

und die Lüftung. Alle Fragen konnten zur Zufriedenheit der Fragesteller beantwortet werden.

Es stellte sich auch die Frage nach den finanziellen Auswirkungen dieser Gemeinschaftsanlage, bzw. was die Schweiz an Frankreich und umgekehrt bezahlen muss. Durch den Umstand, dass sich die beiden Länder gegenseitig die Räumlichkeiten für den Export beziehungsweise Import zur Verfügung stellen, erübrigen sich Transferzahlungen. Von Verwaltungsseite wurde betont, dass alle neuen grösseren Anlagen nur noch als Gemeinschaftszollanlagen zu erstellen seien. Es würde sogar geprüft, bei welchen grösseren, schon bestehenden Anlagen man bauliche Veränderungen vornehmen könnte, um diese Ziele zu erreichen. Schliesslich beantragt Ihnen die einstimmige Kommission Zustimmung zu dieser Vorlage. Es kann *in globo* abgestimmt werden.

*Eintreten wird ohne Gegenantrag beschlossen  
Le conseil décide sans opposition d'entrer en matière*

*Gesamtberatung – Traitement global du projet*

**Titel und Ingress, Art. 1 bis 3  
Titre et préambule, art. 1 à 3**

*Gesamt Abstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Beschlussentwurfes 25 Stimmen  
(Einstimmigkeit)

*An den Nationalrat – Au Conseil national*

87.574

**Interpellation Jelmini  
Lastwagenkrieg Schweiz-Italien  
Interpellanza Jelmini  
Vertenza fra Svizzera e Italia in  
merito agli autotrasporti pesanti  
(guerra dei camion)  
Interpellation Jelmini  
Litige entre la Suisse et l'Italie  
au sujet des poids lourds  
(guerre des camions)**

*Wortlaut der Interpellation vom 30. September 1987*

Die langwierigen Verhandlungen mit den italienischen Behörden, die unsichere Situation, die sich daraus ergeben hat, und nicht zuletzt, dass die italienische Seite wiederholt mit Vergeltungsmassnahmen gedroht hat, dies alles verstärkt das Unbehagen, das sich in Wirtschaftskreisen insbesondere des Tessins breit macht, und lässt den Eindruck aufkommen, dass die Bundesbehörden die Schwierigkeit der Lage in den Grenzregionen verkennen.

Tatsächlich befinden sich verschiedene Wirtschaftszweige – nicht nur im Tessin – in ernsthaften Schwierigkeiten, z. B. die Bauwirtschaft, die den grössten Teil der Materialien aus Italien bezieht (100 Prozent der Zuschlagsstoffe und andere Baumaterialien), sowie weitere importabhängige Wirtschaftszweige, wo die Unternehmer nun gezwungen sind, Lager anzulegen zu einem Zeitpunkt, in dem man die Lagerhaltung beschränken sollte.

Ich stelle dem Bundesrat deshalb folgende Fragen:

– Findet er nicht, er sollte die einzelnen Punkte der Frage ausführlicher darlegen und sie in den grösseren Zusammenhang der internationalen Beziehungen im Transportwesen stellen?

– Weshalb wird zu solchen Verhandlungen nicht ein Delegierter der Regierung der interessierten Regionen (Kantone) beigezogen?

*Testo della interpellanza del 30 settembre 1987*

Il protrarsi delle trattative con le autorità della vicina Repubblica italiana e la conseguente situazione di incertezza venute a creare nonché la conferma da parte italiana della minaccia di misure di ritorsione, accentuano il disagio esistente negli ambienti economici in particolare a livello ticinese e fanno sorgere l'impressione che la gravità della situazione delle regioni di frontiera coinvolte non sia sufficientemente valutata dall'autorità federale.

E noto infatti che diversi rami dell'economia – non solo ticinese – si trovano in serie difficoltà.

Ad esempio il ramo dell'edilizia, ove la maggior parte dei materiali proviene dall'Italia (100 per cento degli inerti ed altri materiali per costruzione) ed altri rami dipendenti dall'importazione, ove gli operatori sono costretti a costituire scorte, in un momento che induce a limitarle.

Si chiede quindi al Consiglio federale:

– se non intende esplicitare meglio i termini puntuali della questione e intravederli in una visione globale delle relazioni internazionali in materia di trasporti;

– per quale motivo in questo tipo di trattative non viene inserito un delegato designato dal governo delle regioni (cantoni) interessati.

