

Anney serait plus longue de 120 km. La durée du parcours Genève-Paris serait de 2 heures 45 minutes. Par rapport à la liaison directe par Nantua, ce tracé serait plus défavorable, ne serait-ce qu'en raison de l'allongement de la durée du trajet. Mais elle aurait surtout pour conséquence que le trafic entre la région genevoise et Milan serait transféré de la ligne du Simplon à celle du Mont-Cenis. En d'autres termes, la Suisse risque d'être contournée, ce qui conduirait à une dépréciation de la ligne du Simplon.

La SNCF insiste pour que des études de faisabilité soient réalisées pour les deux tracés, à savoir celui qui passe par Nantua et celui qui dessert aussi Chambéry et Anney. Cette démarche permettra de comparer les deux projets.

Un groupe de travail SNCF/CFF élabore actuellement une étude de faisabilité sur une liaison TGV directe desservant Nantua et Genève. Les potentiels de trafic de la nouvelle ligne font également l'objet d'estimations.

2. La Suisse ne peut pas influencer directement sur la politique de la France en matière d'infrastructure TGV, à moins qu'elle ne participe au financement du projet si celui-ci s'avérait être d'une rentabilité insuffisante. On a aussi envisagé la possibilité d'un financement mixte, assuré par des particuliers et par les Etats. Vu l'état actuel de la planification, il n'est pas encore possible de donner des informations précises quant à la participation de la Suisse.

3. Sur le plan politique, divers contacts ont eu lieu avec le ministère français des transports au sujet d'une liaison directe par TGV entre Genève et Mâcon via Nantua. Le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie a rencontré encore une fois son collègue français le 5 juillet 1989. Il a fait part de l'intérêt de la Suisse pour une liaison directe par Nantua, qui intégrerait mieux Genève et la Suisse romande dans le réseau TGV.

Le ministre français des transports a reconnu l'importance qu'une liaison TGV directe pour Genève aurait dans le réseau européen des trains à grande vitesse. Il a donné l'assurance que les études relatives à cette ligne seraient poursuivies et qu'elles seraient examinées au même titre que les autres liaisons TGV pour Genève via Chambéry et pour Bâle via Belfort. Des décisions sont attendues d'ici à la fin de cette année, dans le cadre du schéma directeur français pour le développement du réseau TGV. Il a été convenu que, dans l'intervalle, la France et la Suisse s'informeront mutuellement des autres travaux et de l'analyse des divers projets.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

89.447

Interpellation Caccia
Verkehrspolitik in Europa
Interpellanza Caccia
Politica dei trasporti in Europa
Interpellation Caccia
Politique européenne des transports

Wortlaut der Interpellation vom 5. Juni 1989

Da es in den letzten dreissig Jahren auf europäischer Ebene keine eigentliche Verkehrspolitik gab, sind heute im alpenquerenden Güterverkehr schwere strukturelle Mängel festzustellen. Erachtet es der Bundesrat angesichts dieses Umstandes nicht als gerechtfertigt, sowohl auf technischer als auch auf politischer Ebene, zur Planung und Lenkung des alpenquerenden Güterverkehrs vermehrt Vorschläge zu machen und Forderungen zu stellen?

Testo dell'interpellanza del 5 giugno 1989

Di fronte alle carenze strutturali del traffico merci attraverso le Alpi, provocato da una trentennale assenza di vera politica dei trasporti a livello europeo, il Consiglio federale non ritiene giustificato, sul piano tecnico e politico, assumere un atteggiamento più deciso e rivendicativo in merito all'organizzazione e alla gestione del traffico merci attraverso le Alpi?

Texte de l'interpellation du 5 juin 1989

Face aux carences constatées dans les structures du trafic marchandises à travers les Alpes, carences résultant de l'absence depuis quelque trente ans d'une véritable politique européenne des transports, le Conseil fédéral n'estime-t-il pas qu'il se justifie, sur les plans technique et politique, d'assumer une position plus résolue et revendicatrice en ce qui concerne l'organisation et la gestion dudit trafic?

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataire: Nessuno.

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta
Développement par écrit

La realizzazione di nuove infrastrutture ferroviarie attraverso le Alpi, certamente necessaria, richiede molto tempo, oltre ad incontrare opposizioni.

Frattanto i 2/3 del tonnellaggio passano attraverso la strada. Le soluzioni intermedie per aumentare il traffico Huckepack non riusciranno nemmeno ad assorbire l'aumento di questo traffico, oltre a costituire un modo di trasporto non molto ragionevole, poiché si trasporta anche la motrice insieme con la merce.

L'assenza di una vera politica dei trasporti a livello europeo negli ultimi decenni ha portato a queste difficili situazioni, rese ancora più evidenti nei loro squilibri dal fatto che, sul San Gottardo, si registra un traffico di autocarri vuoti pari al 30 per cento e il carico medio non raggiunge nemmeno le 10 tonnellate.

