

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Baggi, Grassi, Pini, Robbiani (4)

Schriftliche Begründung

Motivazione scritta – Développement par écrit

Il 31 dicembre 1987 scade la proroga concessa dal Consiglio federale all'entrata in vigore delle disposizioni limitative introdotte con il nuovo articolo 78 capoverso 1 lettera a OTT 1 del 17 agosto 1983 in merito alla diffusione di programmi di radiodiffusione da emittenti estere per il tramite di antenne collettive con rete di distribuzione in cavo.

Tale proroga venne accordata nel dicembre 1985 a seguito del postulato Salvioni e cofirmatari, presentato nel corso della sessione primaverile 1985. In detto atto parlamentare si illustrava l'evoluzione in atto presso le competenti istanze italiane e si mettevano in risalto le ripercussioni negative in Svizzera e specialmente in Ticino, derivanti da un'intempestiva e rigida applicazione delle disposizioni citate. Il postulato concludeva chiedendo al Consiglio federale di concedere una proroga di almeno due anni all'entrata in vigore delle disposizioni in questione, confidando che durante questo intervallo di tempo il Governo italiano riuscisse finalmente a far approvare la nuova e tanto attesa legge sul sistema radiotelevisivo.

Nel frattempo la situazione italiana non si è purtroppo ancora sufficientemente chiarita. E' però certo che tutte le forze politiche dell'arco parlamentare convergono sull'opportunità e anzi sull'urgenza di varare una legge che regoli in modo chiaro il settore radiotelevisivo e che finalmente definisca i ruoli dei tre contendenti principali:

– il servizio pubblico con copertura nazionale (le tre reti RAI);

– il servizio privato con copertura nazionale (le tre reti «Canale 5», «Italia 1» e «Rete 4» di Berlusconi);

– il servizio privato con copertura locale (piccole radio e televisioni locali).

La necessità di allestire un piano delle frequenze, di disporre di un organo superiore per l'assegnazione delle frequenze e per il rilascio delle concessioni e delle autorizzazioni nonché la volontà di aderire agli accordi internazionali (che sono in definitiva i tre temi essenziali che ci interessano direttamente, in quanto connessi con la problematica del reciproco coordinamento tecnico) non vengono messi in discussione da nessuna delle forze politiche.

I punti controversi risultano, per contro, essere – apparentemente – tre: un tetto pubblicitario più basso per il servizio pubblico (rivendicato dall'emittenza privata), una limitazione a solo due catene radiotelevisive per l'emittenza privata con copertura nazionale (pretesa dalla RAI) e infine la facoltà di poter disporre di reti di trasferimento in ponte radio (richiesta dall'emittenza privata con copertura nazionale) per consentire le trasmissioni «life» e per potersi così inserire nel campo d'informazione d'attualità.

Questi tre nodi, dietro i quali si urtano all'evidenza grossi interessi economici e politici, hanno ritardato oltre il previsto la presentazione del tanto atteso disegno di legge. Il ritardo è pure dovuto ad altre importanti scadenze parlamentari di prioritaria importanza (v. legge finanziaria ecc.) che hanno lungamente impegnato parlamento e senato italiani.

Resta comunque assodato che malgrado le apparenze e l'attuale indefinita situazione politica questo problema, seppur faticosamente, sta finalmente conseguendo una sua inevitabile maturazione politica, per cui è ineluttabile che esso finirà per trovare presto una conclusione ragionevole. Si tratta infatti di quei problemi assai sofferti e travagliati che coinvolgono problemi sociali (migliaia di operatori cointeressati), economici (investimenti già intrapresi per parecchi miliardi di lire) e politici (diatriba tra fautori di un pluralismo radiotelevisivo e fautori del monopolio del servizio pubblico).

Molti di questi nodi sono già stati sciolti (ad es. più nessuno mette oggi ancora in discussione l'esistenza di un'emittenza privata), altri stanno per esserlo.

Nel frattempo la Corte costituzionale ha dichiarato non

contrari alla legge, perchè non sottoposti al monopolio, i canali che emettono nei confronti dell'estero. La Corte costituzionale ha fatto obbligo tuttavia a queste emittenti di rispettare le convenzioni internazionali per l'attribuzione di frequenze: di conseguenza il Consiglio federale potrà intervenire nei confronti del Governo italiano per ottenere il rispetto di tale principio.

