. La linea in questione sarà costruita dalle Ferrovie federali, ossia dalla Confederazione stessa. Le considerazioni summenzionate hanno ampiamente dimostrato che della linea aeroportuale non beneficia la sola regione ginevrina, ma gran parte del Paese. Il disegno di decreto si fonda pure sull'articolo 26 della Costituzione, in virtù del quale la costruzione e l'esercizio delle ferrovie è di competenza della Confederazione. Essa può disciplinare legalmente la costruzione di ferrovie, intraprenderla a proprio nome o promuoverne la costruzione.

Il decreto federale si basa sull'articolo 2 della legge del 23 giugno 1944 (RS 742.31), che autorizza la costruzione di nuove linee unicamente in base a decreti federali sottoposti a referendum facoltativo.

Contrariamente alla linea di raccordo dell'aeroporto di Zurigo, l'allacciamento ferroviario di Cointrin costituisce una nuova linea ai sensi dell'articolo 2 della legge menzionata.

Valore d'apporto per categorie di viaggiatori	Numero di corse in migliaia										Profitti in migliaia di franchi				Valore d'apporto in migliaia di franchi				
	Totale		Parte FFS								senza raccordo		con raccordo		Ginevra		Altre regioni		
			senza raccordo		con raccordo		Differenza												
	1987	1995	%	1987	1995	%	1987	1995	1987	1995	1987	1995	1987	1995	1987	1995	1987	1995	
<b>Passeggeri</b>																			
- Ginevra e fascia di frontiera francese .....	3 360	4 400	0	-	-	10 <sup>1)</sup>	320	420	320	420	-	-	668	878	668	878			
- Resto della Svizzera																			
- viaggiatori singoli ....	1 400	1 800	30	420	540	40-50 <sup>2)</sup>	560	810	140	270	7 423	9 543	11 067	16 007			3644	6 464	
- comitive .....	640	800	8	48	72	25-35 <sup>2)</sup>	160	240	112	168	594	891	2 213	3 319			1619	2 428	
<b>Accompagnatori</b>																			
- Ginevra e fascia di frontiera francese .....	2 650	2 650	0	-	-	5	130	130	130	130	-	-	272	272	272	272			796
- Resto della Svizzera ....	1 130	1 130	7	78	78	10	110	110	32	32	1 378	1 378	2 174	2 174					
<b>Personale aeroportuale</b>																			
- Ginevra e fascia di frontiera francese .....	2 760	2 760	0	-	-	10	280	280	280	280	-	-	294	294	294	294	31	31	
- Resto della Svizzera ....	306	306	0	-	-	5	15	15	15	15	-	-	31	31					
<b>Visitatori dell'aeroporto</b>																			
- Ginevra e fascia di frontiera francese .....	840	840	0	-	-	5	42	42	42	42	-	-	88	88	88	88			252
- Resto della Svizzera ....	360	360	7	26	26	10	36	36	10	10	459	459	711	711					
<b>Visitatori Palazzo delle Esposizioni</b>																			
- Ginevra e fascia di frontiera francese .....	1 860	1 860	0	-	-	5	93	93	93	93	-	-	194	194	194	194			
- Resto della Svizzera ....	940	940	20	188	188	25	235	235	47	47	2 682	2 682	3 745	3 745					1 063
<b>Park and Ride .....</b>	150	150	-	120	120	-	150	150	30	30	2 140	2 140	2 989	2 989					849
<b>Abitanti del Grand-Saconnex .....</b>	100	100	-	960	80	-	100	100	20	20	1 427	1 427	1 992	1 992					565
<b>Totale .....</b>	16 496	18 096	6	960	1140	14	2231	2661	1271	1557	16 103	18 520	26 438	32 694	1516	1726	8819	12 448	