Prima di chiedere (talvolta in termini perentori) nuovi sacrifici finanziari e ambientali alla Svizzera e all'Austria, i Paesi europei dovrebbero essere richiamati all'esigenza di porre rimedio a queste carenze strutturali.

La proposta che ho avanzato a Colonia (nell'ambito della Conferenza dei Poteri Locali e Regionali d'Europa, CPLRE) di promuovere un sistema di trasporti integrato, gestito da un'alta Autorità europea (del tipo CEEA o EURATOM), ha riscosso notevole interesse.

Potrebbe rappresentare una via che permetta di assumere atteggiamenti meno difensivi da parte del nostro Paese.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates
vom 23. August 1989

Risposta scritta del Consiglio federale
del 23 agosto 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 23 août 1989

1. Negli ultimi decenni, la quota del traffico stradale transalpino, particolarmente importante per la Svizzera, ha in effetti subito un aumento notevole. Mentre nel 1980 detta quota di traffico ammontava al 40 per cento nel 1988 raggiunse il 57 per cento (Brennero-Moncenisio). Questo sviluppo è dovuto a cambiamenti della struttura delle merci e dei processi di produzione e di distribuzione (merci più leggere e più sofisticate, produzione in funzione delle necessità reali, la cosiddetta produzione «just in time», soppressione dei magazzini intermedi, ecc.). Il trasporto stradale si è adattato alla nuova situazione con maggiore flessibilità rispetto al trasporto ferroviario. D'altro canto il trasporto stradale ha approfittato degli sviluppi del settore in generale (ampliamento della rete autostradale che ha abbreviato notevolmente la durata dei tragitti, ecc.). Anche per il trasporto viaggiatori gli sviluppi del settore dei trasporti e dei settori annessi hanno portato a un chiaro predominio della strada. Infatti, in rapporto ai salari e all'evoluzione generale dei prezzi, gli autoveicoli privati sono diventati sempre più a buon mercato, sicché circa 2/3 delle economie domestiche svizzere dispone dell'un'autovettura. A questo si aggiunge che l'evoluzione dell'urbanizzazione non soltanto ha favorito l'uso del-

l'autovettura, ma addirittura lo presupponeva. In questo modo è sorta una struttura sociale caratterizzata da una notevole mobilità di persone e di merci.

2. Già da parecchio il Consiglio federale si interessa della dimensione europea della politica dei trasporti. L'ormai tradizionale ruolo di paese di transito della Svizzera è al centro di questo impegno. L'obiettivo è di assorbire il traffico internazionale, e in particolare quello di transito, senza pregiudicare l'equilibrio ecologico, con un consumo energetico minimo e in maniera economica. Il trasporto ferroviario, segnatamente il traffico combinato con casse mobili e container, adempie in modo ideale queste condizioni. Per assorbire il traffico merci supplementare la Svizzera dovrà quindi ricorrere soprattutto a questi tipi di trasporto. L'elemento centrale di questa politica è la costruzione di una Nuova Trasversale Ferroviaria Alpina (NTFA) volta a creare un traffico viaggiatori e merci in grado di proporre un'offerta interessante e dotata di potenzialità sufficienti. Anche i provvedimenti a breve termine mirano ad un aumento dell'offerta graduale e conforme alla domanda, soprattutto nel traffico combinato. Se quindi in un primo tempo si rende necessario offrire anche l'Huckepack accompagnato, la cosiddetta «strada viaggiante», questo è dovuto prevalentemente a fattori organizzativi. Per le piccole imprese di trasporto stradale è molto più difficile assicurare il trasbordo alla ferrovia delle casse mobili e dei container. Per il momento il trasporto costantemente accompagnato dall'autista, ossia la «strada viaggiante», è l'unica possibilità che si offre a queste imprese. Ma anche questo settore è oggetto di sviluppi che permettono un uso maggiore del vero traffico combinato. Il basso carico medio menzionato dall'interpellante è dovuto direttamente ai limiti di carico in vigore in Svizzera, che non hanno effetto per i tragitti a vuoto.

3. Questo concetto di traffico internazionale, adottato dal Consiglio federale, è stato presentato e illustrato più volte ai Ministri europei dei trasporti e ai delegati della Commissione CE. Esso viene richiamato nelle relazioni e discorsi di manifestazioni pubbliche e private. Nell'ambito della Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti (CEMT), il Capo del Dipartimento federale dei trasporti, delle comunicazioni e delle energie ha inoltre lanciato diverse iniziative per favorire il coordinamento del traffico a livello europeo. A livello politico si è scelto un ritmo dinamico; corrisponde tuttavia alla tradizione svizzera agire con prudenza nei confronti di organizzazioni sovranazionali. Il Consiglio federale si impegna anche per realizzare le premesse tecniche di questo concetto. Nel quadro della ricerca europea, la Svizzera appoggia infatti diverse iniziative COST che vanno in questa direzione.

