

**Messaggio
concernente la costruzione della linea dello Zürichberg**

del 24 febbraio 1982

Onorevoli presidenti e consiglieri,

Ci pregiamo sottoporvi i progetti di un decreto federale concernente la costruzione di una nuova linea delle Ferrovie federali svizzere collegante Zurigo alla valle della Glatt (linea dello Zürichberg), e di un decreto federale sulla chiusura definitiva della linea Stazione principale - Zurigo Letten - Zurigo Stadelhofen. La costruzione della linea dello Zürichberg rende infatti superfluo questo collegamento.

Vi proponiamo d'approvare questi due decreti.

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

24 febbraio 1982

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Honegger

Il cancelliere della Confederazione, Buser

Compendio

Al fine di eliminare le strozzature nella regione di Zurigo, si completerà la rete delle Ferrovie federali svizzere (FFS) con una nuova linea trasversale per lo più sotterranea, di undici chilometri (linea dello Zürichberg). Prenderà inizio al fascio d'entrata nella stazione di Zurigo e terminerà nella valle della Glatt, passando dalle stazioni della Museumstrasse e di Stadelhofen e sotto lo Zürichberg. Servirà unicamente al traffico regionale e permetterà l'applicazione di orari cadenzati (ogni mezz'ora) per i treni regionali circolanti sui principali assi che irradiano da Zurigo (rete ferroviaria urbana, RFU). Per questo motivo il Cantone parteciperà ai costi globali di costruzione (653 milioni di franchi) versando un contributo a fondo perso di 523 milioni. I restanti 130 milioni saranno forniti dalle FFS. Questo importo corrisponde al valore commerciale della nuova linea, cioè l'alleggerimento della stazione principale per quanto riguarda i treni regionali e lo sfruttamento della superficie di vendita della stazione della Museumstrasse che è adiacente all'attuale «shopville». La nuova linea può essere costruita solo in base a un decreto federale sottoposto a referendum facoltativo.

La nuova linea renderà superfluo il collegamento Stazione principale di Zurigo - Stadelhofen via Letten. Questa soppressione necessita anch'essa l'approvazione del Legislativo, ma nella forma del decreto federale semplice.

1 Parte generale
11 Situazione iniziale
111 Importanza e capacità degli impianti ferroviari di Zurigo

La stazione principale di Zurigo è il perno della rete ferroviaria della metà orientale del Paese; è servita da tutte le linee importanti che collegano la Svizzera orientale alle altre regioni, come pure da due assi di transito internazionale.

A questi flussi di circolazione su lunga distanza si aggiunge gran parte del traffico locale svizzero. Circa 45 000 pendolari si recano ogni giorno a Zurigo con mezzi di trasporto pubblici e 30 000 di loro utilizzano le FFS.

La stazione principale di Zurigo dispone di 16 binari tronchi; essi sono appena sufficienti per accogliere quotidianamente i 937 treni regolari¹⁾, a detrimento della qualità delle coincidenze dei convogli regionali. Spesso gli orari di quest'ultimi non possono soddisfare la domanda, ma devono essere stabiliti in funzione della disponibilità di binari durante la giornata. Succede frequentemente che si debbano rifiutare domande — legittime — di viaggi supplementari a causa della capacità limitata della stazione. Anche la stazione di Oerlikon costituisce una strozzatura; giornalmente vi transitano 550 treni i cui itinerari a volte si incrociano proprio in questo luogo.

112 Sforzi intrapresi per migliorare gli impianti ferroviari di Zurigo

Già alla fine della seconda guerra mondiale ci si accorse che gli impianti ferroviari di Zurigo non sarebbero più stati in grado a lungo di assorbire l'aumento del traffico. Le FFS, in collaborazione con le autorità comunali e cantonali, decisero pertanto di intraprendere degli studi che si concretarono nel «*progetto 1954 per il potenziamento degli impianti ferroviari di Zurigo*», il cui obiettivo principale era di ampliare le infrastrutture per il trasporto dei viaggiatori a media e lunga distanza e per il traffico delle merci. Da allora il progetto è stato più volte modificato in nome della pianificazione continua; le opere seguenti sono state realizzate dalle FFS, che hanno già speso 1,5 miliardi di franchi (senza la linea dell'aeroporto):

- nuova cabina di manovra alla stazione principale;
- modernizzazione delle stazioni principali e fermate sulle linee d'accesso;
- miglioramenti sulla linea della riva destra del lago di Zurigo e realizzazione d'un orario cadenzato su quest'ultima;
- ampliamento della stazione di Oerlikon e scaglionamento del traffico nella zona dell'Oberhauserried;
- costruzione della linea Käferberg (Oerlikon-Altstetten) e poi introduzione di quest'ultima nella stazione principale;
- stazione di smistamento della valle della Limmat;
- linea dell'Heitersberg;

¹⁾ Periodo d'orario 1982/83.

- stazione di messaggerie di Zurigo-Altstetten;
- linea dell'aeroporto;
- linea a doppio binario Oerlikon-Bülach (ancora in corso);
- seconda linea a doppio binario Zurigo Altstetten-Dietikon;
- linea a doppio binario Wallisellen-Uster (partecipazione del Cantone = $\frac{2}{3}$) e estensione (in corso) della stazione di Wetzikon;
- prolungamento del marciapiede alla stazione principale di Zurigo.

La pianificazione d'insieme a livello regionale è cominciata all'inizio degli anni sessanta. «Il piano dei trasporti della regione zurighese» (1965) e «il piano dei trasporti di Zurigo e delle regioni periferiche» (1970) sono appunto stati pubblicati nell'ambito di questa elaborazione.

La «Delegazione delle autorità zurighesi per il traffico regionale» è stata istituita in previsione di realizzare la concezione proposta dal piano dei trasporti. Essa è composta di tre rappresentanti del Consiglio di Stato, tre del Consiglio municipale e tre delle FFS. Inoltre, un delegato della Direzione dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) assiste alle sedute.

Questa delegazione ha elaborato una soluzione a tre livelli:

Traffico regionale:	RFU
Traffico nell'agglomerato:	metropolitana
Traffico urbano:	tram e autobus

I cittadini zurighesi nel 1973 hanno rifiutato la richiesta di credito concernente questo progetto; soprattutto si opponevano al progetto della metropolitana.

Nel 1978 il Gran Consiglio ha approvato il *piano generale cantonale*; tra le opere urgenti da cominciare entro il 1985 esso menziona la linea dello Zürichberg e la stazione sotterranea della Museumstrasse.

12 Valutazione della situazione iniziale

Le strozzature della rete ferroviaria zurighese impediscono di fornire un'offerta di trasporti pubblici conforme al mercato. Ne risultano lacune nelle coincidenze, convogli troppo pieni, lunghi intervalli di tempo fra un treno e l'altro, orari sfavorevoli e mancanza di linee trasversali rispondenti ai desideri dei clienti. In breve, il traffico ferroviario di questa regione non è abbastanza attrattivo e l'uso della strada ferrata per il traffico globale e in continua diminuzione.

La politica svizzera dei trasporti, dell'energia e dell'ambiente ha per scopo il promovimento dei trasporti pubblici. Per ottenere questo obiettivo questi devono disporre di una sufficiente capacità e di un'offerta interessante. Attualmente, nella regione di Zurigo nessuna delle due condizioni è assolta.

Poiché gli impianti disponibili non permettono più di aumentare la capacità per l'insieme del Cantone, si impone una nuova soluzione, cioè la linea dello Zürichberg. All'occorrenza si tratta di costruire una stazione di transito sotterranea alla Museumstrasse, al nord e nelle immediate vicinanze della stazione principale, come pure di allestire un secondo asse collegante la valle

della Limmat e quella della Glatt a est dell'attuale arteria via Oerlikon ¹⁾. Anche la Commissione della CGT è favorevole a questa soluzione ²⁾.

13 Decisioni preliminari

La delegazione delle autorità zurighesi per il traffico regionale ha deciso, durante la seduta del 30 maggio 1980, di raccomandare la costruzione della linea dello Zürichberg. Il Consiglio d'amministrazione delle FFS ha preso atto del progetto e, con decisioni del 26 giugno 1980 e 2 luglio 1981, ha autorizzato la direzione generale a partecipare alle spese di costruzione con un importo di 130 milioni di franchi (base dei prezzi: marzo 1980).

Il 29 novembre 1981 è stato sottoposto ai cittadini del Cantone di Zurigo un progetto concernente la concessione di un contributo cantonale di 523 milioni. Esso è stato accettato con 209 117 voti contro 74 467. Si tratta di un caso unico negli annali dei trasporti, sia per quanto concerne l'importo del contributo sia per la sua entità in relazione alla prestazione delle FFS.

2 Parte speciale: Progetto della linea dello Zürichberg

21 Descrizione dei lavori

211 Stazione della Museumstrasse

La nuova linea, lunga 11 km, inizia nel fascio d'entrata della stazione principale; da qui parte una rampa che collega i binari provenienti dalla valle della Limmat e da Oerlikon-Käferberg alla stazione sotterranea della Museumstrasse, che conta quattro binari. Situata parallelamente alla stazione principale, essa si trova sotto i binari 15 e 16 e sotto la Museumstrasse. La sua altitudine è stabilita dall'alveo della Limmat e da quello della Sihl. Sopra i marciapiedi, all'altezza della «shopville» e con essa collegato si trova un piano riservato ai pedoni. Scale mobili conducono da qui all'entrata della stazione principale. Sono previsti altri accessi grazie al sottopassaggio pedonale Sihlpst-Zollstrasse. Il prolungamento ferroviario della valle della Sihl (SZU) fin sotto la «shopville», attualmente in discussione, non è compromesso dalla stazione della Museumstrasse.

