94.042

**Messaggio
concernente un Accordo internazionale
relativo alla sistemazione delle installazioni
di navigazione di Kembs**

del 4 maggio 1994

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Con il presente messaggio ci pregiamo sottoporvi, per approvazione, il disegno di decreto federale relativo ad un accordo sulla sistemazione delle installazioni di navigazione di Kembs.

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

4 maggio 1994

In nome del Consiglio federale svizzero:
Il presidente della Confederazione, Stich
Il cancelliere della Confederazione, Couchepin

Compendio

Il disegno concerne l'ammodernamento delle installazioni di navigazione di Kembs e l'allungamento della conca piccola.

Ubicate su territorio francese a pochi chilometri da Basilea, le installazioni di navigazione rivestono un'importanza primaria per i porti renani di Basilea Città e di Basilea Campagna. Per motivi economici e di politica dei trasporti la Svizzera è particolarmente interessata ad una sistemazione delle installazioni di navigazione. Di conseguenza si rivela adeguata la ripartizione dei costi nella misura del 60 e del 40 per cento pattuita con la Francia.

I costi globali sono stati valutati a circa 200 milioni di franchi francesi (stato luglio 1991). A prescindere dal rincaro, la quota svizzera ammonta a circa 30 milioni di franchi svizzeri, tre dei quali a carico di Basilea Città, altri tre di Basilea Campagna, mentre la regione del Baden-Württemberg parteciperebbe eventualmente ai costi nella misura del 60 per cento. L'importo restante è a carico della Confederazione.

L'allungamento delle chiuse si rivela indispensabile. A differenza delle altre chiuse situate nell'Alto Reno, caratterizzate da due conche grandi aventi una lunghezza utilizzabile di almeno 183 metri, le installazioni di Kembs dispongono unicamente di un'unica conca grande, essendo la lunghezza utilizzabile della conca piccola di soli 95 metri.

Inoltre, nonostante l'accurata e regolare opera di manutenzione, le installazioni di navigazione di Kembs mostrano in parte segni d'usura e sono suscettibili di guasti. Si prevedono di conseguenza lunghi arresti periodici. Vi si aggiunge il pericolo che subentrino danni imprevisi, con conseguenti lunghi tempi d'attesa per i battelli.

Di regola la lunghezza dei battelli moderni supera i 95 metri. Il loro impiego nella navigazione diretta a Basilea comporta però dei rischi. In caso di guasto alla conca grande, i battelli a monte o a valle di Kembs sarebbero bloccati. I battelli che navigano secondo un orario prestabilito, come quelli per il trasporto di container, non possono permettersi tale rischio. Per tale ragione numerose compagnie di navigazione regolarmente attive nella regione basilese rinunciano all'impiego di battelli lunghi oltre 95 metri, subendo di conseguenza svantaggi economici.

All'interno della rete di navigazione europea le installazioni di navigazione di Kembs formano una strozzatura che va eliminata. Solo in tal modo una navigazione interna improntata al rispetto ambientale ed al risparmio energetico può fare onore alla sua fama di essere economicamente conveniente, puntuale, nonché impiegare le potenziali capacità di trasporto non ancora sfruttate.

Messaggio

1 Parte generale

11 Situazione iniziale

Situate a pochi chilometri da Basilea, le installazioni di navigazione di Kembs si trovano su territorio francese. Mediante il trattato di Versailles del 28 giugno 1919, la Francia aveva ottenuto il diritto di deviare il corso del Reno e di sfruttarne l'energia idrica. Durante la costruzione della deviazione, avvenuta oltre 60 anni or sono, si erano dovute erigere installazioni di navigazione affinché la navigabilità del Reno potesse essere garantita anche in futuro.

Le installazioni comprendono fra l'altro due conche. La più grande misura 183 metri, la più piccola 97. Tutte le installazioni di navigazione costruite in seguito a valle di Kembs comprendono invece due conche grandi aventi una lunghezza utilizzabile di almeno 183 metri. Ogni anno le installazioni di navigazione di Kembs sono percorse da circa 20 000 battelli con carichi per un totale di circa 10 milioni di tonnellate.

Le due chiuse ed i loro impianti mostrano in parte segni d'usura e, nonostante l'accurata manutenzione, sono sempre più suscettibili di guasti. Vengono bloccate alternativamente ogni tre anni per almeno un mese. Durante questi arresti programmati i relativi impianti sono esaminati minuziosamente e sottoposti alle necessarie opere di manutenzione. Ciononostante non è possibile evitare ulteriori interruzioni necessarie a breve termine.

Un esercizio efficiente e senza intralci delle chiuse è importante non solo per i trasporti convenzionali ma soprattutto per quelli di container, i quali rivestono nel contesto della navigazione sul Reno un ruolo sempre più considerevole, registrando da qualche tempo forti incrementi. Il trasporto di container è direttamente connesso con il trasporto combinato battello/ferrovia ed è svolto a scadenze d'orario regolari, il che presuppone un esercizio impeccabile ed ininterrotto delle chiuse. Nel caso in cui la navigazione non riuscisse più ad assicurare un trasporto a tempo debito (just in time), si assisterebbe ad una migrazione dei carichi verso altri vettori.

Nel contesto della navigazione il trasporto passeggeri deve far fronte a problemi analoghi a quelli riscontrati nel trasporto di merci. In genere i battelli moderni adibiti ad albergo hanno una lunghezza superiore a 95 metri. Il loro impiego dev'essere pianificato con molto tempo d'anticipo affinché possano raggiungere Basilea durante il periodo delle fiere e ripartire immediatamente al termine di quest'ultime.