4. Con questo ampio ventaglio di iniziative, proposte, trattative e con il promovimento di diversi progetti di ricerca e di studio, la Svizzera partecipa molto attivamente alla strutturazione della futura politica europea dei trasporti. Da notare che circa cinque dieci anni fa, le iniziative svizzere nel campo del traffico combinato e ferroviario suscitavano reazioni piuttosto scettiche, mentre più recentemente si constata maggiore comprensione per i sistemi razionali di trasporto. A livello europeo questo concetto d'offerta ha riscosso vasti consensi, poiché diversi paesi hanno compreso i vantaggi del traffico ferroviario e combinato e ne favoriscono lo sviluppo. In una recente intervista, anche il Commissario CE van Miert, competente in materia di trasporti, ha accolto favorevolmente questo concetto e ne ha raccomandato la realizzazione in seno alla Comunità. Il Consiglio federale è grato per qualsiasi forma di sostegno, in particolare per proposte e progetti, che favoriscano i suoi sforzi.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt.

89.551

Interpellation Leuenberger-Solothurn Lokalradios und Privatfernsehen

Interpellation Leuenberger-Soleure Radios locales et télévisions privées

Wortlaut der Interpellation vom 22. Juni 1989

Der Bundesrat hat beschlossen, weitere Lokalradios erst zu bewilligen, wenn der Erstrat das Radio- und Fernsehgesetz beraten habe.

Ist der Bundesrat bereit, auch Gesuche aus dem Fernsehbereich (wie Teleclub, EBC) erst zu entscheiden, wenn das Gesetz erlassen ist und nicht mehr präjudiziert wird durch Einzelmassnahmen?

Texte de l'interpellation du 22 juin 1989

Le Conseil fédéral a décidé de n'autoriser de nouvelles radios locales que lorsque la Chambre ayant la priorité aura examiné la loi sur la radiodiffusion et la télévision.

Le gouvernement est-il également prêt à attendre que la loi soit adoptée et que des mesures particulières ne puissent plus préjuger la décision à prendre à son sujet pour approuver les requêtes concernant la télévision (Téléclub, EBC, p.ex.)?

Mitunterzeichner – Cosignataire: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 18. September 1989

Rapport écrit du Conseil fédéral du 18 septembre 1989

Die allfällige Zulassung weiterer Lokalradios im Rahmen der Verordnung über lokale Rundfunk-Versuche (RVO) kann nicht mit Vorhaben im Bereich des Satellitenfernsehens verglichen werden. Zudem handelt es sich sowohl beim Abonnementsfernsehen Teleclub wie beim European Business Channel (EBC) um bereits bestehende, internationale Programme.

Für die Beurteilung des Teleclub-Konzessionsgesuches und des EBC-Gesuches um Aenderung der vom Bundesrat am 11. Mai 1988 erteilten Konzession ist der Bundesbeschluss über den Satellitenrundfunk (BBSat) massgebend. Mit dem BBSat hat das Parlament am 18. Dezember 1987 eine spezifische Rechtsgrundlage für die Veranstaltung von Radio- und Fernsehprogrammen mittels Satelliten geschaffen. Es hat die gesetzliche Regelung dieses Teilbereiches dem Bundesgesetz über Radio und Fernsehen (RTVG) wegen der rasanten internationalen Entwicklung des Satellitenfernsehens vorgezogen. Insofern besteht ein wesentlicher Unterschied zur versuchsweisen Zulassung von Lokalradios im Rahmen einer Verordnung des Bundesrates.

Auch der aktuelle Anlass für die Verschiebung des Lokalradio-Entscheidung ist für die hängigen Satellitenfernseh-Gesuche ohne Bedeutung. Während die nationalrätliche Kommission bei der Beratung des Radio- und Fernsehgesetzes eine völlig neue Situation geschaffen hat, welche die bisher praktisch unbestrittene Zulassung privater Veranstalter auf der lokalen Ebene in Frage stellt, hat die Kommission beim Satellitenfernsehen den Vorschlag des Bundesrates übernommen. Das RTVG übernimmt in diesem Bereich weitgehend die geltenden Bestimmungen des BBSat.

Der Bundesrat ist vom Parlament mit dem Vollzug des Bundesbeschlusses beauftragt worden. Er fühlte sich deshalb verpflichtet, die hängigen Gesuche zügig zu behandeln. Der mit dem Erlass des BBSat angestrebte Zeitgewinn wäre ansonsten verspielt worden. Gemäss Artikel 10 Absatz 3 und Artikel 13 BBSat war zu beurteilen, ob die Voraussetzungen für

Interpellation Caccia Verkehrspolitik in Europa

Interpellanza Caccia Politica dei trasporti in Europa Interpellation Caccia Politique européenne des transports

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1989
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	89.447
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1989 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1775-1776
Page	
Pagina	
Ref. No	20 017 853

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.