

*Testo originale***Convenzione**

**tra il Consiglio federale svizzero ed il Governo della Repubblica italiana per il rinnovo della concessione relativa al collegamento della rete ferroviaria svizzera con la rete italiana attraverso il Sempione dal confine di Stato a Iselle e l'esercizio del tratto da Iselle a Domodossola**

**(Rinnovo della concessione del Sempione)**

Conclusa il 28 marzo 2006

Approvata dall'Assemblea federale il 14 dicembre 2006<sup>1</sup>

Ratifica depositata dalla Svizzera il 2 febbraio 2007

Entrata in vigore il 1° aprile 2008

(Stato 1° aprile 2008)

*Il Consiglio federale svizzero*

*e*

*il Governo della Repubblica italiana,*

consapevoli di facilitare e regolare nel reciproco interesse i trasporti ferroviari fra i due Stati sia con destinazione sia in transito nei rispettivi territori,

desiderosi di sviluppare una politica dei trasporti coordinata allo scopo di incoraggiare l'uso di sistemi di trasporto più rispettosi dell'ambiente nella regione alpina,

decisi a rinnovare e migliorare i rapporti che hanno contribuito allo sviluppo della cooperazione e degli scambi tra i due Stati, in particolare attraverso la costruzione e l'esercizio della ferrovia attraverso il Sempione,

consapevoli della necessità di adeguare i previgenti accordi alla attuale normativa nazionale e comunitaria,

*hanno concordato quanto segue:*

## **Capitolo primo: Concessione del Sempione**

**Art. 1** Rinnovo della Concessione e durata

<sup>1</sup> Il Governo italiano accorda al Consiglio federale svizzero il rinnovo della concessione per l'esercizio della ferrovia a scartamento normale attraverso il Sempione, dalla frontiera italo-svizzera fino a Iselle.

<sup>2</sup> Tale rinnovo è accordato per la durata di ulteriori 99 anni a decorrere dal 1° giugno 2005 alle condizioni di cui al vigente Trattato fra la Svizzera e l'Italia per la costru-

zione e la gestione di una ferrovia attraverso il Sempione, da Briga a Domodossola del 25 novembre 1895<sup>2</sup> ed alla presente Convenzione.

<sup>3</sup> Il Consiglio federale svizzero non potrà trasferire la concessione senza l'autorizzazione preventiva del Governo italiano.

## **Art. 2** Oggetto della concessione

<sup>1</sup> La Confederazione Svizzera, in conseguenza della rinnovata concessione, si impegna a gestire, sia a suo profitto che a sue spese e a proprio rischio e pericolo, l'infrastruttura ferroviaria attraverso il Sempione, dalla frontiera statale italo-svizzera fino allo scambio di entrata nella stazione di Iselle, prima stazione italiana tra Briga e Domodossola.

<sup>2</sup> Costituiscono oggetto della concessione:

- a) la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria, ivi inclusa la gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, e la progettazione, realizzazione e messa in esercizio delle nuove costruzioni e tecnologie necessarie per l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria alle disposizioni normative ed alle esigenze del traffico;
- b) i compiti attribuiti ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria ai sensi della normativa italiana e comunitaria vigenti.

<sup>3</sup> La Confederazione Svizzera risponde direttamente del rispetto e dell'adempimento degli obblighi derivanti dalla presente Convenzione e dalla concessione, fermo restando che affiderà al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria le attività oggetto della concessione dandone preventiva comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

## **Art. 3** Obblighi del concessionario

Il concessionario è obbligato a:

- a) garantire la costante manutenzione della linea e della infrastruttura ferroviaria;
- b) perseguire il regolare svolgimento della circolazione ferroviaria;
- c) garantire i potenziamenti infrastrutturali e gli adeguamenti tecnologici necessari a sostenere lo sviluppo del traffico;
- d) mantenere adeguati livelli e standard di sicurezza;
- e) conformarsi ai principi di trasparenza, equità e non discriminazione in materia di:
  1. accesso e ripartizione della capacità di infrastruttura,
  2. rilascio del certificato di sicurezza e controllo del rispetto delle prescrizioni tecniche applicabili al trasporto ferroviario,

<sup>2</sup> RS 0.742.140.21

3. accordi amministrativi, tecnici e finanziari con le imprese di trasporto ferroviario che accedono all'infrastruttura,
4. applicazione e riscossione dei canoni di utilizzo dell'infrastruttura.

#### **Art. 4**            Condizioni

<sup>1</sup> La concessione è accordata a titolo gratuito e non è previsto alcun corrispettivo o sovvenzione.