111 La navigazione sul Reno nel contesto della politica svizzera dei trasporti

La navigazione renana esercita un ruolo significativo nell'ambito della politica svizzera dei trasporti. All'incirca il 15 per cento del commercio estero globale svizzero si svolge sul Reno. La navigazione renana riveste un'importanza pri-

maria anche dal profilo della politica d'approvvigionamento nell'ambito dell'importazione di combustibili liquidi, raggiungendo il 30 — 35 per cento sul totale delle importazioni.

La navigazione renana è compatibile con la concezione svizzera dei trasporti. Essa costituisce un elemento importante del trasporto combinato, in quanto complementare al trasporto ferroviario e su strada. Ogni anno i due porti di Basilea Città e Basilea Campagna forniscono circa un milione di tonnellate di merci al transito ferroviario, offrendo un notevole contributo alla gestione del traffico di transito internazionale attraverso la Svizzera. I trasporti avvengono nel rispetto dell'ambiente, sono economici e permettono un risparmio energetico e di spazio. Sul piano dell'economicità e dell'impiego energetico la navigazione interna si rivela più valida di qualsiasi altro mezzo di trasporto. Essa è inoltre l'unico mezzo di trasporto che dispone ancora di notevoli potenzialità non ancora sfruttate.

La competitività della navigazione dipende in modo decisivo dalla qualità delle vie di navigazione e dalla loro infrastruttura. La sistemazione delle installazioni di navigazione di Kembs costituisce un miglioramento essenziale delle condizioni quadro per la navigazione sul Reno. Al contempo tale sistemazione rappresenta un provvedimento volto al promovimento del trasporto internazionale combinato, in particolare della catena di trasporti battello/ferrovia.

112 Descrizione della situazione odierna

A circa 60 anni dalla loro messa in esercizio, le installazioni di navigazione di Kembs sono diventate un ostacolo alla fluidità del traffico. Per svariate ragioni non sono più in grado di rispondere alle esigenze di una navigazione interna moderna e creano scompensi alla navigazione svizzera sul Reno:

- Le flotte odierne comprendono sempre più battelli lunghi complessivamente oltre 95 metri, i quali necessitano di conche grandi. Il maggior vantaggio economico nell'ambito della razionalizzazione del trasporto fluviale consiste nell'impiego di battelli più lunghi.
- Lo stato attuale delle installazioni di navigazione lascia desumere che in futuro s'imporranno periodi di arresto delle conche sempre più lunghi per lavori di manutenzione. Rispetto alle altre chiuse, la conca grande di Kembs rimane fuori uso durante periodi più lunghi.
- Normalmente la capacità attuale delle due conche basta per far fronte al traffico che si presenta. Un arresto della conca grande provoca però, soprattutto se lo stesso non può essere pianificato poiché determinato da un danno, una sensibile riduzione della capacità delle installazioni nel loro insieme, con conseguenti lunghi periodi d'attesa. Nel 1989 la rottura dell'albero di comando della porta a monte aveva ad esempio causato un arresto della chiusa per un mese con circa 8200 ore d'attesa. Episodi del genere generano ingenti costi supplementari alle società di navigazione.

In virtù dell'articolo 358 del Trattato di Versailles del 28 giugno 1919 la Francia ha iniziato a costruire, circa 60 anni or sono, un canale laterale al Reno direttamente a valle di Basilea, impiegato per lo sfruttamento della forza idrica e per la navigazione.

Le decisioni della Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCR) del 16 dicembre 1921 e del 10 maggio 1922 determinano le condizioni per la costruzione del canale e della centrale idroelettrica. Il punto 4 della decisione del 16 dicembre 1921 stabilisce inoltre che occorre costruire una conca corta ed una conca lunga, ciascuna larga 25 metri. La decisione include inoltre i presupposti per un eventuale allungamento della conca piccola: anche in considerazione delle circostanze nel frattempo mutate, tali presupposti non sono adempiti: in base della decisione della Commissione centrale per la navigazione sul Reno la Francia sarebbe infatti giuridicamente tenuta ad allungare la conca piccola.

Tanto la concessione del 27 gennaio 1925 per la ritenzione dell'acqua del Reno su territorio svizzero fino allo sbocco della Birs, in vista della costruzione e della messa in esercizio di una centrale elettrica e di installazioni di navigazione sul Reno all'altezza di Kembs, quanto la convenzione fra Svizzera e Francia del 27 agosto 1926 per il disciplinamento di determinati rapporti giuridici inerenti alla futura deviazione del Reno a Kembs, concernono esclusivamente lo sfruttamento dell'energia idrica. Non vi sono affrontate le questioni relative alla navigazione. Le stesse sono invece trattate nell'ambito della CCR.

In considerazione dell'attuale stato di cose, degli svariati accordi internazionali che rivestono un'importanza in merito alla costruzione e all'esercizio di installazioni di navigazione, non si lascia desumere alcun obbligo della Francia di provvedere all'allungamento della conca piccola.

12 Valutazione della situazione attuale

Allo stato attuale le installazioni di navigazione di Kembs pongono problemi sotto due aspetti. Il problema principale riguarda la lunghezza della conca piccola. Nella navigazione internazionale sul Reno non sono praticamente più messi in servizio battelli di lunghezza inferiore a 95 metri. Una gestione efficiente e redditizia presuppone oggi l'impiego di battelli lunghi 110 metri. Anche nel caso di battelli passeggeri e di cabinati appare evidente la tendenza a maggiori lunghezze.