Per questo motivo e tenuto anche conto:

– che eventuali provvedimenti di ritorsione nei confronti di un'emittenza in disaccordo con le convenzioni internazionali, ma che diffonde pur sempre su bande di frequenza pubbliche, non dovrebbero colpire chi, senza colpa alcuna, riceve, ma piuttosto chi, violando palesemente le norme internazionali, tacitamente tollera queste trasmissioni;

– che vietando la distribuzione via cavo dei programmi televisivi delle emittenti private solo gli utenti allacciati a tali reti di distribuzione verrebbero colpiti, mentre gli altri utenti, segnatamente quelli allacciati ai piccoli impianti (fino a 100 utenti) oppure quelli allacciati agli impianti centralizzati dei palazzi a più appartamenti, oppure ancora quelli con la ricezione individuale, continuerebbero a ricevere e quindi a vedere tali programmi perchè in Ticino sono comunque captabili via etere;

– che il divieto di distribuire via cavo questi programmi non avrebbe proprio nessun effetto pratico ai fini di un miglioramento della situazione, ma, addirittura e certamente, avrebbe per conseguenza di peggiorarla perchè costituirebbe un invito per quelle emittenti private estere che avessero effettivamente un certo interesse ad essere captate in Svizzera ad insediare le loro emittenti, in territorio italiano, ma lungo il nostro confine, aggravando così ulteriormente la già precaria situazione nel campo delle interferenze, gravi ripercussioni per la ricezione dei nostri programmi nazionali;

– che le ditte impegnate nella realizzazione e nell'esercizio delle reti di distribuzione via cavo si vedrebbero ingiustamente penalizzate da una disposizione che non era prevedibile al momento della pianificazione degli investimenti e dell'ottenimento della concessione da parte dell'azienda PTT;

– che le oltre 35 000 famiglie oggi allacciate in Ticino alle reti di distribuzione reagirebbero certamente in modo molto negativo ad una misura per loro del tutto incomprensibile.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 19. August 1987

Dichiarazione scritta del Consiglio federale del 19 agosto 1987

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 19 août 1987

Il Consiglio federale è disposto ad accettare il postulato.

Ueberwiesen – Transmis

87.428

Postulat Eisenring

Personenwagen-Verlad im Nord-Süd-Transit

Trafic de transit à travers le Gothard.

Automobiles accompagnées

Wortlaut des Postulates vom 4. Juni 1987

Der Bundesrat wird eingeladen zu prüfen, ob eine ganzjährige Verlademöglichkeit für Personenautomobile für den Transitverkehr durch den Gotthard geschaffen werden könnte und zu welchen Tarifen diese Transporte günstigstenfalls möglich wären.

Texte du postulat du 4 juin 1987

Le Conseil fédéral est invité à étudier s'il est envisageable d'offrir aux automobilistes la possibilité de charger leur véhicule sur le train, été comme hiver, pour passer le tunnel du St-Gothard. Quels sont les tarifs qui, le cas échéant, pourraient être appliqués à ces transports?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Es kann davon ausgegangen werden, dass auch in Zukunft bei allen Anstrengungen der Bahnen zur Verlagerung des Personenverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiterhin ein sehr beträchtlicher Anteil des Personentransports Richtung Nord-Süd und Süd-Nord durch den Gotthard den Strassenverkehr beschlagen wird. Selbst im Falle einer – durchaus möglichen und beträchtlichen – Verteuerung von Benzin und Dieselöl würde wegen der relativ doch kurzen Strecke des Gotthard-Transits der Autoverkehr von sehr hoher Bedeutung bleiben.

Es ist ferner davon auszugehen, dass die Verkehrsbelastungen weiterhin zwar ungleich anfallen, aber beträchtlich sein werden und noch steigen könnten. Mehr Freizeit schafft im allgemeinen auch mehr Verkehr, und der Süden wird die Sonne und Wärme nie dem Norden abtreten. Spitzenbelastungen sind daher schon heute nicht mehr nur vor und nach Festtagen sowie zu Beginn und am Schluss von Ferien zu erwarten. Die bereits vollzogenen Staffellungen der Ferien (z. B. die BRD) haben zu keiner nennenswerten Entlastung zu führen vermocht. So werden – in Verbindung mit dem andauernd erheblichen Gütertransport auf der Strasse – die Verkehrsbelastungen Nord-Süd und umgekehrt weiterhin sehr hoch bleiben.

Die früher gehegten Erwartungen, dass der Gotthard-Transitverkehr dereinst flüssig vor sich gehen werde, werden sich bis auf weiteres, wenn überhaupt je, nicht erfüllen. Wenn heute selbst zur Nachtzeit gelegentlich Kolonnenbildungen und Staus festgestellt werden müssen, spricht dies für den oft sehr hohen und sich über Stunden hinziehenden Belastungsgrad. Es kann sich daher lohnen zu prüfen, ob nicht ein Teil des Personenautoverkehrs (wie übrigens auch des Lastwagenverkehrs) von der Strasse auf die Schiene zu bringen wäre. Wahrscheinlich müsste die Verlade- und Entladestation flexibel gewählt werden, um das Angebot der Bahnen entsprechend den zeitlichen und auch witterungsbedingten Gegebenheiten (Wintertransport) besser anzupassen und um attraktiv zu sein.