<sup>1)</sup> Senza viaggiatori in comitiva

<sup>2)</sup> Quota in aumento col passare degli anni

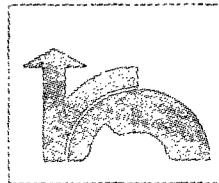
Anhang/Annexe 2

Flughafenlinie  
Ligne de l'aéroport

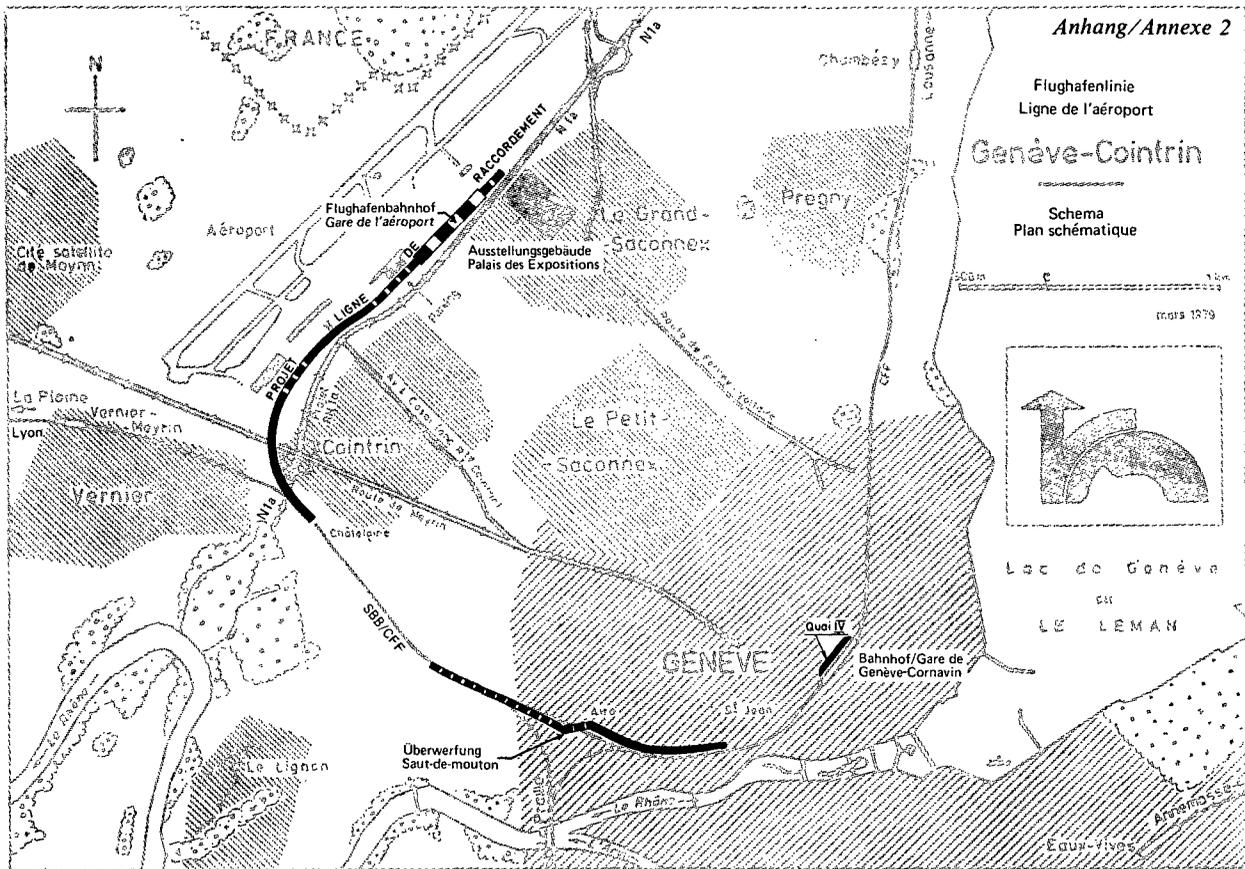
Genève-Cointrin

Schema  
Plan schématique

mars 1979



Lac de Genève  
ou  
LE LEMAN



# **Decreto federale concernente il raccordo ferroviario dell'aeroporto di Ginevra**

*Disegno*

del

---

*L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,*

visto l'articolo 2 della legge federale del 23 giugno 1944 <sup>1)</sup> sulle Ferrovie federali svizzere (FFS);

visto il messaggio del Consiglio federale del 10 dicembre 1979 <sup>2)</sup>,

*decreta:*

## **Art. 1**

La Confederazione autorizza le FFS ad intraprendere la costruzione di una nuova linea a doppio binario della lunghezza di 2,86 km, a partire dal km 3,456 della linea Ginevra-La Plaine a destinazione dell'aeroporto di Ginevra-Cointrin (linea aeroportuale).

## **Art. 2**

<sup>1</sup> La Confederazione assegna alle FFS un contributo a fondo perso dell'importo di 64 milioni di franchi per la costruzione della linea aeroportuale e per l'adattamento degli impianti siti tra la stazione ferroviaria di Ginevra-Cornavin (inclusa) e l'inizio della linea aeroportuale.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale è abilitato ad aumentare l'importo del contributo secondo i sovraccosti dovuti al rincaro.

## **Art. 3**

Il contributo federale soggiace alla condizione che il canton Ginevra fornisca da parte sua un importo a fondo perso di 12 milioni di franchi e partecipi, proporzionalmente a questo suo versamento, alla copertura dei sovraccosti dovuti al rincaro.

## **Art. 4**

Il contributo federale è versato in rate annue; l'ammontare di ogni rata è stabilito nel preventivo.

<sup>1)</sup> RS 742.31

<sup>2)</sup> FF 1980 I 401

**Art. 5**

<sup>1</sup> Il presente decreto è sottoposto al referendum facoltativo conformemente all'articolo 2 della legge federale del 23 giugno 1944 <sup>1)</sup> sulle Ferrovie federali svizzere.

<sup>2</sup> Il Consiglio federale ne stabilisce l'entrata in vigore.

<sup>1)</sup> RS 742.31

## **Messaggio concernente il raccordo ferroviario dell'aeroporto di Ginevra del 10 dicembre 1979**

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1980
Année	
Anno	
Band	1
Volume	
Volume	
Heft	06
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	79.087
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	12.02.1980
Date	
Data	
Seite	401-417
Page	
Pagina	
Ref. No	10 113 080

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.