Le installazioni di navigazione di Kembs rappresentano inoltre un neo all'interno della catena di chiuse a valle di Basilea, nonostante i regolari lavori di manutenzione e di rinnovamento.

La lunghezza insufficiente della conca piccola e l'obsolescenza delle installazioni si ripercuotono negativamente sulla navigazione diretta a Basilea, con conseguenti lunghi e costosi periodi d'attesa, soste obbligatorie di battelli lunghi a monte di Kembs, ritardi nel trasporto di container nonché limitazioni nella pianificazione delle flotte delle compagnie svizzere.

Urge di conseguenza l'allungamento della conca piccola. Nel contempo possono essere intraprese le necessarie misure d'ammodernamento delle installazioni esistenti, volte a mantenere ed aumentare la capacità e la sicurezza.

13 Relazione con la Francia

Per i motivi summenzionati, nel maggio del 1990 la Svizzera ha invitato la Francia ad un colloquio incentrato sulle questioni tecniche, economiche, giuridiche e finanziarie di un'eventuale terza conca o di un allungamento della conca piccola.

Sulla scorta delle basi legali esistenti, tanto lo Stato francese quanto la «Electricité de France» (EdF) quale concessionaria non possono essere obbligate a partecipare ai lavori. Secondo l'ottica svizzera l'obiettivo dei primi contatti bilaterali nel febbraio 1991 doveva perciò consistere nell'intavolare con le autorità francesi un dialogo sulle possibilità di miglioramento. La delegazione francese aveva riconosciuto che la conca piccola a monte di Kembs esercita un notevole influsso negativo, lasciando tuttavia intuire che una sistemazione delle installazioni avrebbe potuto entrare in linea di conto solo se la Svizzera vi avesse partecipato con un sostanziale contributo finanziario. Un gruppo peritale franco-svizzero aveva ricevuto mandato di elaborare le basi decisionali per ulteriori colloqui.

Nel corso dei colloqui successivi le due delegazioni hanno convenuto una ripartizione dei costi dell'intero progetto - allungamento della conca piccola e ammodernamento delle installazioni esistenti - fra i due Stati in ragione del 60 per cento a carico della Svizzera e del 40 per cento a carico della Francia nonché il tenore di un accordo fra i due Stati. L'esercizio, la manutenzione ed il rinnovamento delle installazioni sistemate incomberanno unicamente al concessionario.

L'Accordo è stato siglato il 18 giugno 1993 a Parigi e firmato il 14 marzo 1994 a Creta.

14 Relazione con la Germania

L'allungamento della conca piccola arreca vantaggio all'intera navigazione sul Reno. Nell'ottica economica beneficiano di tale provvedimento anche i porti germanici e gli impianti di trasbordo situati a monte di Kembs. Si tratta dei porti di Weil, Grenzach e Rheinfelden per i quali un traffico senza intoppi attraverso le installazioni di navigazione di Kembs risulta pure essenziale. Fra il 1981 e il 1990 i porti e gli impianti di trasbordo tedeschi hanno registrato in media un traffico di un milione di tonnellate all'anno.

Le trattative inerenti ad un contributo tedesco erano state intraprese con il Land Baden - Württemberg, visto che la Repubblica federale di Germania non può cofinanziare la sistemazione delle installazioni di navigazione di Kembs per ragioni di diritto costituzionale ed essendo gli impianti portuali e di trasbordo di competenza dei Länder. Dette trattative sono tuttora in corso. Un eventuale

contributo sarebbe ripartito fra le due parti contraenti conformemente alla chiave di ripartizione dei costi adottata.

15 Progetto d'allungamento delle chiuse

151 Varianti di sistemazione possibili

Si può rimediare alle condizioni insoddisfacenti delle installazioni di navigazione di Kembs unicamente qualora dette installazioni siano rese equivalenti agli impianti di sbarramento sul Reno ubicati verso il basso e dotate ciascuna di 2 conche grandi, mediante la costruzione di una terza conca lunga 190 m e larga 12 sulla sponda destra del canale o un'opera di ammodernamento ed allungamento della conca piccola esistente da 97 m a 190 m.

Benché un allungamento delle chiuse a soli 110 m non costituisca un'alternativa valida, fu esaminata la possibilità di un provvedimento del genere affinché si potesse effettuare un confronto dal profilo dei costi. Il risparmio che ne risulterebbe rispetto ad una conca lunga 190 m non compenserebbe comunque i numerosi svantaggi connessi a siffatto provvedimento.

Durante i lavori d'allungamento della conca piccola, rimarrebbe in funzione una sola conca. Affinché i rischi per la navigazione siano ridotti al minimo, il gruppo peritale franco-svizzero ha esaminato nei dettagli svariate modalità d'allungamento. Tutte le varianti necessiterebbero di ulteriori misure d'ammodernamento - di portata maggiore rispetto agli usuali lavori di manutenzione - alla conca piccola esistente.

Prima di avviare i lavori di sistemazione della conca piccola andrebbero previste misure d'ammodernamento anche alla conca grande, indipendentemente dalla variante d'allungamento scelta. In tal modo sarebbe potenziata la capacità delle chiuse nonché aumentata la sicurezza dell'esercizio durante i due anni in cui si procederà all'allungamento delle chiuse. Queste misure si imporrebbero anche nel caso in cui fosse necessaria la costruzione di una terza conca.