212 Tunnel dell'Hirschengraben

Il tunnel dell'Hirschengraben collega tra loro le due stazioni Museumstrasse e Stadelhofen. Sostituisce la linea passante per Letten che potrà essere chiusa. Più tardi, in caso di bisogno, si potrà costruire nella zona mediana del tunnel la fermata del Seilergraben. Per il momento essa non è inclusa nel progetto.

¹⁾ Cfr. lo schizzo all'allegato 1.

²⁾ CGT, concezione globale dei trasporti.

Rapporto della Commissione federale per la concezione globale dei trasporti, a destinazione del Consiglio federale. Berna 1977, pag. 103.

213 Stazione di Stadelhofen

Questa stazione deve essere allargata dalla parte della montagna in modo da portare a tre il numero di binari. Il fabbricato per i viaggiatori è conservato; altre uscite conducono alla Rämistrasse, alla Krenzbühlstrasse e alla Hohe Promenade.

214 Tunnel dello Zürichberg

Il tunnel collega la stazione di Stadelhofen alla nuova fermata di Stettbach, che deve essere costruita nella valle della Glatt, sotto la strada Schwamendingen-Dübendorf. Sarà integrata nella rete dei tram e autobus zurighesi, le cui fermate sono previste nell'immediata prossimità degli accessi ai marciapiedi. Sarà pure allestita un'installazione «Park and Ride».

215 Tronco aperto nella valle della Glatt

A partire da Stettbach la linea passa in un avvallamento, poi su un viadotto e successivamente si scinde in due rami in prossimità della Glatt: uno porta a Dübendorf, l'altro a Dietlikon. Il secondo ramo, dopo aver attraversato la linea ferroviaria Wallisellen-Uster, passa per il tunnel del Förrlibuck, poi sul viadotto, ancora da costruire, sopra la N 1 e la Winterthurerstrasse per raggiungere infine la linea a doppio binario Wallisellen-Effretikon a sud della stazione di Dietlikon.

216 Durata dei lavori

Le FFS prevedono che i lavori cominceranno nel 1983 e dureranno circa otto anni.

22 Concezione d'esercizio

La linea dello Zürichberg è la condizione sine qua non della realizzazione di una ferrovia urbana omnidirezionale.

La RFU è una rete ferroviaria a grande capacità che serve l'agglomerato delle grandi città. Le sue caratteristiche sono le seguenti:

- orario cadenzato abbastanza fitto (almeno due convogli all'ora);
- materiale mobile dotato di una buona capacità di accelerazione;
- linee trasversali con frequenti fermate nella zona centrale;
- buone possibilità di trasbordo sia su treni diretti che su tram e autobus.

Otto linee della RFU saranno generalmente utilizzate a scadenze di mezz'ora; cinque di esse saranno linee trasversali, delle quali quattro passeranno dalla stazione della Museumstrasse e una dalla stazione principale (con inversione di direzione). Le altre tre saranno utilizzate come linee radiali e serviranno la stazione principale di Zurigo (allegato 2). Sulle tratte comuni (percorse dai treni RFU di diverse linee) saranno offerte generalmente quattro

corse all'ora; in direzione di Thalwil, aeroporto e Winterthur, ve ne saranno da cinque a sei tenendo conto delle fermate dei treni diretti (allegato 3).

Si prevede di far circolare veicoli speciali a uno o due piani secondo l'orario di base (scadenze di mezz'ora). È in corso la ricerca del modello più adatto. Per contro, si utilizzeranno locomotive e convogli convenzionali per i treni supplementari circolanti nelle ore di punta; tale provvedimento si impone se si vogliono mantenere i costi al livello più basso.

23 Economicità

231 Valutazione dei profitti

Nella città di Zurigo ci sono circa 300 000 impiegati, un terzo dei quali sono pendolari provenienti dalla vicina e lontana periferia. Circa 30 000 di loro si servono delle FFS.

Inoltre i treni che servono la regione zurighese, secondo un'inchiesta delle FFS, trasportano ogni anno 30 milioni di viaggiatori che si spostano per necessità, acquisti o divertimenti. Il traffico ferroviario all'interno stesso della regione (delimitata da un raggio di 30 km contando dalla stazione principale) totalizza 60 milioni di passeggeri all'anno.

Poiché la RFU migliorerà l'offerta delle FFS (cfr. n. 22), anche la domanda dovrebbe aumentare. Nel 1977 è stato elaborato il «modello di base di Zurigo», inteso a determinare le conseguenze dei diversi progetti, sia sulla ferrovia che sulla strada. La sua zona di influenza corrisponde approssimativamente a quella della RFU.

I calcoli effettuati basandosi sul suddetto modello indicano che, grazie alla RFU, il traffico ferroviario all'interno della zona aumenterà di circa il 47 per cento. Questo valore corrisponde assai bene alle previsioni formulate per la RFU di Monaco (miglioramento dell'offerta) e alle esperienze fatte nel nord dell'agglomerato bernese (SZB/VBW). Il traffico passerebbe così da 60 a 88 milioni di passeggeri. Secondo questo modello, praticamente tutta la zona zurighese servita dalla RFU accuserà degli incrementi di traffico più o meno importanti. Essi saranno soprattutto provocati dall'aumento delle possibilità di trasporto, dalla riduzione dei tempi di percorso grazie alla linea dello Zürichberg e alle linee trasversali per merito delle quali aumenterà anche il numero degli spostamenti dalla stazione della Museumstrasse verso altre zone. I profitti supplementari, in rapporto all'offerta attuale¹⁾, sono valutati a 47 milioni di franchi, tenendo conto di un aumento del traffico del 47 per cento.

232 Investimenti

Le FFS calcolano che la nuova linea necessita un investimento di 653 milioni (prezzi del marzo 1980), che saranno ripartiti tra le diverse tratte e voci-spesa come segue:

¹⁾ Periodo d'orario 1982/83.

Tratte	Spese generali	Terreni e diritti	Lavori di genio civile	Binari	Fabbricati	Impianti della linea di contatto	Impianti elettrici e elettromeccanici	Impianti di sicurezza	Totale
Stazione della Museumstrasse . . .	13	—	129	4	19	2	17	8	192
Museumstrasse-Stadelhofen Tunnel dell'Hirschengraben	8	3	85	1	—	—	2	—	'99
Stazione di Stadelhofen	4	24	29	3	—	3	3	1	67
Stadelhofen-Stettbach Tunnel dello Zürichberg	10	8	141	5	—	2	3	1	170
Stazione di Stettbach	2	—	14	1	2	—	2	1	22
Stettbach - Dietlikon - Dübendorf	4	30	42	5	—	1	1	—	83
Stazione di Dietlikon	1	—	2	6	—	2	2	1	14
Alimentazione elettrica	—	—	—	—	—	6	—	—	6
Totale (in milioni di franchi) . . .	42	65	442	25	21	16	30	12	653

D'altra parte, la concezione d'esercizio della RFU zurighese comporta l'acquisto di materiale mobile supplementare. Sono necessari investimenti dell'ordine di 120 milioni per assicurare il previsto aumento di traffico (+ 47%); tale importo è approssimativo in quanto non sono ancora stati scelti i veicoli (vetture a uno o due piani, elettrotreni o treni rimorchiati da locomotive) (cfr. n. 22). L'impiego e la manutenzione di questo materiale mobile richiedono nuove sottostazioni, nuovi depositi e officine, così come binari di deposito il cui valore d'impianto si aggira attorno a 85 milioni di franchi.

233 Costi annuali

Le spese supplementari d'esercizio, in relazione all'offerta attuale ¹⁾, oscilleranno fra 34 e 39 milioni di franchi, a seconda dei veicoli adottati. I costi sono calcolati in base alle seguenti voci-spesa:

- Veicoli: interesse, ammortamento, manutenzione, pulizia;
- Depositi, officine, impianti d'alimentazione elettrica: interesse, ammortamento, manutenzione, pulizia, esercizio;
- Binari di deposito: interesse, ammortamento, manutenzione;
- Linea dello Zürichberg: manutenzione;
- Personale mobile e delle stazioni;
- Consumo d'energia.

La riserva prevista è del cinque per cento. Per quel che concerne la linea dello Zürichberg si deve tener conto del fatto che sono comprese nel calcolo solo le spese di manutenzione.

234 Redditività

Secondo le ipotesi di traffico adottate — in relazione alla scelta del materiale mobile — si raggiungerà la soglia della redditività con un aumento del traffico dal 25 al 35 per cento. La variante «vetture a due piani» è quella che dà i migliori risultati; la variante meno conveniente è quella che preconizza l'utilizzazione di elettrotreni a un piano. Questo sovrappiù di traffico permetterà di coprire le spese supplementari d'esercizio in rapporto all'attuale offerta d'orario ¹⁾ (senza l'ammortamento e la corresponsione degli interessi della nuova linea). Scontato un incremento del traffico del 47 per cento, rimarrebbe un'eccedenza di introiti oscillante tra 8 e 13 milioni di franchi, a condizione però che non siano prese in considerazione le spese di capitale della linea (cfr. n. 233).

24 Finanziamento

241 Basi giuridiche

Ai sensi dell'articolo 3 capoverso 2 della legge del 23 giugno 1944 sulle Ferrovie federali svizzere (RS 742.31), le Ferrovie federali devono essere amministrate ed esercitate secondo sani criteri economici. Il che significa

¹⁾ Periodo d'orario 1982/83.

che sono tenute a determinare i loro investimenti fondandosi sul rendimento probabile delle opere da costruire.

D'altra parte, secondo l'articolo 19 della suddetta legge il decreto federale che stanziava un credito per la costruzione di nuove linee 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.

Gli introiti supplementari che ci si attende dalla RFU possono, come l'ha dimostrato il calcolo di redditività, coprire il sovrappiù dei costi d'esercizio inerenti a questo sistema ferroviario. Tuttavia l'aumento degli introiti non basta a compensare il capitale investito; ciò significa che la linea dello Zürichberg deve essere finanziata da terzi.

