

Convenzione

tra il Consiglio federale svizzero e il Governo della Repubblica francese relativa al raccordo della Svizzera alla rete ferroviaria francese e in particolare alle linee ad alta velocità

Preambolo

Il Consiglio federale svizzero

e

il Governo della Repubblica francese,

visto il decreto federale svizzero del 4 ottobre 1991 sul transito alpino,

vista la modifica del 20 marzo 1998 del decreto federale svizzero sul transito alpino,

visto l'articolo 24 delle disposizioni transitorie della Costituzione federale svizzera,

vista la legge francese del 30 dicembre 1982 «Loi française d'orientation des transports intérieurs », modificata,

vista la legge francese del 4 febbraio 1995 «Loi française d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire », modificata,

vista la legge francese del 13 febbraio 1997 «Loi française portant création de l'établissement public «Réseau ferré de France» en vue du renouveau du transport ferroviaire»,

visto lo «Schéma directeur national» francese dei collegamenti ferroviari ad alta velocità approvato il 1° aprile 1992,

consapevoli che delle infrastrutture dei trasporti efficienti costituiscono la base per lo sviluppo e la competitività delle economie nazionali e delle regioni,

desiderosi di migliorare i collegamenti ferroviari tra la Svizzera e la Francia e sviluppare così condizioni propizie a un aumento del traffico ferroviario,

desiderosi di agevolare il trasporto viaggiatori tra i grandi agglomerati urbani della Svizzera, da un lato, e della Francia, dall'altro,

desiderosi di sviluppare allo stesso modo il trasporto ferroviario internazionale delle merci,

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

hanno convenuto quanto segue nel quadro delle rispettive competenze:

Art. 1 Obiettivo

1. L'obiettivo della presente Convenzione è di assicurare un collegamento ottimale della rete ferroviaria svizzera a quella francese e, in particolare, alle linee ad alta velocità. A questo fine, si terrà conto della disponibilità finanziaria e del rapporto

¹ Dal testo originale francese.

costi-benefici più conveniente. Pertanto, le Parti contraenti hanno convenuto di adottare misure coordinate in materia di infrastruttura ferroviaria, di finanziamento, di esercizio razionale delle linee e, d'intesa con le imprese ferroviarie interessate, di interoperabilità del materiale rotabile.

2. Il miglioramento dei collegamenti della Svizzera alla rete francese, in particolare dei collegamenti ferroviari ad alta velocità, si effettua secondo un programma a tappe e moduli che potrà variare in funzione delle priorità nazionali in materia d'infrastrutture ferroviarie. Per quanto possibile, esso dovrà concordare con le esigenze espresse a livello regionale.

3. Un Comitato direttivo, le cui prerogative sono definite nell'articolo 7, è incaricato di attuare le misure d'applicazione a seconda delle esigenze, al fine di raggiungere gli obiettivi summenzionati.

Art. 2 Campo d'applicazione

La presente Convenzione ha per oggetto il miglioramento dei collegamenti ferroviari franco-svizzeri, sia per il traffico delle merci che per il traffico viaggiatori e in particolare quelli assicurati con treni ad alta velocità tra:

in Francia:

- Parigi,
- la Francia meridionale;

in Svizzera:

- Ginevra,
- Losanna e Neuchâtel - Berna via Arco del Giura,
- Basilea - Zurigo.

Art. 3 Misure previste

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

a) Collegamento Parigi / Lione - Ginevra

a breve termine: ripristino della linea dell'Haut-Bugey (Bellegarde - La Cluse - Bourg-en-Bresse) per consentire l'eventuale uso di materiale rotabile pendolare;

a più lungo termine: altre costruzioni e interventi mirati per ridurre i tempi di percorrenza tra Ginevra e Mâcon.

Migliorie sul piano dell'esercizio e/o dell'infrastruttura per i collegamenti tra Parigi e Ginevra nel quadro delle opere per i rami ovest e sud del TGV Reno - Rodano.

Coordinamento con i trasporti regionali.

- b) Collegamento Parigi - Arco del Giura
- a breve termine: migliorie per l'alimentazione elettrica tra Losanna/Neuchâtel e Mouchard.
Infrastruttura che consenta l'eventuale uso di materiale rotabile pendolare.
- a più lungo termine: interventi mirati sulla linea tra Dôle e Losanna / Neuchâtel.
Migliorie dell'esercizio e/o dell'infrastruttura per i collegamenti tra Parigi e la Svizzera via l'Arco del Giura nel quadro delle opere per il ramo ovest del TGV Reno - Rodano.
Coordinamento con i trasporti regionali.
- c) Collegamento Parigi - Basilea
- a breve termine: esame delle condizioni per migliorare i collegamenti tra Parigi e Basilea - Zurigo.
Interventi mirati nel settore St-Louis - Basilea.
Impiego della nuova linea del TGV «Est européen».
- a più lungo termine: migliorie dell'esercizio e/o dell'infrastruttura per i collegamenti tra Parigi e la Svizzera via Basilea nel quadro delle opere per il TGV Reno - Rodano.
Coordinamento con i trasporti regionali.

