

Accordo

tra il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania, il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie della Confederazione Svizzera e il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana sul miglioramento del trasporto merci combinato ferrovia/strada attraverso le Alpi svizzere

Concluso il 3 dicembre 1991

Approvato dall'Assemblea federale il 16 dicembre 1992¹

Approvazione comunicata dalla Svizzera alle altre Parti contraenti il 21 gennaio 1993

Entrato in vigore con effetto il 3 dicembre 1991

Preambolo

Il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania, il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie della Confederazione Svizzera e il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana, denominati di seguito Parti,

considerato il «Memorandum» dei Ministri dei trasporti a conclusione della riunione di Udine del 15 e 16 aprile 1989 in merito alla nuova trasversale alpina,

tenuto conto delle azioni necessarie decise dal Consiglio federale svizzero per aumentare la capacità del trasporto combinato sui transiti esistenti,

e visto il decreto del 25 ottobre 1989 del Consiglio federale svizzero come soluzione transitoria in attesa della realizzazione di detta trasversale alpina;

hanno convenuto quanto segue:

Art. 1

Le Parti sono d'accordo nel considerare il trasporto combinato come una soluzione a breve e medio termine ai problemi del transito alpino delle merci.

Art. 2

Il presente Accordo è applicabile alle linee ferroviarie Basel/Rielasingen/Schaffhausen–Kandersteg–Domodossola e Basel/Rielasingen/Schaffhausen Göschenen–Chiasso/Luino come pure alle linee di accesso da nord e da sud.

Art. 3

Le Parti appoggiano le quattro ferrovie interessate (Ferrovie dello Stato, Ferrovie federali tedesche, Ferrovie federali svizzere, Ferrovia delle Alpi bernesi Berna–

RU 1993 1232; FF 1992 III 921

¹ RU 1993 1231

Lötschberg–Sempione) nell'attuazione dei provvedimenti contenuti nell'Accordo interferroviario del 25 novembre 1991. A tal fine si impegnano alla reciproca cooperazione.

Art. 4

Le Parti concordano un aumento delle capacità fino a raggiungere nel 1994 complessivi 58 treni/giorno (traffico Huckepack, in entrambe le direzioni), e attuano, a tale scopo, miglioramenti dell'infrastruttura e dell'organizzazione dell'esercizio. Viene fatto riferimento ai programmi previsti nell'Accordo interferroviario del 25 novembre 1991.

Le Parti garantiscono che esse interverranno presso le rispettive Ferrovie per l'accettazione e l'inoltro di tutti i treni di trasporto combinato nella misura in cui le capacità lo consentano. Tenuto conto del traffico già esistente sarà possibile un'offerta globale per l'effettuazione di circa 700 000 spedizioni (calcolate sulla base di unità di carico di 12 metri di lunghezza).

Per conseguire nei termini previsti gli obiettivi del presente Accordo saranno adottati, in modo coordinato, sulla base di intese preliminari a livello tecnico, provvedimenti di investimento che riguardano:

A. Transito di Domodossola

Versante italiano

- Adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) e potenziamento degli impianti di trazione elettrica della linea Torino–Novara–Domodossola–Iselle.
- Elettrificazione e adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) della linea Novara-Vignale-Domodossola.
- Realizzazione del nuovo scalo di smistamento Domo II.
- Completamento del blocco automatico sulla linea Gallarate–Domodossola.
- Potenziamento dell'impianto intermodale di Novara.
- Completamento dello scalo di smistamento ed intermodale di Torino Orbassano.

Versante svizzero

- Adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) nella galleria del Sempione (Briga-Iselle).
- Adeguamento al gabarit «B plus» (codifica P 80) nella galleria di Lötschberg, comprese le linee di accesso.

B. Transito di Chiasso

Versante italiano

- Blocco automatico banalizzato sulla tratta Chiasso–Milano.
- Adeguamento al gabarit «B» (codifica P 60) della tratta Chiasso–Milano.
- Nuovo Centro Intermodale a Segrate.