L'articolo 3 capoverso 3 della legge sulle Ferrovie federali svizzere precisa quanto segue:

³ Agli investimenti e alle prestazioni delle Ferrovie federali, che eccedono le esigenze di cui al capoverso 2, devono partecipare adeguatamente i terzi che vi sono particolarmente interessati e ne fanno domanda.

242 Valore commerciale della linea dello Zürichberg per le FFS

La linea dello Zürichberg apporta alle FFS i seguenti vantaggi:

- La stazione principale di Zurigo è alleggerita dal traffico regionale. Della capacità così guadagnata potrà approfittare, almeno in parte, il traffico a grande distanza, interessante dal punto di vista commerciale. Sulla scorta di studi approfonditi, le FFS valutano questo vantaggio pari a 100 000 milioni di franchi.
- Con la stazione della Museumstrasse le FFS diventeranno proprietarie anche di una superficie locabile di circa 2500 m², situata sul piano pedonale e direttamente collegata alla «shopville» (cfr. n. 211). Questo vantaggio è valutato a 30 milioni di franchi.

Perciò le FFS sono disposte a versare una somma di 130 milioni, che rappresenta il 20 per cento delle spese di costruzione della linea. Tale somma corrisponde al valore commerciale della linea e, conformemente all'articolo 19 della legge sulle Ferrovie federali svizzere, sarà iscritta nel conto costruzioni delle FFS.

243 Partecipazione del Canton Zurigo alla costruzione della linea dello Zürichberg e all'esercizio della RFU

I profitti della RFU vanno in gran parte al Cantone di Zurigo; esso è pertanto disposto a contribuire con una somma di 523 milioni di franchi (cfr. n. 13). Tale montante corrisponde all'80 per cento degli investimenti; tale percentuale è applicabile anche per la copertura di eventuali spese supplementari.

Come controprestazione, il Cantone chiede diritti di consultazione e di decisione durante la costruzione della linea e l'esercizio della RFU. Un contratto elaborato in comune stabilisce i suoi diritti e obblighi.

Tale regolamentazione corrisponde in larga misura al procedimento raccomandato dalla commissione della CGT. Inoltre, essa si integra armoniosamente nel regime giuridico in vigore. Senza disposizioni contrattuali tra le FFS e i terzi, non sarebbe affatto possibile applicare il capoverso 3, introdotto nel 1977, dell'articolo 3 della legge sulle Ferrovie federali svizzere. Trattandosi del primo contratto di questo genere dall'entrata in vigore del suddetto capoverso, la sua pubblicazione dovrebbe suscitare grande interesse. Il contratto è riprodotto all'allegato 4 del presente messaggio. Per quanto riguarda la portata delle disposizioni contrattuali, non bisogna dimenticare che i diritti concessi al Cantone di Zurigo possono essere esercitati solo entro i limiti della legislazione federale.

Ai sensi del contratto, le FFS saranno committenti dell'opera e diventeranno proprietarie degli impianti; d'altronde esse costruiranno i depositi, le officine, sottostazioni, linee di trasporto d'elettricità e i binari di deposito necessari alla RFU e acquisteranno il materiale mobile. Costruiranno e gestiranno la RFU secondo il diritto ferroviario svizzero e le prescrizioni e regolamenti che ne conseguono.

Il contratto determina i diritti del Canton Zurigo come segue:

- Diritto di codecisione in merito al progetto generale dei lavori e al capitolato d'oneri sulle norme d'allestimento, come pure al preventivo.
- Approvazione delle aggiudicazioni di più di 5 milioni di franchi e del programma annuale dei lavori con corrispondente preventivo.
- Diritto di consultazione durante i progetti d'esecuzione.
- Rappresentanza equa in seno all'organizzazione incaricata di elaborare il progetto.
- Approvazione della distinta dei lavori.
- Diritto di codecisione al momento dell'elaborazione dei criteri applicabili alla scelta del materiale mobile (tipo di veicoli).
- Diritto di consultazione per quel che riguarda l'allestimento di materiale mobile, conformemente ai desideri della clientela.
- Rappresentanza adeguata in seno al gruppo di lavoro incaricato dell'acquisto dei veicoli.
- Diritto di codecisione al momento della definizione del piano delle linee e dei principi d'orario.
- Diritto di codecisione al momento della determinazione delle tariffe, del livello tariffario e dell'offerta di titoli di trasporto.
- Diritto di consultazione al momento dell'organizzazione della vendita e del controllo dei titoli di trasporto.
- Diritto alla metà di un'eventuale eccedenza d'esercizio.

Nel contratto sono esattamente definiti l'estensione della RFU e gli intervalli fra un treno e l'altro su ogni singola linea. A questo proposito si distinguono l'offerta attuale ¹⁾, chiamata «offerta base» nel contratto, e l'offerta supplementare pattuita. L'eventuale partecipazione del Cantone di Zurigo all'offerta base dipenderà dalla legislazione federale sulle responsabilità finanziarie concernenti i trasporti pubblici regionali. Le FFS

¹⁾ Periodo d'orario 1982/83.

forniranno a loro spese l'offerta supplementare fino a quando essa, in rapporto alla variante «offerta base», non deteriorerà la loro situazione finanziaria. In caso contrario, esse esamineranno con il Cantone quali provvedimenti permettano di ridurre o eliminare il sovrappiù di disavanzo. Si tratterà soprattutto di provvedimenti tariffari o di riduzione dell'offerta. Se il disavanzo supplementare non verrà del tutto eliminato, sarà coperto secondo la legislazione federale applicabile al momento del finanziamento delle prestazioni complementari.

3 Riperussioni sulla pianificazione del territorio e sull'ambiente

31 Pianificazione del territorio

Si può supporre che, dati i principi applicabili alla pianificazione del territorio nel Cantone di Zurigo e le decisioni politiche dello stesso, le riperussioni della linea sul Cantone sono conosciute e auspicabili.

Tuttavia, la costruzione della linea e l'esercizio della RFU avranno incidenze territoriali anche nei Cantoni limitrofi. L'approvazione di questa linea costituisce un elemento essenziale per i piani direttori attualmente preparati da alcuni Cantoni e per le future pianificazioni settoriali della Confederazione. In quest'ambito si dovrà tener conto delle conseguenze che la linea avrà sulla pianificazione del territorio.

32 Protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio

Le riperussioni ecologiche della linea sono già state analizzate in una precedente fase di pianificazione. La maggior parte della nuova tratta passerà attraverso gallerie e avvallamenti. Monumenti architettonici come il Museo nazionale e la stazione di Stadelhofen saranno salvaguardati; l'ala nord-est della stazione principale di Zurigo, risalente al 1902, sarà smantellata durante i lavori di costruzione, ma poi ricostruita nello stile originale. I materiali di scavo saranno depositati in apposite aree del Rafzerfeld.

Sopra la valle della Glatt e sopra la N 1 saranno costruiti un viadotto di 885 m e un ponte di 485 m.

La loro ubicazione è stata stabilita tenendo conto di diverse varianti possibili. I siti degni di protezione, ossia la vecchia cava di Stettbach e il «Schönenhofried», rimarranno intatti. Il traforo del Förrlibuck permetterà di salvaguardare la configurazione del terreno. A richiesta e conformemente al parere del comune di Dübendorf, i materiali di scavo provenienti dalla galleria dello Zürichberg saranno depositati su un prato sito nelle vicinanze dell'entrata nord della medesima.

La Società svizzera per la protezione dell'ambiente vitale, la Lega zurighese per la protezione della natura e la Lega zurighese per il patrimonio nazionale sono favorevoli a tale soluzione.

Presentemente, le FFS stanno esaminando, in collaborazione con l'EMPA, come le diverse opere possano essere sistemate per produrre il minor rumore

possibile. Le esigenze in materia di prevenzione antifonica sono definite nel capitolato d'oneri per il materiale rotabile.

L'attuazione della RFU dovrebbe invogliare il pubblico a servirsi della ferrovia invece che della strada. Secondo le previsioni, il traffico ferroviario regionale aumenterà del 47 per cento (cfr. n. 231). Questo incremento dovrebbe ridurre sia il consumo energetico, sia le immissioni nocive o molestie della circolazione stradale. Secondo il parere del Consiglio di Stato zurighese, la RFU permetterà inoltre di rinunciare a un'estensione della rete stradale, segnatamente nella zona dei raccordi urbani, e di impedire il transito automobilistico nei quartieri residenziali.

Va da sé che tutte le esigenze della protezione dell'ambiente, della natura e del paesaggio — sia per la costruzione sia per l'esercizio della RFU — devono essere esaminate e considerate nelle diverse fasi della procedura d'approvazione dei piani.

4 Conseguenze finanziarie e ripercussioni sull'effettivo del personale

41 Conseguenze finanziarie

411 Confederazione

Le FFS partecipano al finanziamento in ragione di 130 milioni di franchi, che rappresentano il 20 per cento del costo di costruzione della linea dello Zürichberg. Tale somma corrisponde ai vantaggi commerciali che esse traggono dalla nuova linea. Secondo i loro calcoli di redditività, si può supporre che le spese supplementari delle FFS per la costruzione e l'esercizio della linea saranno coperte dall'aumento degli introiti e dunque non comporteranno oneri supplementari per la Confederazione.

La pratica attuale esclude la concessione di contributi federali per la linea dello Zürichberg, che sarà esclusivamente di traffico regionale. Tuttavia, se si realizzeranno le proposte della commissione CGT, ci si può aspettare una riforma della ripartizione dei compiti e di conseguenza delle basi di finanziamento dei trasporti pubblici. La ripartizione proposta dalla CGT non impedisce tuttavia ai Cantoni di procedere, di loro propria iniziativa, agli investimenti che si impongono nel settore dei trasporti; tanto meno se all'occorrenza si tratta di un progetto corrispondente a questa concezione. Il nostro Collegio ha pertanto promesso al Cantone di Zurigo di partecipare al finanziamento, laddove sia messo in vigore il pertinente fondamento legale durante i lavori, ma al più tardi dieci anni dopo l'inizio degli stessi. Tale partecipazione potrà aver luogo nell'ambito della CGT o di un'altra soluzione nazionale di finanziamento. Ciononostante è importante che la legge permetta la concessione di un contributo retroattivo e che la vostra Assemblée approvi tale soluzione.