*Texte de l'interpellation du 30 septembre 1987*

La lenteur des négociations avec les autorités de la République italienne voisine, l'incertitude qui en résulte et la confirmation, par les autorités italiennes, qu'il existe une menace de mesures de rétorsion, tout cela ne fait qu'accroître le malaise ressenti dans les milieux économiques, notamment au Tessin, et donner l'impression que les autorités fédérales ne se rendent pas suffisamment compte de la gravité de la situation dans les régions frontalières concernées.

On sait en effet que plusieurs secteurs de l'économie – et pas seulement au Tessin – éprouvent de sérieuses difficultés. Ainsi, par exemple, dans le bâtiment, où la plus grande partie des matériaux provient d'Italie (100 pour cent des agrégats et autres matériaux de construction), et dans d'autres secteurs dépendant de l'importation, où les opérateurs sont obligés de constituer des stocks, à un moment qui incite plutôt à les limiter.

Je demande par conséquent au Conseil fédéral de dire

– s'il n'a pas l'intention de mieux préciser les divers points de la question et de les examiner globalement dans le cadre des relations internationales en matière de transports;

– pour quelle raison, dans ce genre de transactions, on ne fait pas appel à un délégué désigné par le gouvernement des régions ou des cantons intéressés.

*Mitunterzeichner – Cofirmatario – Cosignatario:*  
Masoni

(1)

**M. Jelmini:** A la suite de la dénonciation de l'accord entre la Suisse et l'Italie concernant les transports triangulaires, c'est-à-dire les transports de marchandises de l'Italie à travers la Suisse vers d'autres pays européens par des véhicules immatriculés en Suisse, des pourparlers ont été entamés entre les autorités suisses et italiennes. Du côté italien, qui avait dénoncé l'accord, on demandait entre autres de pratiquer une certaine tolérance quant aux limites de poids des transports lourds en Suisse et de se rapprocher des limites en vigueur dans les Communautés européennes. Jusqu'à présent, les pourparlers n'ont abouti à aucun résultat. Le Conseil fédéral menaçait d'introduire de nouvelles limitations au trafic lourd en provenance d'Italie. Il élaborait au 1er juillet de cette année une ordonnance par laquelle on n'admettait le passage à la frontière de véhicules d'un poids supérieur à trois tonnes à demie qu'avec une autorisation faisant l'objet d'un contingentement. L'ordonnance ne fut heureusement pas mise en vigueur, l'Italie ayant fait peser la menace de mesures de rétorsion encore plus sévères. La

conséquence en est une situation d'incertitude et de malaise en Suisse et surtout dans le canton du Tessin dans les milieux précisément du commerce transfrontière.

En prévoyant des mesures restrictives dans l'importation de marchandises, beaucoup de commerçants furent en effet obligés de constituer des stocks à un moment qui n'incite pas vraiment à le faire. Le gouvernement tessinois pria le Conseil fédéral de bien vouloir considérer la situation qui était en train de se créer et surtout les conséquences que l'application de mesures restrictives dans le secteur du transport de frontière aurait entraînées. Le Conseil d'Etat du Tessin demanda en outre de pouvoir déléguer un représentant du canton à la délégation suisse. Il paraît en effet raisonnable que lorsqu'un canton est profondément touché et menacé, ou risque de l'être, par des décisions de caractère international, il soit tout d'abord consulté et ensuite appelé à participer aux négociations avec l'autorité étrangère. Comme je l'ai dit dans mon interpellation, on a l'impression que les autorités fédérales ne se rendent pas compte de la gravité de la situation dans les régions frontalières concernées. C'est pourquoi je me suis permis d'interpeller le Conseil fédéral.

**Bundesrat Stich:** Mit Italien wurde seit mehr als zwei Jahren verhandelt, als im Jahre 1987 die italienische Seite, offensichtlich unter dem Druck ihres Transportgewerbes, eine drastische Gegenmassnahme ankündigte. Ab April 1987 wurden den schweizerischen Transporteuren die seit rund 17 Jahren regelmässig gewährten Bewilligungen für den sogenannten Dreiländerverkehr verweigert. Es handelte sich dabei offensichtlich um ein Druckmittel, um von der Schweiz bessere Bedingungen für den Transitverkehr italienischer Lastwagen durch die Schweiz zu erhalten.