152 Scelta di una variante di sistemazione, descrizione del progetto

Ambedue le delegazioni hanno ritenuto che la costruzione di una terza conca non entri in linea di conto: gli ingenti costi sarebbero decisamente sproporzionati in rapporto ai vantaggi che la stessa arrecherebbe. Fra le varianti esaminate è stata scelta quella che permetterebbe in ogni momento il ripristino del traffico fluviale mediante la conca piccola entro al massimo 2 settimane in caso di arresto della conca grande. Contemporaneamente all'allungamento s'impongono un ammodernamento delle parti esistenti della conca piccola ed un loro aggiornamento al livello tecnico odierno.

Per l'allungamento e le misure d'ammodernamento si prevedono circa due anni di lavori. L'allungamento comporta essenzialmente la costruzione di una nuova testata a monte della conca, costituita da una trave portante, dalla porta della chiusa con condotte ed allacciamenti laterali ed organi di riempimento situati 100 m a monte dell'attuale testata superiore nonché l'allungamento della parete

destra della chiusa rivolta all'interno e della base. La parete sinistra della chiusa esiste già; vanno unicamente effettuati gli incavi relativi a tre nuove bitte galleggianti. La nuova testata a monte sarà munita di una porta verticale moderna con tempi di apertura e di chiusura ridotti. Gli organi di riempimento e di scarico saranno adattati in modo tale che la conca allungata presenti periodi d'esercizio ottimali. I provvedimenti da adottare alla parte esistente consistono in particolare nella sostituzione del comando della porta inferiore, nella sostituzione delle paratoie, nel miglioramento delle strutture esistenti e nella costruzione di bitte galleggianti.

Occorrerà effettuare le misure di ammodernamento alla conca grande prima di procedere all'allungamento della conca piccola. Tali misure comprendono essenzialmente la sostituzione dei comandi della porta a valle e della porta a monte, la sostituzione delle paratoie, la costruzione di bitte galleggianti nonché miglioramenti idraulici del sistema di riempimento e di scarico. Per svolgere tali lavori saranno necessari circa due anni.

Le singole misure sono descritte nell'allegato I dell'Accordo.

153 Costi e programma dei lavori

I costi globali di costruzione (allungamento della conca piccola, provvedimenti d'ammodernamento alle due conche), stimati mediante esame preliminare, si aggirano sui 200 milioni di franchi francesi (MFRF) - prezzo di base luglio 1991, esclusa l'imposta sul valore aggiunto - e comprendono (in milioni di franchi francesi):

	conca grande	conca piccola
1. Allungamento della conca piccola		124
2. Lavori d'ammodernamento	42	34
Sottototale	42	158
Totale		200

Applicando un rapporto di cambio di uno a quattro, i costi globali ammontano a 50 milioni di franchi svizzeri. Considerando che la costruzione potrà essere avviata al più presto nel primo trimestre 1995 ed ultimata nel giro di un quadriennio, ossia nel 1999, si prevede una corrispondente maggiorazione dei costi in conseguenza del rincaro.

Il programma generale prevede l'inizio dei lavori con le misure d'ammodernamento alla conca grande immediatamente dopo l'entrata in vigore dell'Accordo. Affinché possano essere effettuate le misure previste è necessario arrestare la conca grande 4 volte per un totale di 24 settimane durante il periodo di costruzione di due anni. Durante tali arresti vengono eseguiti anche i normali lavori di manutenzione.

Conclusi i lavori alla conca grande si può iniziare con l'allungamento della conca piccola e con le altre misure di costruzione.

Nell'allegato I dell'Accordo è esposto il programma dettagliato dei lavori di costruzione.

16 Esito delle consultazioni

161 Commissione centrale per la navigazione sul Reno (CCR)

In virtù dell'articolo 30 della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 (Convenzione di Mannheim), gli Stati rivieraschi riuniti nella Commissione centrale per la navigazione sul Reno sono tenuti a provvedere affinché la navigazione sul Reno non sia ostacolata da installazioni. Sulla base di tale articolo la CCR ha fissato nelle sue decisioni del 16 dicembre 1921 e del 10 maggio 1922 le condizioni per la costruzione della centrale idroelettrica e delle installazioni di Kembs.

Le previste misure d'ammodernamento alle installazioni esistenti e l'allungamento della conca piccola devono essere presentate alla CCR sulla base della Convenzione riveduta per la navigazione sul Reno. La CCR dovrà approvare la proposta. In occasione della seduta plenaria nel maggio 1994 è prevista la presentazione degli atti necessari a detta commissione.

162 Semicantoni di Basilea Città e Basilea Campagna

Oltre alla Confederazione, anche i due Semicantoni di Basilea Città e Basilea Campagna hanno interesse che nei loro porti renani possano approdare senza limiti di sorta battelli lunghi e moderni. A medio e lungo termine una sistemazione delle installazioni di navigazione di Kembs aumenta l'attrattività degli impianti portuali. Ambedue i Cantoni si sono quindi espressi favorevolmente in merito all'allungamento della conca piccola e parteciperanno al finanziamento della quota svizzera.

163 Associazione svizzera per la navigazione (ASN)

L'ASN è stata informata in merito alle diverse varianti possibili di sistemazione. Essa condivide l'opinione delle autorità secondo cui la costruzione di una terza conca, nonostante tutti i vantaggi che procurerebbe, non entra in linea di conto per motivi finanziari. Riguardo alle varianti d'allungamento l'ASN predilige quella che, in caso di necessità, permetterebbe la ripresa della navigazione entro al massimo 14 giorni mediante la conca piccola.