412 Cantone

Il Cantone di Zurigo partecipa alle spese di costruzione della linea in ragione

dell'80 per cento, ossia 523 milioni di franchi. Un'eventuale partecipazione ai costi d'esercizio dipenderà dalla legislazione federale in vigore concernente le responsabilità finanziarie dei trasporti pubblici regionali.

42 Ripercussioni sull'effettivo del personale

Le FFS possono, in larga misura, ricorrere al loro personale per i progetti di dettaglio della linea e i lavori di costruzione. I corrispondenti costi del personale sono inclusi nei 653 milioni di franchi da investire nella nuova linea.

L'esercizio della RFU necessita di circa 140 impiegati supplementari; 50 unità saranno impiegate nelle stazioni e il resto sui treni. Si è tenuto conto dei costi del personale nei calcoli di redditività.

5 Linee direttive della politica di governo

Nel nostro rapporto del 16 gennaio 1980 concernente le linee direttive della politica di governo per la legislatura 1979-1983 (FF 1980 I 548), al capitolo 342.2 abbiamo sottolineato l'opportunità della linea dello Zürichberg e preannunciato il presente messaggio.

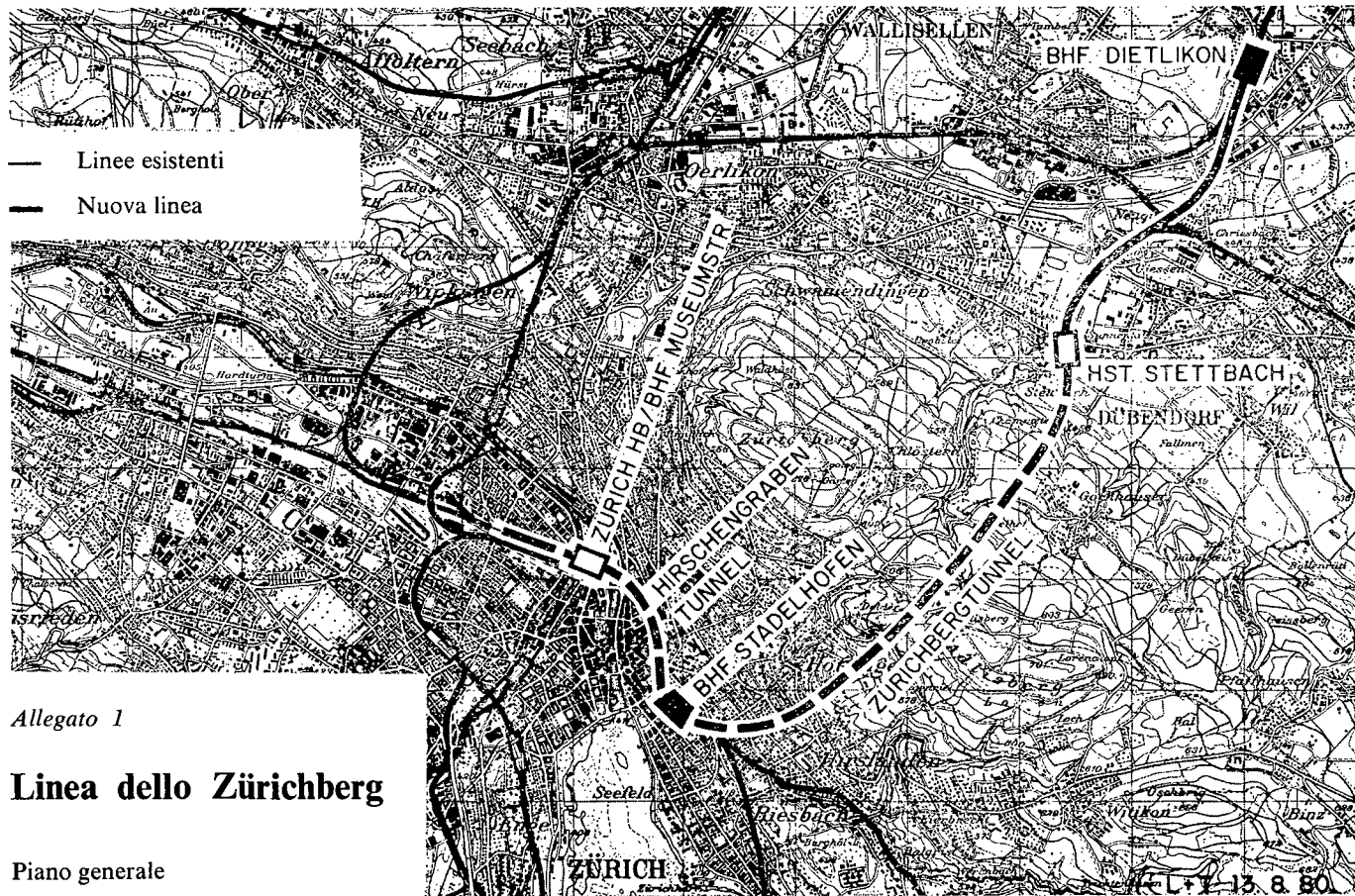
6 Basi giuridiche

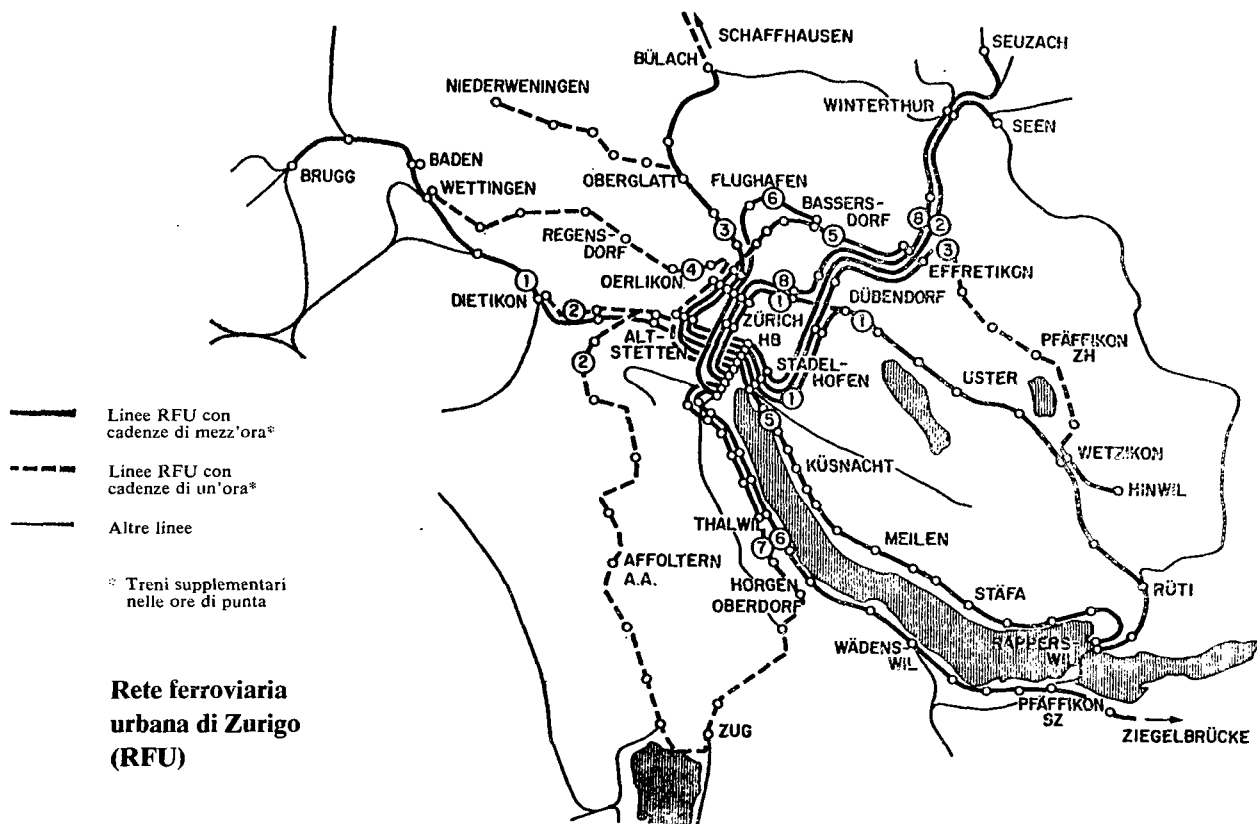
Il progetto del decreto federale sulla costruzione della linea dello Zürichberg si fonda sugli articoli 2 e 19 della legge del 23 giugno 1944 sulle Ferrovie federali svizzere (LFFS) (RS 742.31).

Secondo l'articolo 2 di questa legge, la costruzione di nuove linee si può fare solo in virtù d'un decreto federale sottoposto al referendum. Contrariamente a altre tratte che servono a accorciare o alleggerire le linee, come per esempio la tratta Olten-Rothrist, la linea dello Zürichberg è indubbiamente una nuova linea ai sensi della LFFS. Essa offre un collegamento supplementare fra l'Oberland zurighese e Winterthur, da una parte, e Stadelhofen, dall'altra. Inoltre, la stazione di Stettbach permetterà alla strada ferrata di servire una nuova zona, collegata da una linea tranviaria al quartiere di Schwamendingen.