Versante svizzero

- Incremento della capacità della linea Basilea-Chiasso, mediante ampliamento degli impianti delle stazioni, raddoppio di binari e blocco automatico banalizzato.
- Potenziamento degli impianti di trazione elettrica mediante l'installazione di nuovi generatori e di impianti di conversione supplementari.
- Negli anni seguenti il 1994, la Svizzera realizzerà nell'ambito del concetto «Ferrovia 2000» ulteriori misure di aumento della capacità.

Versante tedesco

- Per il versante tedesco la linea Offenburg-Basilea sarà potenziata sulla base del Piano globale dei trasporti tedesco.
- Il problema relativo alla necessità di porre in opera 4 binari è allo studio.

Art. 5

Le Parti chiedono alle Ferrovie di elaborare, in cooperazione con le Società di trasporto combinato e eventualmente con altri operatori del trasporto combinato, offerte competitive per il traffico combinato attraverso la Svizzera, in particolare per quanto riguarda la qualità del trasporto, la riduzione e il rispetto dei tempi di trasporto e di consegna e le tariffe. Tali offerte devono corrispondere al diritto comunitario.

Chiedono, inoltre, alle Ferrovie di elaborare proposte per una loro maggiore responsabilità per quanto riguarda il rispetto dei tempi di consegna e i danni.

Art. 6

Le Parti promuovono la domanda di trasporto combinato ferrovia/strada, adoperandosi affinché vengano eliminati gli ostacoli amministrativi che riguardano in particolare: i divieti di circolazione, i pesi e le dimensioni conformemente alle regole per il trasporto combinato nella Comunità Europea, il cabotaggio per i percorsi iniziali e terminali nonché le operazioni di natura doganale, veterinaria e fitosanitaria.

Le Parti tedesca e svizzera sono d'accordo di trattare su un piano di parità i trasporti combinati strada/rotaia e fiume/rotaia.

Art. 7

La Parte svizzera si impegna affinché le Ferrovie svizzere mettano a disposizione carri ultrabassi per il traffico bilaterale e di transito con la strada viaggiante, secondo le esigenze del mercato.

Essa provvederà a ripianare alle Ferrovie svizzere le perdite di gestione derivanti dall'applicazione di prezzi competitivi con quelli del trasporto su strada.

Art. 8

Le Parti si impegnano ad adottare provvedimenti speciali nel caso in cui, a causa di fatti di forza maggiore o di altre perturbazioni tecniche, si verificassero interruzioni del servizio superiori a 5 ore.

Per le spedizioni del traffico combinato già caricate o prenotate potrà prevedersi l'esonero da contingenti e da autorizzazioni di trasporto soggette a pagamento, da prescrizioni sulle dimensioni e sui pesi nonché dal divieto di circolazione notturna su strada, nella misura in cui le unità di carico siano trasbordabili.

Art. 9

I rappresentanti delle Parti, delle Ferrovie e delle Società del trasporto combinato e eventualmente di altri operatori del trasporto combinato si riuniscono, a seconda delle necessità, per aggiornarsi sulla situazione e per elaborare eventualmente altre misure.

I problemi che non possono essere risolti nel quadro di questi incontri vanno sottoposti alla decisione delle Parti.

Art. 10

Prima di adottare misure relative al traffico di transito attraverso la Svizzera, le Parti si consultano reciprocamente per attuare procedure coordinate che tengano conto delle esigenze delle Ferrovie e delle loro capacità.

Art. 11

Il presente Accordo entra in vigore il giorno della sua sottoscrizione.

Per la Parte svizzera è comunque prevista una procedura di definitiva approvazione da parte del Parlamento che sarà immediatamente comunicata alle altre Parti.

Il presente Accordo ha la validità di sei anni e ciascuna Parte lo può disdire per iscritto con un termine di preavviso di 6 mesi. La disdetta deve essere motivata e comunicata alle altre Parti.

Fatto a Bonn, il 3 dicembre 1991, in tre originali, ciascuno in lingua italiana e tedesca, ugualmente vincolanti nelle due lingue.

Il Ministro dei trasporti della Repubblica federale di Germania:

i.r. Dieter Schulte

Il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni
e delle energie della Confederazione Svizzera:

i.r. Rodolphe Imhoof

Il Ministro dei trasporti della Repubblica italiana:

i.r. Marcello Guidi