Wahrscheinlich stehen die ganz grossen Staus am Gotthard wohl erst noch bevor. Die überraschend notwendig gewordenen frühen Reparaturen an einigen Strassenstellen (Brücken) an der Nordrampe haben bereits einen Vorgeschmack zu vermitteln vermocht darüber, was in Zukunft auf diese Strassenbenützer wahrscheinlich zukommen kann. Ein Teil des PW-Verkehrs weicht zeitweise schon heute auf die alte Strasse aus! Es ist auch kaum anzunehmen, dass z. B. die Luftbelastung am Nordfuss des Gotthards (Kanton Uri) auf der Basis von schon kurzfristig nach Eröffnung der Nationalstrasse eingetretenen Verkehrsstockungen berechnet worden ist. Das Aergernis der ernerischen Talbevölkerung rührt nicht allein vom hohen Grad des Güterverkehrs der Strasse her, sondern auch vom Personenverkehr.

Mit ganz aussergewöhnlichen und wahrscheinlich schon bald eintretenden Verkehrserschwernissen ist zu rechnen, wenn die Reparaturen und Erneuerungsarbeiten in den beiden Röhren der einspurigen Gotthardtunnel-Linienführung ausgeführt werden müssen. Es stellt sich überhaupt die Frage, ob die Belastungen des Gotthardtunnels gelegentlich nicht schon heute bei normalen Verkehrsverhältnissen überzogen sind (Luftqualität im Tunnel usw.).

Bereits vor der Eröffnung des Gotthardtunnels wurde auf die Möglichkeit künftiger Ueberlastungen des Tunnels hingewiesen und die Forderung erhoben, es sei – zulasten der Nationalstrassenrechnung – für jeden Fall ein Piktetdienst der Bundesbahnen für den Tunnelverkehr aufrechtzuerhalten, damit wenigstens ab Göschenen bzw. Airolo jederzeit

eine Transitmöglichkeit auf dem Schienenweg für die Autos zur Verfügung stehen würde. Die Gemeinde Göschenen hatte sich damals ebenfalls für diese Dienstleistung der Bahn ausgesprochen, wären damit doch auch einige Arbeitsplätze der Gemeinde Göschenen erhalten geblieben. Doch wurde dieser Bereitschaftsdienst seitens der SBB abgelehnt, und das verfügbare, bedeutende Wagenmaterial aus dem früheren SBB-Transitverkehr wurde unseres Wissens an ein anderes Bahnunternehmen verkauft. Heute müsste dieses Rollmaterial daher wieder beschafft werden. Selbstverständlich ist den Schweizerischen Bundesbahnen nicht zuzumuten, dass sie einen umfassenden und grosszügigen Bahn-Bereitschaftsdienst für den Transitverkehr auf eigenes Risiko betreiben. Den Schweizerischen Bundesbahnen müssten daher gewisse Absicherungen, wohl zulasten der Nationalstrassenrechnung, gewährt werden. Auf jeden Fall wäre die Marktlage umfassend abzuklären, wobei, wie erwähnt, als Verlade- und Entladestationen allenfalls auch Orte berücksichtigt werden müssten, die relativ weit vor dem Gotthardtunnel liegen (z. B. Zürich). Wenn früher erklärt worden ist, dass die erforderlichen Tarife wohl zu hoch wären, wäre dies erst einmal nachzuweisen, und es wäre zu würdigen, dass sich die Verkehrsteilnehmer im Laufe der letzten Jahrzehnte an relativ hohe Belastungen gewöhnt haben. Der Wandel in der Einstellung zu Verkehrskosten ist Tatsache geworden.

Der Bundesrat wird eingeladen, das Postulat zu prüfen bzw. durch Verkehrsexperten prüfen zu lassen.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 2. September 1987

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 2 septembre 1987

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Ueberwiesen – Transmis

87.445

Postulat Etique**Kombinierter Verkehr Frankreich/Italien durch die Schweiz****Trafic combiné France/Italie à travers la Suisse**

Wortlaut des Postulates vom 11. Juni 1987

Der Bundesrat wird beauftragt zu prüfen, ob es nicht angezeigt wäre, ab dem Gebiet von Bourogne Richtung Italien – durch den Jura und via Lötschberg–Simplon – den kombinierten Verkehr einzurichten.

Texte du postulat du 11 juin 1987

Le Conseil fédéral est chargé d'examiner l'opportunité de réaliser un interface de trafic combiné à destination de l'Italie, à travers le Jura, via le Loetschberg–Simplon, à partir de la zone de Bourogne.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Aubry, Berger, Bonnard, Bonny, Candaux, Clivaz, Cottet, Coutau, Darbellay, Dubois, Frey, Friedli, Gloor, Hari, Hofmann, Houmard, Jeanneret, Kohler, Müller-Scharnachtal, Pitteloud, Rime, Savary-Fribourg, Savary-Vaud, Schmidhalter, Soldini (25)

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Les débats consacrés au dépérissement des forêts et à la pollution atmosphérique ont montré une volonté politique en faveur d'un déplacement du trafic de la route vers le rail. Si l'idée est impossible à réaliser sur des courtes distances

Postulat Eisenring Personenwagen-Verlad im Nord-Süd-Transit

Postulat Eisenring Trafic de transit à travers le Gothard. Automobiles accompagnées

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	III
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	14
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.428
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.10.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1469-1470
Page	
Pagina	
Ref. No	20 015 794

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.