<sup>2</sup> Il concessionario, oltre a rispondere dei danni causati dall'inadempimento è tenuto a mettere a disposizione i beni necessari a garantire lo svolgimento del servizio.

<sup>3</sup> In caso di gravi e persistenti violazioni degli obblighi derivanti dalla concessione lo Stato italiano può, sentito il Comitato Direttivo di cui al successivo articolo 10, previa contestazione dell'addebito e previa valutazione delle motivazioni adottate dal concessionario, disporre la decadenza della Concessione.

<sup>4</sup> Alla scadenza la presente concessione potrà essere rinnovata a condizioni da concordare tra le Parti; in alternativa la linea ferroviaria e le sue pertinenze ritorneranno gratuitamente allo Stato italiano. Prima della succitata scadenza, il Governo italiano ha diritto a riscattare la concessione, con un preavviso di almeno due anni, a fronte del versamento alla Confederazione svizzera di una somma determinata sulla base dell'ammontare delle spese di prima istituzione per la costruzione della linea, dedotte le somme accordate dall'Italia, risultante dal rendiconto approvato dalla Delegazione Internazionale per gli affari del Sempione per l'esercizio 2004. Tale importo sarà ridotto di un novantanovesimo per ciascun anno trascorso dall'entrata in vigore della presente convenzione fino all'anno in cui sarà eventualmente riscattata la concessione. L'importo di cui sopra, in caso di riscatto, sarà rivalutato da parte del Comitato Direttivo di cui all'articolo 10, secondo criteri di attualizzazione del valore inizialmente stabilito.

### **Capitolo secondo: Esercizio tra Iselle e Domodossola**

#### **Art. 5**

<sup>1</sup> Al fine di mantenere una gestione unitaria dell'esercizio tra Briga e Domodossola, con riferimento alla tratta Iselle-Domodossola:

- a) il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale italiana in qualità di concessionario, R.F.I. S.p.A., cui è affidata la linea fino alla stazione di Iselle, resta direttamente responsabile nei confronti del Governo italiano della gestione della linea stessa, nonché delle attività di progettazione, costruzione, manutenzione e gestione delle opere e degli impianti su detta linea;
- b) i Gestori dell'infrastruttura svizzero ed italiano procederanno alla stipula di una Convenzione che regoli le condizioni di esercizio e la prestazione dei servizi che possono essere forniti reciprocamente in sinergia relativamente alla tratta di confine da Iselle a Domodossola;

- c) la Convenzione tra i Gestori dell'infrastruttura ed eventuali successive modifiche, come pure gli accordi che ne derivano sono trasmessi per conoscenza ai rispettivi Governi prima della firma;
- d) R.F.I. S.p.A., in merito ai servizi che saranno forniti per suo conto dal Gestore dell'infrastruttura svizzero, procederà secondo quanto disposto dal vigente Atto di Concessione;
- e) i Gestori dell'infrastruttura potranno anche concordare fra loro, previa approvazione dei Governi, un'estensione territoriale della gestione unitaria della tratta ferroviaria.

<sup>2</sup> La Convenzione tra i Gestori dell'infrastruttura definirà le attività ed i dettagli tecnici relativi alla gestione e regolazione della circolazione (normativa, pianificazione tracce orarie, orario), alla manutenzione, alla fornitura dell'energia elettrica, alle certificazioni di sicurezza.

<sup>3</sup> Gli accordi di cui alla Convenzione saranno finalizzati a consentire una gestione efficace e di qualità della linea, sviluppando ogni sinergia possibile tra i Gestori stessi anche per quanto riguarda le attività di progettazione e costruzione delle opere e degli impianti in ottica di interoperabilità. Tali accordi regoleranno anche gli eventuali compensi reciproci.

<sup>4</sup> Con la medesima Convenzione saranno definiti gli accordi tra i Gestori dell'infrastruttura svizzero ed italiano per quanto riguarda l'esercizio della stazione di Domodossola.

<sup>5</sup> La licenza rilasciata dalla Confederazione Svizzera costituisce titolo di accesso all'infrastruttura nella tratta tra Iselle e Domodossola per i treni effettuati da Imprese ferroviarie svizzere. Analogamente, la licenza rilasciata dal Governo italiano costituisce titolo di accesso all'infrastruttura fra Iselle e Briga per i treni effettuati da imprese ferroviarie italiane.