164 Altre consultazioni

Il fatto che le installazioni di navigazione di Kembs siano situate all'estero non rende necessarie altre consultazioni.

17 Finanziamento dei lavori d'allungamento

171 Ripartizione dei costi tra Svizzera, Francia e Germania

Come risulta dal numero 113 gli accordi internazionali esistenti non lasciano desumere alcun obbligo da parte della Francia di effettuare l'allungamento della conca piccola e di sopportarne da sola il finanziamento.

Fra i porti situati a monte di Kembs vi sono i porti renani di Basilea Città e di Basilea Campagna, che rappresentano l'accesso svizzero al mare e sono di gran lunga i più importanti. Per motivi economici e di politica dei trasporti la Svizzera è perciò maggiormente interessata della Francia alla sistemazione delle installazioni di navigazione. C'era dunque da attendersi che essa avrebbe dovuto assumersi il 60 per cento dei costi.

Un eventuale contributo del Land Baden-Württemberg, con cui sono attualmente in corso colloqui, sarà ripartito proporzionalmente fra la Svizzera e la Francia.

172 Finanziamento della quota svizzera

Sulla base della presente stima (stato luglio 1991) il contributo svizzero ai costi dovrebbe aggirarsi sui 30 milioni di franchi a prescindere dal rincaro; le spese sono distribuite sull'arco di un quadriennio.

Il fatto che la legislazione concernente la navigazione sia essenzialmente di competenza della Confederazione non esclude una partecipazione finanziaria dei Cantoni di Basilea Città e Basilea Campagna. Gli impianti portuali dei due Semicantoni sono con la navigazione sul Reno fattori determinanti per l'economia basilese. La sistemazione delle installazioni di navigazione di Kembs aumenterà a medio e a lungo termine l'attrattiva esercitata da questi due porti. Ciò vale soprattutto in merito al trasporto di container e al trasporto combinato battello/ferrovia, rispettivamente battello/strada.

Siamo dunque del parere che la Confederazione, Basilea Città e Basilea Campagna debbano realizzare insieme questo progetto. Va ricordato in tale contesto che Basilea Campagna aveva partecipato negli anni settanta ai costi della seconda chiusa di Birsfelden nella misura del 40 per cento.

Di conseguenza, nel novembre 1992 sono iniziate le trattative con ambedue i Semicantoni. Dalle stesse è emerso un evidente atteggiamento di riserbo da parte di Basilea Città e Basilea Campagna riguardo ad una loro partecipazione finanziaria. Essi sostengono che i contributi all'infrastruttura concernente l'idrovia renana siano in primo luogo di pertinenza della Confederazione (articolo 24^{ter} Cost.) e considerano la navigazione sul Reno quale settore della politica svizzera dei trasporti. Nonostante tali riflessioni i due Semicantoni sono disposti a partecipare alla quota svizzera con una somma complessiva di tre milioni di franchi ciascuno. Un eventuale contributo del Land Baden-Württemberg (quota Svizzera) sarebbe ascritto alla Confederazione.

2 Parte speciale

21 Commento ai singoli articoli dell'Accordo

Il preambolo ricorda che la sistemazione delle installazioni di Kembs serve al promovimento dell'intera navigazione sul Reno e che gli impianti richiedono un ammodernamento dopo oltre 60 anni di esercizio.

L'*articolo 1* stabilisce che la sistemazione concerne sia l'allungamento e l'ammodernamento della conca piccola sia l'ammodernamento della conca grande.

L'*articolo 2* descrive per sommi capi i lavori d'allungamento, rispettivamente d'ammodernamento.

I costi ed il finanziamento del progetto sono trattati nell'*articolo 3*. Quest'ultimo disciplina anche importanti questioni concernenti la ripartizione dei costi fra Svizzera e Francia secondo un rapporto di 60 per cento (per la prima) a 40 per cento (per la seconda).

L'*articolo 3* stabilisce inoltre che i bandi d'appalto concernenti lavori importanti connessi all'allungamento debbano essere effettuati tanto in Francia quanto in Svizzera. È inoltre previsto che le due parti contraenti beneficino di eventuali contributi di Stati terzi secondo la relativa chiave di ripartizione.

In virtù dell'*articolo 4* sarà istituita una commissione bilaterale di sorveglianza che vigilerà sull'esecuzione dei lavori e sull'osservanza della tabella di marcia. Essa può anche approvare piccole modifiche del progetto che potrebbero rivelarsi necessarie durante lo svolgimento dei lavori e decide inoltre in merito all'assegnazione dei mandati concernenti i bandi d'appalto.

L'*articolo 5* precisa che, oltre alle previste misure di sistemazione, non sono esclusi ulteriori miglioramenti successivi di ordine tecnico alle installazioni. Nell'ambito del rinnovo della concessione per la centrale elettrica connessa alle installazioni di navigazione, le parti contraenti si riservano quindi di esigere adattamenti tecnici di lieve entità a carico del concessionario. La concessione attualmente in vigore scadrà nel 2007.

L'*articolo 6* contiene una clausola arbitrare nel caso in cui l'esecuzione dei lavori previsti nell'Accordo o l'interpretazione di quest'ultimo diano adito a divergenze d'opinione non appianabili in via diplomatica.