L'articolo 19 della legge esige che il decreto federale che stanziava un credito per la costruzione di nuove linee determini la somma che sarà messa a carico del conto costruzioni delle FFS. Questa somma non dovrà superare il valore commerciale che la costruzione rappresenterà per le Ferrovie federali. Come esposto al numero 242 tale somma ammonta a 130 milioni di franchi. Perciò, gli impianti figureranno con questo importo nel conto costruzioni.

La realizzazione della linea renderà superfluo il raccordo Stazione principale di Zurigo-Letten-Stadelhofen. Conformemente all'articolo 4 capoverso 3 della LFFS questa operazione richiede l'approvazione della vostra Assemblée.





Numero di corse all'ora da Zurigo dopo l'entrata in funzione della RFU

Destinazione	Treni RFU	Altri treni	Totale
Dietikon	3	0-1	3-4
Wettingen	3	—	3
Baden	2	2	4
Brugg	2	2	4
Oerlikon	11	—	11
Otelfingen	1	—	1
Oberglatt	2	—	2
Niederweningen	1	—	1
Bülach	2	1	3
Sciaffusa	1	1	2
Aeroporto	2	4	6
Kloten	2	—	2
Bassersdorf	4	—	4
Wallisellen	4	—	4
Dietlikon	4	—	4
Effretikon	6	—	6
Winterthur	4	2	6
Winterthur Seen	2	—	2
Seuzach	2	1	3
Uster	2	—	2
Pfäffikon ZH	1	—	1
Wetzikon	3	—	3
Hinwil	2	—	2
Rapperswil SG	4	—	4
Meilen	2	—	2
Thalwil	4	1	5
Wädenswil	2	—	2
Ziegelbrücke	2	1	3
Horgen Oberdorf	2	—	2
Sihlbrugg	1	1	2
Baar	1	—	1
Zugo	2	2	4

Contratto di cooperazione in materia di costruzione e d'esercizio della RFU zurighese

tra

le Ferrovie federali svizzere (FFS), rappresentate dalla Direzione generale

e

il Cantone di Zurigo, rappresentato dal Consiglio di Stato

Tenuto conto della determinante partecipazione del Cantone di Zurigo ai costi di costruzione della RFU zurighese e in previsione dell'esercizio di quest'ultima, le FFS e il Cantone di Zurigo convengono di fondare la loro cooperazione sui principi seguenti:

I. Costruzione della RFU zurighese

1. Principi

1.1 Progetto generale

Conformemente al progetto generale del novembre 1980, elaborato in comune dalle FFS, dal Cantone e dalla città di Zurigo, riuniti in seno alla delegazione delle autorità per il traffico regionale, e vista la Direttiva del Consiglio di Stato indirizzata al Gran Consiglio il 29 ottobre 1980, saranno costruiti i seguenti impianti destinati a formare il nucleo della RFU zurighese: rampa collegante il fascio di binari situati presso la Langstrasse alla stazione sotterranea della Museumstrasse, la stazione stessa, tunnel del Hirschengraben in direzione della stazione di Stadelhofen, adattamento di questa stazione, tunnel dello Zürichberg e linee di accesso verso Dübendorf e Dietlikon. I due contraenti sono in possesso dell'intera documentazione relativa al progetto; essa è determinante per la messa a punto dei piani e della loro realizzazione.

1.2 Committente dell'opera e proprietà

Le FFS sono committenti dell'opera; acquisiscono a loro nome i diritti necessari. Costruiscono i nuovi impianti conformemente alle disposizioni di diritto ferroviario svizzero e ne divengono proprietarie.

1.3 Finanziamento

Conformemente al preventivo del novembre 1980 (prezzi del marzo 1980) i costi globali del nucleo della RFU ammontano a 653 milioni di franchi. Poiché diventano proprietarie dei locali commerciali e ne incassano i tributi pagati da terzi, le FFS versano, a titolo di compenso, un contributo di 30 milioni di franchi equivalente al valore locativo dei locali.

Le prestazioni delle FFS alla RFU constano di un contributo di 130 milioni di franchi per i costi del nucleo (100 milioni secondo gli scritti delle FFS inviati il 1^o e 16 maggio 1980 alla Delegazione delle autorità per il traffico regionale e 30 milioni secondo il n. 1.3 capoverso 1 del presente contratto) e di una spesa di 85 milioni per gli impianti d'esercizio: depositi, officine, binari di deposito, sottostazioni e loro linee di trasporto. Inoltre le FFS si impegnano all'allestimento di un'isola a binario doppio presso Jona SG e si occupano del suo finanziamento.

Il Cantone di Zurigo partecipa al finanziamento del nucleo della RFU con una somma di 523 milioni di franchi. Per calcolare la partecipazione del Cantone di Zurigo si tiene conto dei contributi federali e di terzi.

Le fluttuazioni in relazione ai crediti accordati e un eventuale aumento o diminuzione dei costi — fra il momento della compilazione del preventivo (prezzi del marzo 1980) e l'esecuzione dei lavori — saranno ripartiti fra le FFS e il Cantone di Zurigo, proporzionalmente alla loro partecipazione al finanziamento comune degli impianti, cioè 20 per cento per le FFS e 80 per cento per il Cantone di Zurigo.

Il contraente che chiede impianti o provvedimenti non previsti nel progetto generale o che superano la somma preventivata deve sostenere egli stesso le spese in sovrappiù.

1.4 Altre costruzioni nella regione servita dalla RFU

Le seguenti costruzioni, che servono direttamente alla RFU, sono state decise o edificate prima della realizzazione del nucleo:

- Linea a doppio binario Oerlikon-Bülach, dalle FFS;
- Ampliamento degli impianti di Oerlikon e biforcazione di Oberhauserried, dalle FFS;
- Seconda linea Oerlikon-Riet (vecchia linea di Kloten), dal Cantone di Zurigo;
- Linea a doppio binario Wallisellen-Uster, finanziata per i due terzi dal Cantone e un terzo dalle FFS;
- Stazione di Wetzikon, dalle FFS;
- Seconda linea a doppio binario Altstetten-Dietikon, dalle FFS;
- Linea del Käferberg con collegamento alla stazione principale, dalle FFS.

Inoltre, le FFS hanno costruito le seguenti opere intese a separare le correnti di traffico alla stazione principale di Zurigo; tali costruzioni servono indirettamente alla realizzazione della RFU:

- Stazione di messagerie di Zurigo-Altstetten;
- Stazione di smistamento della valle della Limmat.

Oltre alla costruzione del nucleo della RFU sono previste per le tappe ulteriori le seguenti costruzioni:

- Costruzioni complementari conformemente alla pagina 30 della Direttiva (Foglio ufficiale 1980, pag. 1410) (Linea a doppio binario Aathal-Wetzikon; isola a doppio binario a Bonstetten e ampliamento della stazione di Mettmenstetten; linea a doppio binario Regensdorf-Otelfingen; amplia-

mento della stazione di Fehraltorf; tronchi supplementari a doppio binario lungo la riva destra del lago). Queste opere saranno finanziate in comune dalle FFS e dal Cantone, con riserva delle attribuzioni costituzionali in materia di spese.

- Opere supplementari rese necessarie dallo sviluppo del traffico.

2. Installazione degli impianti

2.1 Compiti delle FFS in qualità di committenti dell'opera; fasi della realizzazione del progetto

Con riserva dei diritti del Cantone di Zurigo conformemente al numero 2.2 del presente contratto, alle FFS incombono i seguenti compiti:

2.1.1 Progetto generale dei lavori, capitolato d'oneri relativo alle norme di sistemazione

Il progetto generale dei lavori sarà elaborato dalle FFS. Si baserà sul progetto generale citato al numero 1.1 del presente contratto e sul capitolato d'oneri suddetto. Quest'ultimo terrà conto delle esigenze di traffico della RFU e del traffico viaggiatori nell'ambito delle norme correnti e dell'esercizio ferroviario e salvaguarderà l'immagine delle FFS. Si baderà che la RFU sia collegata nel miglior modo possibile al resto della rete di trasporti pubblici.

2.1.2 Progetti d'esecuzione

Le FFS elaboreranno i progetti e piani d'esecuzione sulla base del progetto generale dei lavori e del capitolato d'oneri relativo alle norme di sistemazione.

2.1.3 Direzione del progetto

Le FFS creeranno l'organizzazione necessaria alla direzione e sorveglianza del progetto.

2.1.4 Aggiudicazione

Le FFS procederanno all'aggiudicazione dei lavori conformemente all'ordinanza federale del 31 marzo 1971 sugli appalti, completata dalle disposizioni d'esecuzione applicabile all'ambito delle Ferrovie federali.

2.1.5 Programma dei lavori, preventivo, condizioni di pagamento

Le FFS presenteranno ogni anno il programma dei lavori, il preventivo corrispondente e gli acconti che ne risultano. Il Cantone di Zurigo verserà quattro acconti per anno civile; i primi tre corrisponderanno al programma, l'ul-

timo compenserà il saldo secondo il progresso effettivo dei lavori. Il Cantone di Zurigo non si assume gli interessi per il periodo d'avviamento.

2.2 Diritti del Cantone di Zurigo

Al Consiglio di Stato spettano i seguenti diritti:

- a) Codecisione (partecipazione e approvazione) per il progetto generale dei lavori, per il capitolato d'oneri sulle norme di sistemazione e per il preventivo;
- b) Approvazione delle aggiudicazioni superiori a 5 milioni di franchi, del programma annuale e del corrispondente preventivo;
- c) Diritto di consultazione in merito ai progetti d'esecuzione;
- d) Rappresentanza adeguata in seno all'organizzazione incaricata di elaborare il progetto;
- e) Approvazione della distinta finale dei lavori.

3. Veicoli

3.1 Acquisto

Le FFS acquisteranno a loro spese i veicoli circolanti sulla RFU.

3.2 Criteri determinanti le esigenze per la scelta dei tipi

Saranno elaborati dei criteri per l'acquisto dei veicoli destinati specialmente alla RFU; essi serviranno alla scelta dei tipi (treni convenzionali o elettrotreni a uno o due piani).