<sup>6</sup> Per la tratta Iselle–Domodossola, in quanto attrezzata con tecniche e tecnologie del gestore dell'infrastruttura svizzero, l'ammissione tecnica del materiale rotabile sarà consentita da parte del gestore dell'infrastruttura italiana previa certificazione di conformità del materiale rotabile da parte del gestore dell'infrastruttura svizzera; analogamente per il personale delle imprese ferroviarie con mansioni di sicurezza deve essere certificato dal gestore dell'infrastruttura svizzera il possesso dei documenti che comprovano i requisiti necessari.

## Capitolo terzo: Disposizioni Comuni

### Art. 6 Accordi collaterali

Entro due anni dall'entrata in vigore della presente Convenzione i due Governi regoleranno nei dettagli i servizi di seguito indicati, provvedendo, sulla base dei principi posti dal Trattato del 25 novembre 1895<sup>3</sup>, ad innovare per quanto necessario le Convenzioni già in vigore:

<sup>3</sup> RS 0.742.140.21

- a) Poste («Convenzione del 24 marzo 1906<sup>4</sup> tra la Svizzera e l'Italia sul servizio postale sulla linea del Sempione tra Briga e Domodossola e nella stazione di Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni);
- b) Dogane («Convenzione del 24 marzo 1906<sup>5</sup> tra la Svizzera e l'Italia in materia di servizio doganale sulla linea ferroviaria del Sempione tra Briga e Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni);
- c) Telecomunicazioni («Convenzione del 18 gennaio 1906<sup>6</sup> tra la Svizzera e l'Italia in materia di servizi telegrafici e telefonici nella stazione di Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni);
- d) Servizi di Polizia («Convenzione del 18 gennaio 1906<sup>7</sup> tra la Svizzera e l'Italia in materia di polizia nella stazione di Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni);
- e) Servizi di Polizia sanitaria e veterinaria («Convenzione del 24 marzo 1906<sup>8</sup> tra la Svizzera e l'Italia in materia di polizia sanitaria nella stazione di Domodossola» e sue modifiche ed integrazioni).

#### **Art. 7**            Sovranità

<sup>1</sup> Resta valido il pieno esercizio della sovranità di ciascun governo sulla linea giacente sul proprio territorio, compreso per l'Italia il diritto di sospendere l'esercizio della linea stessa ai sensi della normativa nazionale.

<sup>2</sup> La polizia ferroviaria sarà esercitata sotto la sorveglianza dell'autorità competente in ciascun territorio nazionale e conformemente alle prescrizioni in vigore in quel territorio.

<sup>3</sup> Come conseguenza del diritto di sovranità innanzi citato e salvi i limiti imposti dalla sicurezza dell'esercizio, gli agenti dell'Amministrazione della difesa italiana avranno accesso alle fortificazioni situate nella porzione italiana del tunnel. Tali fortificazioni potranno all'occorrenza essere provviste di corpo di guardia o di sentinelle.

#### **Art. 8**            Difesa nazionale

<sup>1</sup> Il Governo italiano si riserva di esigere le misure che potranno essere necessarie, nell'esercizio della linea sul territorio italiano nel proprio interesse di difesa e sicurezza nazionale. Esso avrà in ogni momento la facoltà di far circolare treni militari per le esclusive esigenze della difesa con personale e materiale italiano – di proprietà dell'Amministrazione della difesa o di Imprese Ferroviarie italiane – sul tratto Domodossola–frontiera. La Confederazione svizzera ed il Gestore dell'infrastruttura saranno indennizzati da parte dell'Amministrazione della difesa italiana per tutti i

4    RS **0.783.594.542**  
5    RS **0.631.252.945.44**  
6    RS **0.784.194.542**  
7    RS **0.742.140.26**  
8    RS **0.818.109.454**

danni che tali treni potranno direttamente causare. La responsabilità dei danni resterà in capo alle Imprese Ferroviarie ove si tratti di treni speciali noleggiati in tempo di pace per il trasporto di personale, mezzi e materiali dell'Amministrazione della difesa.

<sup>2</sup> Il Governo italiano potrà far scortare i treni circolanti su detto tratto da agenti italiani, militari o civili per ogni motivo di ordine militare. Il Governo italiano potrà inoltre esigere la sospensione di un treno ordinario in qualsiasi punto della linea; le autorità militari italiane non faranno uso di tale diritto se non in casi eccezionali e previo accordo con i Gestori dell'infrastruttura ferroviaria.

#### **Art. 9** Responsabilità

<sup>1</sup> La responsabilità per i danni causati a terzi o al personale di servizio da incidenti avvenuti durante l'esercizio del tratto fra la stazione di Domodossola e il confine italo svizzero sarà attribuita al soggetto al quale è demandata l'esecuzione della prestazione che ha provocato l'evento.