Nell'*articolo 7* Svizzera e Francia si obbligano a render noto l'Accordo alla CCR. Tale notifica si rende necessaria a causa di inevitabili impedimenti temporanei della navigazione sul Reno, dovuti ai lavori di costruzione.

22 Commento agli allegati I e II relativi all'Accordo e alla loro pubblicazione

221 Allegato I (allegato tecnico)

Il capitolo 1 descrive dettagliatamente le installazioni di navigazione esistenti.

Il capitolo 2 include la descrizione particolareggiata dei diversi provvedimenti di sistemazione:

- allungamento della conca piccola

- ammodernamento della conca piccola: esso s'impone già da lungo tempo; l'allungamento offre l'occasione per intraprendere i relativi lavori
- ammodernamento della conca grande: il provvedimento si rivela necessario per aumentare la capacità delle chiuse ed assicurarne l'esercizio durante i due anni in cui si svolgeranno i lavori d'allungamento della chiusa.

Nel capitolo 3 sono esposti i costi complessivi che in base ai calcoli ammontano a circa 200 milioni di franchi francesi (stato luglio 1991).

Dal capitolo 4, che stabilisce il calendario dei lavori, emerge che la sistemazione delle installazioni di navigazione dovrebbe essere conclusa entro quattro anni dall'entrata in vigore dell'Accordo.

222 Allegato II (allegato finanziario)

Giusta il numero 1 le parti contraenti conferiscono la qualità di committente all'azienda «Electricité de France», la quale è al contempo concessionaria per l'esercizio della centrale elettrica.

Il numero 2 definisce il calendario dei pagamenti. Sono previste quattro tappe fisse, la prima delle quali è fissata a quattro settimane dopo l'entrata in vigore dell'Accordo. L'esigibilità delle altre tappe si orienta secondo l'evoluzione dei lavori di costruzione. Questo tipo di finanziamento impostato su un importo complessivo fissato in precedenza, costituisce un compromesso fra un contratto d'impresa generale ed un pagamento sulla base dei costi reali. Per la Svizzera è essenziale che l'importo globale fissato sia adattato sulla base dell'esito dei bandi d'appalto relativi ai lavori principali di allungamento. Il numero 2 disciplina che i pagamenti svizzeri sono esentati dall'imposta francese sul valore aggiunto.

I contributi della Svizzera e della Francia aumentano in corrispondenza del rincaro. Il numero 3 stabilisce l'indice applicabile.

Il numero 4 prevede un adeguamento dei costi globali qualora la procedura d'autorizzazione edilizia comportasse modificazioni essenziali al progetto. Si tratta di una disposizione ordinaria che non dovrebbe assumere alcuna importanza nel contesto presente. Dal profilo ecologico il progetto non è contestato.

Il numero 5 esonera il committente dai costi determinati dalla rimessa in esercizio a breve termine della chiusa piccola nel caso in cui subentrassero guasti all'esercizio della chiusa grande durante i lavori di costruzione. Ciò vale comunque unicamente in caso di guasti per i quali il concessionario, il quale è inoltre il committente della costruzione, non assume alcuna responsabilità (ad esempio in caso di incidenti causati da terzi ma non in merito a guasti tecnici).

Il numero 6 prevede infine che le offerte degli imprenditori concernenti i lavori più importanti di allungamento siano presentate alla commissione bilaterale di sorveglianza. Il numero 6 stabilisce inoltre che l'importo complessivo fissato sia adattato in relazione alle offerte vantaggiose.

Gli allegati contengono le questioni più specificamente tecniche nonché le modalità del finanziamento. La loro pubblicazione nella Raccolta ufficiale delle leggi e nel Foglio federale sarebbe inopportuna (cfr. art. 4 e 14 cpv. 4 della Legge sulle pubblicazioni ufficiali, RS 170.512). Ciò consente pure di rinunciare ad una traduzione in lingua italiana (cfr. art. 8 cpv. 2 della Legge sulle pubblicazioni ufficiali, in virtù del quale il Consiglio federale può decidere, nel caso di trattati internazionali pubblicati nel senso dell'articolo 4 della Legge sulle pubblicazioni ufficiali e che non obbligano direttamente il singolo, che la traduzione non sia effettuata in tutte le lingue ufficiali). I testi sono reperibili - nella versione tedesca e francese - presso l'Ufficio federale del materiale e degli stampati.

23 Valutazione dell'Accordo

Stimati a 200 milioni di franchi francesi (stato luglio 1991), i costi comprendono, oltre all'allungamento della conca piccola, l'ammodernamento delle installazioni esistenti. Le trattative sono sfociate in una partecipazione del 60 per cento da parte della Svizzera: un risultato soddisfacente, visti gli interessi diversi di Svizzera e Francia riguardo all'allungamento della conca piccola e considerata la richiesta iniziale della Francia (90 per cento per la Svizzera, 10 per cento per la Francia).

3 Conseguenze

31 Conseguenze finanziarie

311 Conseguenze finanziarie per la Confederazione

L'importo complessivo del progetto di sistemazione globale era stato fissato a 200 milioni di franchi francesi (stato luglio 1991) in seguito ad esame approfondito. Nel caso in cui, in base ai risultati delle offerte per l'allungamento della conca piccola, l'esame contrattualmente stabilito di detto importo globale confermasse la somma fissata, la quota svizzera ammonterebbe a 120 milioni di franchi francesi (60% di 200 mio di FRF).