3.3 Attrezzatura

L'attrezzatura dei veicoli, per quanto riguarda la clientela, è fondata sui criteri suddetti. Le eventuali spese supplementari conseguenti a domande che vanno al di là dei criteri e dell'attrezzatura normale dei treni di periferia delle FFS devono essere sopportate dal contraente interessato.

3.4 Gruppo di lavoro per l'acquisto dei veicoli

Le FFS costituiranno un gruppo di lavoro inteso a preparare i criteri e a scegliere i tipi come pure a determinare l'attrezzatura dei veicoli.

3.5 Diritti del Cantone di Zurigo

Il Consiglio di Stato beneficia dei seguenti diritti:

- a) Codecisione al momento dell'elaborazione dei criteri e della scelta dei modelli;
- b) Diritto di consultazione al momento della determinazione dell'attrezzatura dei veicoli secondo i desideri della clientela;
- c) Rappresentanza adeguata nel gruppo di lavoro per l'acquisto dei veicoli.

II. Esercizio della RFU zurighese

4. Portata delle prestazioni d'esercizio delle FFS

4.1 Esercizio e linee

Le FFS esercitano la RFU in conformità con il diritto ferroviario svizzero come pure con le prescrizioni e regolamenti che ne conseguono.

Ai sensi del presente contratto rientrano nella RFU le seguenti linee del traffico regionale:

- Zurigo HB-Meilen-Rapperswil;
- Zurigo HB-Stadelhofen ▽ Dübendorf-Uster-Rapperswil;
- Zurigo HB-Wallisellen △ Effretikon-Winterthur;
- Zurigo HB-Kloten-Effretikon;
- Zurigo HB-Flughafen-Bassersdorf;
- Zurigo HB-Oberglatt-Bülach;
- Zurigo HB-Dietikon-Baden-Brugg;
- Zurigo HB-Horgen Oberdorf;
- Zurigo HB-Thalwil-Ziegelbrücke;
- Wetzikon-Hinwil;
- Zurigo HB-Affoltern a.A.-Zugo;
- Zurigo Oerlikon-Wettingen;
- Oberglatt-Niederweningen;
- Effretikon-Pfäffikon ZH-Wetzikon;
- Bülach-Eglisau-Sciaffusa;
- Horgen Oberdorf-Zugo.

4.2 Offerta di prestazioni (piano delle linee e degli orari)

Le tratte della RFU saranno collegate l'una all'altra e saranno esercitate come linee trasversali. Sulla rete della RFU i treni transitano a intervalli, in principio, di mezz'ora. Sulla tratta Zurigo Stazione principale-Affoltern a.A.-Zugo, Zurigo Oerlikon-Wettingen e Effretikon-Pfäffikon ZH-Wetzikon sono previsti per il momento treni ogni ora. Sulle tratte Oberglatt-Niederweningen, Bülach-Eglisau-Sciaffusa e Horgen Oberdorf-Zugo valgono cadenze di un'ora. Se è necessario e se le condizioni tecniche lo permettono, si potranno organizzare treni supplementari per gli abbonati.

Il Consiglio di Stato ha diritto di codecisione per quanto concerne il piano delle linee e i principi d'orario della RFU. Dovrà tenere conto del traffico nazionale così come è previsto dalla nuova concezione del traffico-viaggiatori (NCTV 82).

5. Tariffe e vendita dei titoli di trasporto

5.1 Strutturazione delle tariffe

Le FFS e il Cantone di Zurigo congiuntamente alle altre collettività e imprese di trasporto interessate si sforzeranno di creare una comunità tariffaria

nella regione di Zurigo, in modo che questa sia disponibile al momento dell'entrata in funzione della RFU. Il Consiglio di Stato parteciperà attivamente ai lavori preparatori e sarà rappresentato nei gruppi di studio.

Fino a quando non entrerà in vigore la comunità tariffaria, incombe alle FFS la determinazione delle tariffe per la RFU. Anche il Consiglio di Stato ha diritto di codecisione. In quest'ambito deve tener conto della struttura tariffaria FFS sul resto della rete, ma non di quella applicabile al traffico negli agglomerati di altre città. Per quel che riguarda le conseguenze finanziarie fa stato il numero 6 del presente contratto.

5.2 Organizzazione della vendita e controllo dei titoli di trasporto

Le FFS regoleranno, per la RFU, l'organizzazione della vendita (sportelli o distributori automatici) e il controllo dei titoli di trasporto (impiegati o apparecchi) in modo da razionalizzare l'esercizio come pure di tener conto della comunità tariffaria e dei desideri della clientela.

Il Consiglio di Stato ha diritto d'essere consultato al momento della preparazione della vendita e dell'organizzazione del controllo dei titoli di trasporto. Nel caso che sia costituito un gruppo di lavoro per la preparazione di tali provvedimenti, il Consiglio di Stato deve essere adeguatamente rappresentato. Le FFS terranno conto delle sue richieste nella misura in cui esse siano competibili con le disposizioni prese in merito al resto della rete (senza il traffico negli agglomerati di altre città). Per le conseguenze finanziarie fa stato il numero 6 del presente contratto.

6. Contributi all'esercizio della RFU

Al momento della determinazione di eventuali contributi del Cantone di Zurigo, si distinguerà tra offerta di base delle FFS per il traffico regionale nell'insieme del Paese (almeno l'offerta della nuova concezione di traffico-viaggiatori 1982) e l'offerta supplementare convenuta con il Consiglio di Stato in previsione dell'intensificazione del traffico sulla RFU.

6.1 Offerta di base

I contributi all'offerta di base dipendono dalla legislazione federale applicabile in materia di responsabilità finanziaria per quel che concerne il trasporto regionale dei viaggiatori. Le partecipazioni ai costi di capitale risultanti dalle prestazioni fornite dal Cantone di Zurigo secondo i numeri 1.3 e 1.4 del presente contratto non saranno prese in considerazione nel calcolo.

6.2 Offerta supplementare

Le FFS si assumeranno l'offerta supplementare della RFU, fino a quando non risulterà deteriorata la loro situazione finanziaria in rapporto all'offerta di base.

Se queste prestazioni (compreso il servizio degli interessi dei veicoli) provocano un disavanzo supplementare, le FFS e il Cantone di Zurigo esaminano insieme i provvedimenti che permettano di eliminarlo o di ridurlo. Può darsi che il disavanzo supplementare non scompaia completamente; in questo caso è coperto secondo la legislazione federale applicabile al finanziamento delle prestazioni complementari. Le FFS rinunceranno a far valere tali pretese durante i primi cinque anni d'esercizio della RFU.

Se il risultato d'esercizio è positivo, l'eccedenza degli introiti è ripartita in parti uguali tra il Cantone e le FFS.

Le conseguenze finanziarie saranno determinate da un calcolo a posteriori che sarà stabilito dopo l'entrata in funzione della RFU, in base ai metodi e criteri del calcolo di redditività (allegato alla lettera che le FFS hanno inviato il 1^o maggio 1980 alla Delegazione delle autorità per il traffico regionale di Zurigo, con le correzioni del 16 maggio 1980). Saranno a disposizione anche i risultati dei conti di ogni linea, stabiliti secondo i principi dell'economia aziendale. Il Cantone di Zurigo ha il diritto di consultare, senza restrizioni, i documenti contabili.

III. Altre disposizioni

7. Durata e modificazioni del contratto

Il presente contratto è applicabile alla costruzione del nucleo della RFU zurighese. È valido giusta il numero 4.2 per tutta la durata d'esercizio della rete.

In caso di modificazione sensibile del diritto federale in materia di trasporti pubblici e/o in presenza di una nuova situazione, ogni contraente può esigere che gli elementi del contratto così toccati siano nuovamente negoziati. Se le parti non si accordano sulla modificazione del contratto, esso rimane immutato.

8. Applicazione

Per quanto concerne l'esercizio della RFU, le FFS, se riducono unilateralmente le prestazioni al disotto dell'offerta fissata al numero 4 o dell'offerta ridotta come al numero 6.2 capoverso 2 del presente contratto, prendono a loro carico le eventuali perdite d'esercizio risultanti dai provvedimenti di sostituzione presi dal Cantone.

9. Tribunale arbitrale

Se le parti non possono mettersi d'accordo amichevolmente, i litigi che insorgessero dall'applicazione del presente contratto saranno decisi in prima istanza da un tribunale arbitrale, che deciderà anche chi sopporterà le spese della procedura.

A partire dalla prima istanza presentata da uno di loro, i contraenti dispongono di un termine di 30 giorni per designare ciascuno un arbitro. Gli arbitri così designati sceglieranno insieme un esperto neutrale che avrà mansioni di presidente; se entro i trenta giorni non riescono ad accordarsi sulla scelta del presidente, il tribunale arbitrale sarà completato dal presidente della II Camera di diritto pubblico del Tribunale federale. La procedura è determinata dalla legislazione federale sulla procedura amministrativa.

È riservato il ricorso di diritto amministrativo al Tribunale federale conformemente all'articolo 98 lettera e OG.

Berna, il

Zurigo, il

Per la Direzione generale
delle Ferrovie federali svizzere:
Il presidente,

In nome del Consiglio di Stato
del Cantone di Zurigo:
Il presidente,
Il cancelliere,

Decreto federale concernente la costruzione della linea dello Zürichberg

Disegno

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visti gli articoli 2 e 19 della legge federale del 23 giugno 1944 ¹⁾ sulle Ferrovie federali svizzere (FFS);

visto il messaggio del Consiglio federale del 24 febbraio 1982 ²⁾,

decreta:

Art. 1

La rete delle Ferrovie federali svizzere è completata da una nuova linea a doppio binario collegante il fascio d'entrata della stazione principale di Zurigo a Dübendorf e Dietlikon passando per Stadelhofen e lo Zürichberg (linea dello Zürichberg).