Der Bundesrat hat mit der darauf vorsorglich angeordneten Bewilligungspflicht für alle Einfahrten italienischer Fahrzeuge in die Schweiz eine Massnahme getroffen, die es anschliessend erlaubte, die Verhandlungen mit Italien unter ausgeglichenen Bedingungen wieder aufzunehmen. Das gleiche gilt analog auch für die allfällige Erhebung eines *diritto fisso* für den Fall, dass man auch darüber wieder diskutieren müsste.

Es war demnach möglich, die erwähnten Bewilligungen Italiens für Dreiländertransporte schweizerischer Fahrzeuge wieder zu erhalten und ein Moratorium für die schweizerische Bewilligungspflicht zu gewähren. Damit wurde die heute verbesserte Verhandlungslage geschaffen, aufgrund derer von schweizerischer Seite versucht wird, eine den Bedürfnissen der Verkehrspolitik und Umweltpolitik angemessene Vertretung der schweizerischen Interessen als Transitland, insbesondere auf der Nord-Süd-Achse, und als Standort eines konkurrenzfähigen Transportgewerbes, unter anderem gerade im Kanton Tessin, zu erreichen. Wir versuchen auch, der allgemeinen wirtschaftlichen Lage der betroffenen Grenzregionen gerecht zu werden.

Die getroffenen Massnahmen und weiterhin laufende Verhandlungen haben es bisher erlaubt, eine allzu harte Konfrontation der Positionen und eine Eskalation des Konfliktes zu vermeiden und – so hoffen wir – die Grundlagen einer dauerhaften Lösung des Problems auch im weiteren internationalen Zusammenhang zu erarbeiten.

Der Bundesrat wollte dabei insbesondere auch allfällige Risiken eines Schadens für die Wirtschaft in den betroffenen Kantonen und Grenzregionen ausschliessen. Er wird auch in Zukunft bei seinen Entscheiden die Interessen der Grenzregionen mitberücksichtigen.

Die ganze Frage wird vom Bundesrat in einen grösseren internationalen verkehrspolitischen Rahmen gestellt. Seit Jahren ist die Schweiz bemüht, die geltenden Beschränkungen für den Schwerverkehr auf der Strasse international verständlich zu machen, zum Beispiel bei der europäischen Verkehrsministerkonferenz, in Kontakten mit den europäischen Gemeinschaften und in Zusammenkünften mit den Verkehrsministern der Alpenländer. Die Schweiz ist zudem seit Jahren führend in der Förderung des kombinierten

Güterverkehrs Schiene-Strasse. In letzter Zeit hat sie diese Anstrengungen noch verstärkt.

Im weiteren erörtern Oesterreich, Italien, die Bundesrepublik Deutschland und die Schweiz sowie die Europäischen Gemeinschaften gemeinsam die grundlegenden Fragen des europäischen Transitverkehrs. Der Bundesrat ist sich bewusst, dass die Schweiz aufgrund ihrer geographischen Lage eine wichtige Rolle in dieser Frage spielt, und er ist bereit, zu einer konstruktiven Lösung beizutragen.

Die Kantone, insbesondere die direkt interessierten, sind laufend über den Fortschritt auf diesem Gebiet orientiert worden. Falls spezifische Probleme im Verlaufe der Verhandlungen auftreten, die ausschliesslich den Kanton Tessin betreffen, ist es selbstverständlich, dass der Bundesrat zu den Gesprächen Beobachter aus dem Kanton Tessin einladen wird.

**M. Jelmini:** La réponse qui m'a été donnée ne m'a que partiellement satisfait. J'espère que le résultat des pourparlers pourra donner pleine satisfaction.

En ce qui concerne les rapports entre les cantons, je me réserve d'intervenir à une autre occasion parce que cette question mérite d'être éclaircie.

*Schluss der Sitzung um 11.10 Uhr*

*La séance est levée à 11 h 10*

## **Interpellation Jelmini Lastwagenkrieg Schweiz-Italien**

### **Interpellation Jelmini Litige entre la Suisse et l'Italie au sujet des poids lourds (guerre des camions)**

### **Interpellanza Jelmini Vertenza fra Svizzera e Italia in merito agli autotrasporti pesanti (guerra dei camion)**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1987
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Wintersession
Session	Session d'hiver
Sessione	Sessione invernale
Rat	Ständerat
Conseil	Conseil des Etats
Consiglio	Consiglio degli Stati
Sitzung	02
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	87.574
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	01.12.1987 - 08:00
Date	
Data	
Seite	600-601
Page	
Pagina	
Ref. No	20 016 077

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.