Con un corso del cambio corrispondente ad un rapporto di uno a quattro e prescindendo dal rincaro subentrato a partire dal luglio 1991, si ottiene un fabbisogno finanziario di circa 30 milioni di franchi per la quota svizzera. Considerando i contributi dei Semicantoni di Basilea Città e Basilea Campagna, ciascuno di tre milioni di franchi, ma non tenendo conto di una eventuale partecipazione ai costi da parte del Land Baden-Württemberg, la quota della Confederazione ammonta a circa 24 milioni di franchi. Nel budget 1994 e nel piano finanziario della Confederazione 1995-1997 è prevista provvisoriamente una somma complessiva di 20 milioni di franchi.

Considerato che i lavori di costruzione potranno iniziare al più presto all'inizio del 1995, si prevedono per un periodo di costruzione di circa 4 anni costi sup-

plementari determinati dal rincaro accumulatosi dal luglio 1991. La prassi vuole che detti costi siano ripartiti proporzionalmente fra Svizzera e Francia quali parti contraenti nella misura del 60, rispettivamente del 40 per cento. Il contributo svizzero è versato in quattro rate su un periodo complessivo di quattro anni conformemente al piano finanziario adottato.

312 Conseguenze finanziarie per i Semicantoni di Basilea Città e Basilea Campagna

Il contributo di Basilea Città e Basilea Campagna (tre milioni di franchi ciascuno) è ripartito in parti uguali sulle prime tre rate della quota svizzera.

32 Effetti per la Confederazione e i Cantoni sull'effettivo del personale

Il presente decreto non esplica effetti sull'effettivo del personale né per la Confederazione, né per i Semicantoni interessati. I compiti della commissione mista previsti nell'articolo 4 dell'Accordo rientrano nell'attività amministrativa ordinaria.

4 Programma di legislatura

Il progetto è annunciato nelle linee direttive della politica governativa 1991-1995 del 25 marzo 1992 (FF 1992 III 142).

5 Rapporto con il diritto europeo

La CCR è competente per le questioni inerenti alla navigazione e alle idrovie concernenti il tratto di Reno da Basilea al mare. Tale competenza è sancita dalla riveduta Convenzione per la navigazione sul Reno del 17 ottobre 1868 (cosiddetta Convenzione di Mannheim).

La Svizzera è, accanto alla Germania, al Belgio, alla Francia e ai Paesi Bassi, firmataria della Convenzione di Mannheim, la quale garantisce la libera navigazione sul Reno e sui suoi efflussi navigabili dalla «Mittlere Rheinbrücke» a Basilea fino al mare. Le comunità europee partecipano alle attività della CCR. Il progetto sarà sottoposto alla CCR. La compatibilità dell'Accordo con il diritto europeo è garantita, essendo la Francia membro dell'Unione europea. Per il resto l'Unione europea dispone di competenze limitate in merito al finanziamento di progetti infrastrutturali nel settore dei trasporti.

6 Costituzionalità

In virtù dell'articolo 8 della Costituzione federale (Cost.), la Confederazione ha il diritto di stipulare trattati con altri Stati. La competenza dell'Assemblea federale di approvarli è desunta dall'articolo 85 numero 5 Cost.

L'articolo 89 capoverso 3 Cost. precisa, in relazione con il capoverso 2, quali trattati internazionali sono sottoposti a referendum. Ultimati i provvedimenti di sistemazione, l'Accordo internazionale che vi presentiamo diventa privo d'oggetto. A partire da quel momento esso non produce più alcun diritto od obbligo. A tale riguardo non presenta una connotazione di trattato di diritto internazionale di durata indeterminata. Inoltre non prevede l'adesione ad un'organizzazione internazionale né implica un'unificazione multilaterale del diritto. Di conseguenza non sottostà al referendum.

6808

Decreto federale *Disegno*
concernente un Accordo internazionale con la Francia
relativo alla sistemazione delle installazioni
di navigazione di Kembs e al suo finanziamento

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,
visto l'articolo 8 della Costituzione federale;
visto il messaggio del Consiglio federale del 4 maggio 1994¹⁾,
decreta:

Art. 1

¹ L'Accordo internazionale fra la Confederazione Svizzera e la Repubblica Francese relativo alla sistemazione delle installazioni di navigazione di Kembs, firmato il 14 marzo 1994, è approvato.

² Il Consiglio federale è autorizzato a ratificarlo.

Art. 2

¹ Un credito d'impegno di 24 milioni di franchi è stanziato per finanziare la quota a carico della Confederazione. In caso di partecipazione finanziaria del Land Baden-Württemberg, il credito d'impegno è ridotto di un importo pari al 60 per cento di detta partecipazione.

² Il Consiglio federale è autorizzato ad adattare l'importo ai costi supplementari determinati dal rincaro e da oscillazioni del corso del cambio.

Art. 3

Il presente decreto non sottostà al referendum.

6809

Accordo fra il Governo della Repubblica Francese e il Consiglio federale svizzero concernente la sistemazione delle installazioni di navigazione di Kembs

Traduzione¹⁾

Il Consiglio federale svizzero

e

il Governo della Repubblica Francese,

Animati dal desiderio di migliorare la navigazione sul Reno,

Vista la Convenzione di Mannheim mirante a permettere una navigazione libera e senza intralci sul Reno,

Considerando che il trasporto fluviale moderno e regolare sul Reno necessita del funzionamento ottimale delle installazioni di navigazione,

Considerando che la piccola chiusa di Kembs non risponde più alle esigenze dello sviluppo della navigazione renana,

hanno convenuto quanto segue:

Articolo 1

La Svizzera e la Francia convengono di allungare la piccola chiusa di Kembs, di ammodernare la piccola e la grande chiusa e di migliorare le loro condizioni di utilizzazione.