<sup>2</sup> La ricerca delle cause dell'incidente e la constatazione dei danni sono effettuate dalle Autorità italiane, nonché dal competente Gestore dell'infrastruttura. Se nel corso degli accertamenti si imponga la questione della responsabilità, anche parziale, dell'altra Parte, ovvero quella della responsabilità comune, sarà data comunicazione scritta a detta Parte e l'inchiesta sarà svolta da una Commissione mista.

<sup>3</sup> Le conseguenze risultanti da forza maggiore saranno a carico dei proprietari di ciò che è stato danneggiato.

#### **Art. 10** Controllo degli obblighi

<sup>1</sup> Il controllo degli obblighi derivanti dalla presente Convenzione è di competenza del «Comitato Direttivo» di cui all'articolo 9 della Convenzione tra la Svizzera e l'Italia del 2 novembre 1999<sup>9</sup> (Convenzione tra il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni e il Ministero dei trasporti e della navigazione della Repubblica Italiana concernente la garanzia della capacità delle principali linee che collegano la nuova ferrovia transalpina svizzera [NFTA] alla rete italiana ad alta capacità [RAC]).

<sup>2</sup> Il Comitato Direttivo, che si avvarrà di apposito gruppo di lavoro misto:

- a) assicura che gli obblighi inseriti nella presente Convenzione siano rigorosamente eseguiti;
- b) risolve le problematiche sorte nell'interpretazione e nella gestione della presente Convenzione;
- c) provvede al monitoraggio del traffico e dello sviluppo della ferrovia del Sempione e formula ai Governi proposte utili allo scopo.

<sup>3</sup> In caso di controversia fra le rappresentanze svizzera e italiana in seno al Comitato Direttivo si farà ricorso alla decisione dei due Governi.

<sup>9</sup> RS 0.742.140.345.43

**Art. 11** Risoluzione delle controversie

<sup>1</sup> Le vertenze di natura tecnica, amministrativa e finanziaria insorte nell'esecuzione della concessione saranno risolte, previa consultazione del Comitato Direttivo di cui al precedente articolo, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

<sup>2</sup> Le vertenze di carattere civile insorte nell'esecuzione della Convenzione saranno deferite ad un tribunale arbitrale da costituire in ogni caso particolare. Ciascuna delle parti designerà un arbitro ed il terzo, cui sarà data la presidenza, sarà scelto dai due primi. Il Presidente del collegio arbitrale dovrà essere cittadino di uno Stato terzo e, in mancanza di accordo, sarà richiesta la designazione al Presidente della Corte internazionale di giustizia.

**Art. 12** Obblighi internazionali

Le disposizioni contenute nel presente accordo non pregiudicano gli obblighi internazionali delle parti contraenti, inclusi, per quanto riguarda la Repubblica italiana, gli obblighi derivanti dalla normativa dell'Unione Europea.

**Art. 13** Disposizioni abrogate

La presente convenzione abroga:

- a) la Convenzione del 22 febbraio 1896<sup>10</sup> per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione dalla frontiera italo-svizzera a Iselle;
- b) la Convenzione del 2 dicembre 1899<sup>11</sup> fra la Svizzera e l'Italia per la congiunzione della rete ferroviaria svizzera con la rete italiana attraverso il Sempione, per la designazione della stazione internazionale e per l'esercizio della sezione Iselle–Domodossola;
- c) la Convenzione del 16 maggio 1903<sup>12</sup> fra la Svizzera e l'Italia per il trapasso alla Confederazione della concessione conferita dal Governo italiano alla Compagnia del Giura–Sempione per la costruzione e l'esercizio della ferrovia del Sempione.

**Art. 14** Decorrenza

<sup>1</sup> La presente Convenzione entrerà in vigore il primo giorno del mese successivo alla data di ricezione della seconda delle due notifiche con le quali le parti contraenti si saranno comunicate ufficialmente l'avvenuto espletamento delle rispettive procedure interne previste a tale scopo.

<sup>2</sup> La presente convenzione potrà essere riveduta per reciproco consenso; gli emendamenti così concordati entreranno in vigore secondo le procedure all'uopo necessarie.

<sup>10</sup> Non pubblicata nella RU.

<sup>11</sup> [RU 18 206]

<sup>12</sup> [RU 20 6, 2005 3333]

---

*In fede di che*, i sottoscritti rappresentanti debitamente autorizzati dai loro rispettivi Governi, hanno firmato la presente Convenzione.

Fatto a Torino, il 28 marzo 2006, in due originali in lingua italiana.

Per il  
Consiglio federale svizzero:

Moritz Leuenberger

Per il  
Governo della Repubblica italiana:

Pietro Lunardi