Art. 2

La costruzione della linea dello Zürichberg è vincolata alla condizione che il Cantone di Zurigo versi, a fondo perso, una somma di 523 milioni di franchi e partecipi, proporzionalmente a detta sua quota, a eventuali spese supplementari dovute al rincaro.

Art. 3

I costi d'impianto della linea ammontano a 653 milioni di franchi, di cui 130 milioni a carico del conto costruzioni delle Ferrovie federali svizzere. Tale somma sarà eventualmente maggiorata delle spese supplementari dovute al rincaro.

Art. 4

¹⁾ Il presente decreto sottostà al referendum facoltativo conformemente all'articolo 2 della legge federale del 23 giugno 1944 sulle Ferrovie federali svizzere.

²⁾ Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1982 II 79

**Decreto federale
concernente la chiusura definitiva della linea FFS
Stazione principale di Zurigo - Zurigo Letten -
Zurigo Stadelhofen**

Disegno

del

L'Assemblea federale della Confederazione Svizzera,

visto l'articolo 4 capoverso 3 della legge federale del 23 giugno 1944 ¹⁾ sulle
Ferrovie federali svizzere;

visto il messaggio del Consiglio federale del 24 febbraio 1982 ²⁾,

decreta:

Art. 1

Le Ferrovie federali svizzere sono autorizzate a chiudere definitivamente la
linea ferroviaria Stazione principale di Zurigo-Zurigo Letten-Zurigo Stadel-
hofen e a smantellare gli impianti.

Art. 2

¹⁾ Il presente decreto, che non è di obbligatorietà generale, non sottostà al
referendum.

²⁾ Il Consiglio federale ne determina l'entrata in vigore.

¹⁾ RS 742.31

²⁾ FF 1982 II 79

Il controllo delle derrate alimentari, in particolare: gli ormoni nella carne di vitello

Parere del Consiglio federale sul rapporto della Commissione della gestione

del 21 aprile 1982

Onorevole presidente e consiglieri,

La Commissione della gestione ci ha chiesto di informarla sul seguito dato al suo rapporto del 13 novembre 1981 (FF 1981 III 945). Qui di seguito ci esprimiamo sulle raccomandazioni contenute alla fine di tale rapporto (cifre 31 a 39).

1 Cenni generali

Da molto tempo ci siamo resi conto che la legge dell'8 dicembre 1905 sulle derrate alimentari non risponde più a tutte le esigenze odierne. Per questo motivo, il 12 aprile 1972 abbiamo autorizzato il Dipartimento federale dell'economia pubblica a istituire una commissione d'esperti incaricata d'elaborare un progetto di legge sull'igiene delle carni. Allorquando, per ottemperare alla mozione 11716 Tschumi, Importazioni di derrate alimentari. Controllo (N 11.12.73 / S 19.3.74), si sono iniziati i lavori di revisione della legge sulle derrate alimentari, si è ben presto evidenziata l'inopportunità di elaborare due leggi parallele sul controllo delle derrate alimentari. Una commissione d'esperti, presieduta dall'on. Cavelti, consigliere agli Stati, era incaricata di studiare proposte intese alla revisione totale della legge sulle derrate alimentari. I principi che erano stati elaborati in vista di una nuova legge sull'igiene delle carni sono stati esaurientemente discussi nell'ambito di questa commissione e in parte ripresi nel progetto di nuova legge sulle derrate alimentari che dovrà essere sottoposto a consultazione dei Cantoni e delle organizzazioni interessate ancora nel corso del 1982.

Se l'esecuzione della legge del 1905 sulle derrate alimentari, che consta di alcune disposizioni sorpassate, è fonte di difficoltà, lo si deve in particolare ai seguenti motivi:

- Il consumatore del giorno d'oggi pretende molto di più dai generi alimentari. Non soltanto egli si preoccupa di sapere se la merce non risulti nociva per la salute e non dia adito a inganno, ma altresì pretende che essa sia il più possibile pura e priva di sostanze estranee.

- I nuovi metodi di fabbricazione e la commercializzazione delle derrate alimentari su grandi distanze implicano rischi nuovi che richiedono controlli subordinati a esigenze molto più severe, segnatamente per le derrate alimentari d'origine animale.
- La struttura federalista del nostro Paese e l'applicazione della legislazione di competenza cantonale limitano in parte l'esecuzione uniforme della legge. In particolare i problemi nascono allorché ci si trova di fronte a prodotti venduti in tutta la Svizzera.
- Gli effettivi e i mezzi limitati a disposizione delle autorità federali rappresentano un ostacolo a un'estensione della sorveglianza esercitata dalla Confederazione.
- Le strutture attualmente esistenti in materia di controllo delle derrate alimentari non sempre portano a ordinamenti d'esecuzione uniformi, tenuto conto anche del fatto che queste strutture sono il riflesso di differenti modi di affrontare i problemi.

2 Parere sulle raccomandazioni

21 Scopo del controllo delle derrate alimentari (cifra 31)

I principi che presiedono al programma elaborato dalla Commissione della gestione possono essere approvati. Tuttavia occorre fare la restrizione seguente: è prima di tutto compito di colui che commercializza le derrate alimentari fare in modo che le merci non comportino alcun rischio per la salute del consumatore. Scopo del controllo ufficiale delle derrate alimentari è prima di tutto quello di garantire che la loro commercializzazione avvenga nel rispetto di tutte le misure di diligenza necessarie e poi quello di accertarsi che le prescrizioni della relativa legislazione siano rispettate. Per ragioni di praticità i controlli, eccezion fatta per l'ispezione degli animali da macello, devono limitarsi a dei sondaggi.

Inoltre, nemmeno il miglior controllo delle derrate alimentari può garantire che il consumatore tratti e usi correttamente le derrate alimentari da lui acquistate. Non si può, in particolare, proibire al consumatore di nuocere alla sua salute nutrendosi con alimenti troppo poco diversificati, praticando un'alimentazione insufficiente o eccessiva. La nostra opinione è che i controlli di polizia delle derrate alimentari al confine e all'interno del Paese debbano essere adattati all'evoluzione delle condizioni di produzione, di distribuzione e di consumo degli alimenti e, se del caso, essere rinforzati. D'altronde è proprio in questo senso che abbiamo dato incarico di preparare la revisione della legge sulle derrate alimentari. Tuttavia il successo della nuova legge dipenderà in primo luogo da coloro che commercializzano le derrate alimentari, segnatamente dalla cura con cui lo faranno e dalla rigidità con la quale controlleranno i prodotti alimentari. I controlli ufficiali devono ripetersi con un'intensità tale da costringere i commercianti al rispetto permanente della legislazione sulle derrate alimentari e permettere di scoprire rapidamente gli abusi.

L'esigenza in virtù della quale la Confederazione è tenuta, per tutte le sostanze riconosciute come nocive, ad emanare ordinamenti chiari che tengano conto delle più recenti scoperte scientifiche è all'origine della modificazione del 19 agosto 1981 dell'ordinanza sulle derrate alimentari (RU 1981 1364). È sulla base di questa esigenza che, ancora nel corso di quest'anno, si prevede d'adattare l'ordinanza sul controllo delle carni. Tuttavia il rispetto di questa esigenza genera grossi problemi pratici. In effetti, le autorità devono tenersi aggiornate in merito alle conoscenze scientifiche su centinaia e centinaia di possibili sostanze estranee, sui loro sottoprodotti e sui loro sinergismi (sinergia: effetto rinforzato risultante dall'azione simultanea di più sostanze). È ben vero che gli uffici federali possono in parte avvalersi delle indicazioni elaborate da specialisti svizzeri e stranieri, d'altri servizi e anche d'organizzazioni internazionali. Tuttavia i mezzi e il personale limitati a disposizione dei servizi federali non bastano per procedere su larga scala all'esame di sostanze estranee. Inoltre, per molte sostanze, segnatamente per i medicinali, non vi è ancora un metodo appropriato per individuare i residui nelle derrate alimentari. È per questo motivo che al momento della registrazione dei medicinali, un compito affidato all'Ufficio intercantonale di controllo dei medicinali (OICM), si è chiesto d'introdurre l'obbligo per i fabbricanti di indicare i metodi per individuare tali residui. Ma anche qui l'amministrazione si trova di fronte a un nuovo problema: con l'aiuto dei mezzi attualmente a sua disposizione non è in grado di verificare l'efficacia di siffatti metodi.

Oggigiorno, date le circostanze, l'intervento degli organi d'esecuzione è, di fatto, ridotto al controllo, per mezzo di sondaggi, di un piccolo numero di sostanze conosciute. Anche in futuro potrà quindi succedere che tra la realizzazione di un abuso verificatosi in un'ambito limitato o causato da sostanze estranee ancora sconosciute e la sua scoperta intercorra un periodo abbastanza lungo. Tuttavia, il sistema di sorveglianza tutt'ora vigente dovrebbe — nonostante le smagliature — permettere di scoprire anomalie rilevanti, conseguenza dell'impiego di sostanze estranee conosciute e analizzabili. L'intensità della sorveglianza potrebbe essere sensibilmente accresciuta grazie a una migliore coordinazione dell'attività dei laboratori cantonali — che constano di 300 collaboratori, di cui 100 sono chimici diplomati — con quella dei servizi federali e grazie alla realizzazione congiunta di vasti programmi d'esami. La nuova legge sulle derrate alimentari dovrebbe attribuire alla Confederazione la competenza di coordinare l'attività dei laboratori cantonali.