Art. 4 Esecuzione e finanziamento

1. Per l'attuazione di ciascuna delle misure previste nel quadro della presente Convenzione il Comitato direttivo menzionato nell'articolo 7 redigerà un piano di finanziamento specifico, approvato dai ministri dei trasporti dei due Paesi sulla base delle rispettive competenze.

In questo quadro, le Parti contraenti contribuiranno al finanziamento delle opere realizzate. La ripartizione dei contributi sarà determinata tenendo conto degli interessi rispettivi delle due Parti.

2. Le misure previste nell'articolo 3 sono attuate in maniera progressiva e di concerto tra le Parti contraenti.

Art. 5 Prestazioni

1. Grazie alle misure definite nell'articolo 3, le Parti si impegnano a rendere l'offerta dei trasporti ferroviari sulle linee interessate competitiva rispetto ad altri modi di trasporto. Le prestazioni previste per ciascuno dei collegamenti sono riportate nell'allegato 1.

2. Le Parti convengono di adottare e coordinare, nel quadro delle loro competenze, le misure necessarie allo sviluppo e alla promozione dei trasporti ferroviari e del

trasporto combinato come mezzi atti a fare fronte al crescente volume del traffico internazionale di merci che interessa i due Paesi.

Art. 6 Coordinamento tra le Parti

Le Parti contraenti si impegnano a:

- a) rafforzare il coordinamento al fine di armonizzare i parametri tecnici per il traffico internazionale tra i due Stati;
- b) verificare che le rispettive autorità competenti si comunichino, nella misura del possibile, i dati necessari per la preparazione e l'attuazione dei progetti particolareggiati di cui all'articolo 3 della presente Convenzione;
- c) operare nel quadro delle proprie competenze affinché i gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie dei due Stati coordinino il loro operato al fine di migliorare i servizi di trasporto sui collegamenti ferroviari di cui all'articolo 2;
- d) facilitare il valico della frontiera per il traffico ferroviario diretto, nell'ambito delle disposizioni legislative e dei regolamenti applicabili in ciascuno Stato.

Art. 7 Comitato direttivo

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

2. Esso si compone dei rappresentanti designati dalle Parti contraenti. I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie interessati partecipano, a seconda della necessità, ai lavori del Comitato direttivo. Ciascuna delle Parti contraenti assicura i contatti con gli enti territoriali interessati che rientrano nel suo ambito.

3. Il Comitato direttivo si riunisce almeno una volta all'anno. Assicura che sia dato seguito alle disposizioni della presente Convenzione. Il Comitato direttivo è competente per la modifica dell'allegato 1 che è parte integrante della presente Convenzione.

4. Il Comitato direttivo stabilisce il proprio regolamento interno.

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

Art. 8 Entrata in vigore

1. La presente Convenzione entrerà in vigore alla data in cui le Parti contraenti avranno scambiato le notifiche dell'adempimento delle rispettive procedure interne previste.

2. Essa è valida fino al 31 dicembre 2020 e sarà prorogata successivamente di anno in anno, a meno che non sia denunciata per scritto da una delle due Parti contraenti al più tardi sei mesi prima della fine di ogni anno civile.

Fatta a Ginevra, il 5 novembre 1999 in due originali in lingua francese.

Per il
Consiglio federale svizzero:

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

Per il
Governo della Repubblica francese:

il Ministro dell'infrastruttura,
dei trasporti e degli alloggi:

Allegato 1

Ad articolo 5 Prestazioni

1. Le Parti contraenti si impegnano a sviluppare una combinazione ottimale delle possibilità di organizzare i collegamenti menzionati nell'articolo 2 della Convenzione, che offra il massimo di benefici rispetto alle potenzialità di traffico e di tempi di percorrenza.

2. In quest'ottica volta a migliorare l'attrattiva del trasporto ferroviario, potrebbero essere previste le seguenti prestazioni:

Collegamento Parigi - Ginevra

Rispetto alla durata attuale di 3h35 del tragitto tra Parigi e Ginevra, il migliore tempo di percorrenza per questo collegamento potrebbe essere portato a circa 2h½.

Collegamento Parigi - Arco del Giura

Rispetto alla durata attuale di 3h45 del tragitto tra Parigi e Losanna, il migliore tempo di percorrenza per questo collegamento potrebbe essere portato a circa 3h¼.

Per il collegamento Parigi - Berna, il tempo guadagnato sulla tratta comune tra Parigi e Frasné inciderebbe sul percorso fino a Berna.

L'eventuale realizzazione del ramo ovest completo del TGV Reno-Rodano (Digione-Aisy) farebbe ulteriormente diminuire il tempo di percorrenza tra Parigi e Losanna / Berna di 10-15 minuti.

Collegamento Parigi - Basilea

Rispetto alla durata attuale di 4h50 del tragitto tra Parigi e Basilea, il migliore tempo di percorrenza per questo collegamento potrebbe essere portato:

- a breve termine, a circa 3h30 (con la prima fase del TGV «Est européen») o a circa 2h50 (con il ramo est del TGV Reno-Rodano),
- e, successivamente, a circa 2h½ (con il TGV Reno-Rodano, rami est e ovest completi).