Articolo 2

(1) Il progetto prevede le misure seguenti:

- a) L'allungamento della piccola chiusa compresi gli adattamenti quali la sostituzione del comando della porta a valle, la sostituzione delle paratoie, il riassetto delle opere del genio civile, l'installazione di bitte galleggianti e la realizzazione di miglioramenti idraulici.
- b) L'ammodernamento della grande chiusa, compresa la sostituzione dei comandi delle porte a valle e a monte, la sostituzione delle paratoie nonché l'installazione di bitte galleggianti e la realizzazione di miglioramenti idraulici.
- c) La descrizione dettagliata del progetto, i tempi della sua realizzazione, il preventivo dei costi nonché la designazione del committente scelto dalle parti contraenti sono allegati²⁾ al presente Accordo.

¹⁾ Dal testo originale francese.

²⁾ Gli allegati non sono pubblicati né nel Foglio federale, né nella Raccolta delle leggi federali. Possono essere ottenuti, nella versione originale francese, presso l'Ufficio centrale federale degli stampati e del materiale, 3003 Berna.

(2) L'esecuzione di misure previste nel presente articolo sottostà al diritto francese.

(3) Le parti contraenti, consapevoli della situazione particolare che si verrà a creare nell'esercizio delle chiuse di Kembs durante il lungo periodo di indisponibilità della piccola chiusa, informeranno unitamente la Commissione centrale per la navigazione sul Reno; la parte contraente francese sottoporrà alla stessa il progetto di sistemazione previsto nel presente articolo.

Articolo 3

(1) L'importo dei costi di sistemazione è stimato a 200 milioni di franchi francesi (stato luglio 1991, esente da tasse). La Svizzera e la Francia partecipano globalmente a tale importo, a ragione rispettivamente del 60 per cento e del 40 per cento.

L'importo definitivo è fissato in base a un indicatore fondato sull'esito dei bandi d'appalto e, in ogni caso, prima dell'inizio dei lavori d'allungamento della piccola chiusa. Detto indicatore è definito in considerazione dei lavori essenziali d'allungamento della piccola chiusa. Il suo principio d'applicazione è descritto dettagliatamente nell'allegato II.

(2) I bandi d'appalto hanno luogo simultaneamente in Francia e in Svizzera.

(3) Eventuali contributi di stati terzi sono ripartiti fra la Svizzera e la Francia giusta le proporzioni fissate nel capoverso 1.

(4) Le modalità di versamento e il calcolo di detti pagamenti sono definiti nell'allegato II del presente Accordo.

Articolo 4

(1) Una commissione mista di sorveglianza della costruzione è istituita dalle due parti contraenti. Essa è composta di tre esperti nominati dalla Svizzera e di tre esperti nominati dalla Francia.

(2) La commissione vigila sulla buona esecuzione dei lavori conformemente alle disposizioni del presente Accordo e, segnatamente, sul rispetto dei tempi di realizzazione. Fa rapporto in merito all'avanzamento dei lavori ai servizi amministrativi competenti in Svizzera e in Francia e approva le modificazioni del progetto.

(3) Il compito della commissione è concluso quando tutte le misure menzionate nell'articolo 2 sono ultimate, le opere esaminate e gli ultimi versamenti effettuati.

(4) Conclusi i lavori, l'esercizio, la manutenzione e il rinnovo delle installazioni incombe alla Francia come finora.

Articolo 5

Il presente Accordo non pregiudica eventuali accordi ulteriori concernenti altri adattamenti tecnici delle installazioni di navigazione.

Articolo 6

(1) Le divergenze fra le parti contraenti relative all'applicazione o all'interpretazione del presente Accordo sono disciplinate in via diplomatica o negoziale.

(2) Se entro sei mesi non si perviene ad un'intesa in via diplomatica o negoziale, la divergenza è sottoposta ad un tribunale arbitrale su domanda dell'una o dell'altra parte contraente.

(3) Il tribunale arbitrale è composto di tre membri: un arbitro nominato da ciascuna delle parti contraenti e un terzo arbitro designato unitamente dai due primi arbitri, il quale assume la presidenza del tribunale. Se il tribunale non è ancora stato istituito entro tre mesi dalla nomina del primo giudice arbitrale, ciascuna delle parti contraenti può chiedere al Segretario Generale della Corte Permanente d'Arbitrato di procedere alle nomine necessarie.

(4) Le decisioni del tribunale arbitrale sono definitive e vincolanti per le parti contraenti.

Articolo 7

(1) I due allegati sono parte integrante del presente Accordo.

(2) Il presente Accordo entra in vigore il giorno in cui le parti contraenti si sono vicendevolmente notificate la conclusione in ciascuno Stato della procedura prevista dalla Costituzione.

Fatto a Sissi (Creta), il 14 marzo 1994 in due esemplari originali, in lingua francese.

Per il
Consiglio federale svizzero:
Adolf Ogi

Per il Governo
della Repubblica francese:
Bernard Bosson
Gérard Longuet

Messaggio concernente un Accordo internazionale relativo alla sistemazione delle installazioni di navigazione di Kembs del 4 maggio 1994

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	29
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	94.042
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	26.07.1994
Date	
Data	
Seite	800-818
Page	
Pagina	
Ref. No	10 117 871

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.