Alla luce degli attuali metodi d'analisi, di una precisione molto superiore rispetto ai tempi passati, l'esigenza di fissare per le sostanze estranee valori massimi tollerabili nelle derrate alimentari è diventata imprescindibile. In linea di principio, suddetti valori sono stabiliti in modo tale che il tasso di residui ammessi, tenuto conto anche delle abitudini alimentari normali, non sia nocivo per la salute. È tuttavia necessario introdurre un criterio più

severo nei confronti di certe sostanze estranee che possono indurre in errore il consumatore o la cui presenza nei generi alimentari non è per lui presumibile. All'occorrenza, sarà necessario assumere a valore massimo quello limite, che può essere accertato grazie all'usuale metodo d'esame. Da ultimo può essere opportuno, nell'interesse del consumatore, proibire l'uso di determinati additivi, soprattutto quando, per mancanza di un metodo appropriato, non è possibile garantire l'individuazione delle sostanze residue, oppure quando un pregiudizio per la salute non può essere escluso con certezza.

È compito del Dipartimento federale dell'interno e dell'Ufficio federale della sanità pubblica stabilire per tutte le derrate alimentari la quantità massima di una sostanza che può essere assorbita quotidianamente (Dose giornaliera sopportabile, DGS). Per le sostanze contenute nella carne e nei preparati di carne sarà consultato l'Ufficio federale di veterinaria. Per le sostanze contenute nei prodotti vegetali, conseguenze dell'uso di prodotti fitosanitari in Svizzera, verrà a sua volta interpellato l'Ufficio federale dell'agricoltura (laboratori di ricerca agricola).

23 La nuova legge sulle derrate alimentari (cifre 33 a 36)

Il messaggio concernente la revisione totale della legge sulle derrate alimentari dovrebbe essere pubblicato nel corso della prossima legislatura. Tuttavia il progetto di legge, già redatto, deve ancora essere sottoposto a consultazione nel 1982. Elaborato congiuntamente dal Dipartimento federale dell'interno e dal Dipartimento federale dell'economia pubblica, sulla base dei lavori della Commissione peritale Cavelty, il progetto si avvale per l'essenziale delle raccomandazioni della Commissione della gestione, segnatamente per ciò che riguarda il trattamento uniforme di tutte le derrate alimentari, comprese le carni e i preparati di carne.

Secondo la nuova regolamentazione prevista, il controllo dell'insieme delle derrate alimentari sarà compito, per tutti i Cantoni, d'un solo e medesimo dipartimento. Sotto la direzione del capo dell'Ufficio di controllo dei generi alimentari, tutti i servizi impegnati nell'esecuzione della legge sulle derrate alimentari (laboratori, ispettorati delle derrate alimentari, servizio dell'igiene delle carni) dovranno lavorare in stretta collaborazione. L'intera responsabilità dei controlli ricadrà sul capo dell'Ufficio di controllo delle derrate alimentari. Quest'ultimo avrà il compito di definire le mansioni dei servizi subalterni e di vegliare affinché i controlli siano sempre eseguiti da specialisti. Contrariamente alla situazione odierna il controllo delle carni non sarà più effettuato da ispettori comunali delle carni, bensì da organi cantonali. In futuro i laboratori cantonali dovranno, se del caso, collaborare all'esame di tutti i generi alimentari. È in effetti risaputo che allorquando si è trattato d'ispezionare campioni di carne, d'urina e d'escrementi in relazione all'impiego d'ormoni sintetici, i laboratori cantonali, avvalendosi dell'organizzazione attuale, non sono stati senz'altro disposti a partecipare a codesti lavori.

Il nostro Collegio è certo che i Cantoni, memori dell'esperienza di questi ultimi anni, faranno tutto il possibile per approntare i mezzi necessari all'esame di campioni di derrate alimentari, compresi quelli delle carni e dei preparati di carne. Non intendiamo fissare a priori, nella legge sulle derrate alimentari, le competenze degli organi federali addetti all'esecuzione della legislazione sulle derrate alimentari. Per questi motivi, il progetto prevede che il nostro Consiglio, conformemente al sistema introdotto dalla legge del 19 settembre 1978 (RS 172.010) sull'organizzazione dell'amministrazione federale, determinerà l'opportunità di riorganizzare i servizi sul piano federale.

Questa soluzione permetterà di stabilire le competenze del Dipartimento federale dell'interno, del Dipartimento federale dell'economia pubblica e degli uffici loro subordinati, tenendo conto delle relazioni esistenti tra controllo delle derrate alimentari da un lato, agricoltura e polizia delle epizootie dall'altro, come anche della responsabilità globale verso i terzi.

Infine, la nuova legge sulle derrate alimentari deve permettere alle autorità federali di emanare istruzioni per l'esecuzione, a destinazione dei Cantoni. In tal modo esse avranno anche la garanzia d'essere meglio informate sull'attività di quest'ultimi. La nuova legge procurerà i fondamentali atti a migliorare il controllo delle derrate alimentari. Tuttavia, per migliorare notevolmente la situazione occorrerà innanzitutto che i Cantoni intensifichino la loro attività esecutiva. L'adempimento di questo compito dovrebbe essere loro facilitato da un adeguato sostegno politico. In ogni caso, l'esperienza insegna che non basta una semplice pressione politica sulle autorità federali di vigilanza visto che queste non possono influire direttamente sull'esecuzione da parte dei Cantoni.

24 Lotta contro il mercato nero dei medicinali per uso veterinario; controllo dell'impiego delle sostanze ausiliarie dell'agricoltura (cifra 37)

In relazione con l'«Iniziativa cantonale sui medicinali», il 21 settembre 1981 abbiamo approvato l'intenzione del Dipartimento federale dell'interno di preparare, in via legislativa ordinaria, l'introduzione del controllo al confine dei medicinali per l'uomo e per gli animali. Una siffatta legge consentirebbe di soddisfare le due esigenze del postulato 79.406 Dürr, Medicina veterinaria. Commercio dei medicinali (N 25.9.80). Il controllo all'importazione, ancorato nel diritto federale, combinato con la vigilanza cantonale della fabbricazione e del commercio dei medicinali, potrebbe costituire la base per un controllo del traffico di questi prodotti. Non possiamo comunque affermare che ciò sia sufficiente per eliminare il mercato nero dei medicinali.

Nel quadro dei lavori precitati, sono allo studio due soluzioni intese a rafforzare il controllo dei foraggi e delle sostanze ausiliarie impiegati nell'agricoltura, nel senso preconizzato dalla mozione 79.406 Dürr, Medicina vete-

rinaria. Commercio dei medicinali (N 25.9.80; S 3.3.81). All'occorrenza, sarà necessario inserire nuove disposizioni nella legge sull'agricoltura e nella legge sulle derrate alimentari.

25 Collaborazione tra uffici federali (cifra 38)

Fintanto che sarà in vigore la legge sulle derrate alimentari (che risale al 1905) devono essere mantenute le attuali strutture. La coordinazione dell'attività dell'Ufficio federale della sanità pubblica con quella dell'Ufficio federale di veterinaria continua ad essere assicurata dalla collaborazione dei gruppi di lavoro incaricati di trattare problemi ben determinati. Inoltre è stato istituito un vero organo di coordinazione in cui sono rappresentati i funzionari superiori competenti dell'Ufficio federale della sanità pubblica, dell'Ufficio federale di veterinaria e dell'Ufficio federale dell'agricoltura. A intervalli regolari tale organo tratterà gli affari correnti d'interesse comune e esaminerà i comunicati stampa prima della loro pubblicazione.

Inoltre, il nostro Consiglio ha chiesto agli uffici federali interessati di costituire un gruppo di lavoro che si occupi permanentemente dei problemi concernenti i residui. Questo gruppo avrà il compito di consigliare l'Ufficio federale della sanità pubblica circa l'applicazione dell'articolo 7a dell'ordinanza del 26 maggio 1936 sulle derrate alimentari (apprezzamento delle sostanze estranee; concentrazioni massime). Inoltre dovrà tener conto delle esigenze dell'Ufficio federale di veterinaria. In questo gruppo dovrebbero essere rappresentate le principali cerchie interessate ai problemi dei residui.

26 Informazione (cifra 39)

Gli uffici proseguono i loro sforzi al fine di meglio informare i produttori di derrate alimentari, le organizzazioni dei consumatori e un vasto pubblico. All'uopo, l'Ufficio federale di veterinaria, con la cooperazione dell'Ufficio federale della sanità pubblica e dell'Ufficio federale dell'agricoltura, ha incaricato un gruppo di lavoro di trattare i problemi posti dalle salmonelle. I rappresentanti delle organizzazioni di produttori e di consumatori che partecipano al gruppo saranno informati sull'evoluzione della situazione. Inoltre, il gruppo elaborerà direttive intese a ridurre i rischi di salmonellosi. Le direttive saranno pubblicate.

L'Ufficio federale della sanità pubblica è, in seno alla Commissione svizzera per l'alimentazione, sempre in contatto con i produttori di derrate alimentari e le organizzazioni di consumatori.

Dal canto loro, anche l'Ufficio federale dell'agricoltura e l'Ufficio federale di veterinaria sono in relazione con la Lega svizzera dei contadini e con le cerchie vicine. Gli sforzi comuni mirano a impedire abusi nel foraggiamento degli animali attraverso l'informazione concertata dei detentori di animali da reddito.

L'ampio dibattito pubblico provocato dai problemi dei residui indesiderati e vietati nelle derrate alimentari ha sollevato dubbi presso i consumatori. Speriamo che il dibattito abbia reso consci i produttori di derrate alimentari della loro grande responsabilità e abbia rivelato la necessità di porre la massima attenzione nella preparazione e nel commercio delle derrate alimentari.

Gradite, onorevole presidente e consiglieri, l'espressione della nostra alta considerazione.

21 aprile 1982

In nome del Consiglio federale svizzero:

Il presidente della Confederazione, Honegger

Il cancelliere della Confederazione, Buscr

Messaggio concernente la costruzione della linea dello Zürichberg del 24 febbraio 1982

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1982
Année	
Anno	
Band	2
Volume	
Volume	
Heft	20
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	82.014
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	25.05.1982
Date	
Data	
Seite	79-112
Page	
Pagina	
Ref. No	10 113 800

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.