

Vom Stopp betroffen sind 13 Kantone. Im Wallis erstreckt er sich auf mehrere Hauptstrassen und insbesondere die N 9 zwischen Siders-Ost und Brig.

Das Walliser Volk hat die Alpen-Initiative mit einem grossen Mehr von 74,5 Prozent abgelehnt und damit deutlich gemacht, dass es zwischen Siders und Brig eine vierspurige Autobahn will, wie dies die vom Bundesrat genehmigten allgemeinen Projekte vorsehen.

Die Diskussionen im Vorfeld der Abstimmung brachten erhebliche Unterschiede in der Auslegung des neuen Verfassungsartikels zutage. Einer Klärung bedürfen insbesondere die Begriffe Transitstrasse und Kapazitätserhöhung.

Zum Abschnitt der N 9 zwischen Siders und Brig ist zu sagen, dass diese Strecke verkehrstechnisch gesehen nicht dem Transitverkehr, sondern lediglich dem Aussen- und dem Regionalverkehr (d. h. dem Binnenverkehr) dient.

Der Bundesrat wird deshalb ersucht, umgehend folgende Frage zu beantworten:

Ist er bereit, den eidgenössischen Räten zum Artikel 36sexies der Bundesverfassung Ausführungsbestimmungen vorzulegen, welche die noch ungeklärten Begriffe umschreiben und insbesondere festhalten, dass die N 9 zwischen Siders und Brig nicht eine Transitstrasse im Sinne von Absatz 3 des Artikels 36sexies der Bundesverfassung ist?

Im übrigen sollte die Respektierung des Volksentscheides nicht zu einer derart starren Auslegung des Initiativtextes führen, dass jegliche Verbesserung des Hauptstrassennetzes, beispielsweise der Strasse des Grossen St. Bernhard, ausgeschlossen ist.

Texte de l'interpellation du 28 février 1994

A la suite de l'issue du scrutin du 20 février dernier, par lequel le peuple et les cantons ont accepté l'initiative des Alpes, les instances fédérales compétentes ont dû ordonner à titre provisoire un arrêt immédiat et total de tous les travaux de planification et d'études portant sur des projets routiers situés dans les régions alpines. Cet arrêt porte sur toutes les routes nationales et principales situées dans le périmètre alpin et pouvant potentiellement constituer des routes de transit.

Cette décision touche 13 cantons. En Valais, elle concerne plusieurs routes principales et particulièrement la N 9 entre Sierre-Est et Brigue.

Le peuple valaisan a rejeté l'initiative des Alpes à une forte majorité de 74,5 pour cent. De la sorte, il a clairement exprimé sa volonté de voir se réaliser la route nationale à quatre voies entre Sierre et Brigue conformément aux projets généraux approuvés par le Conseil fédéral.

Les débats qui ont précédé la votation ont révélé des divergences considérables dans l'interprétation du nouvel article constitutionnel. Les notions de routes de transit et d'augmentation de capacité doivent tout particulièrement être clarifiées.

En ce qui concerne le tronçon de la N 9 entre Sierre et Brigue, on peut constater, du point de vue de la technique du trafic, que ce parcours ne sert pas au trafic de transit, mais aux besoins du trafic origine/destination et à la circulation régionale (trafic interne).

C'est pourquoi, le Conseil fédéral est invité à répondre à la question suivante:

Est-ce qu'il est disposé à soumettre, dans les plus brefs délais, aux Chambres fédérales un projet de législation d'application de l'article 36sexies de la Constitution fédérale qui définit les notions encore ouvertes et constate en particulier que la N 9 entre Sierre et Brigue n'est pas une route de transit au sens de l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la Constitution fédérale. En outre, le respect de l'initiative ne devrait pas conduire à une interprétation rigide des textes qui interdirait toute amélioration des routes principales existantes, telle que la route du Grand-Saint-Bernard par exemple.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit
L'auteur renonce au développement et demande une réponse écrite.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates zu den dringlichen Interpellationen vom 14. März 1994
Rapport écrit du Conseil fédéral concernant les interpellations urgentes du 14 mars 1994
Généralités

Voir rapport sur l'intervention 94.3024 ci-devant

Réponses aux différentes questions

Nous sommes donc prêts à coopérer en vue de disposer rapidement d'une législation d'application, grâce à laquelle on pourra définir où il est possible de lever le blocage des travaux de planification et d'études. A ce propos, le DFTCE a mandaté un groupe de travail interdépartemental chargé de définir le cadre d'interprétation de l'alinéa 3 de l'article 36sexies de la constitution. Il s'agit de définir les notions floues, notamment en rapport avec la N 9.

Actuellement, rien n'est encore fixé quant à la marche à suivre et au calendrier, ne serait-ce qu'en raison de la forme et du contenu des interventions (initiatives parlementaires ou motions traitant ou non de la N 9 entre Sierre et Brigue). Nous ne pourrions répondre de manière plus détaillée, notamment au sujet de la N 9 ou du Grand-Saint-Bernard, qu'au moment où les travaux entrepris déboucheront sur des résultats concrets.

94.3040

Dringliche Interpellation Caccia Alpen-Initiative. Folgen

Interpellanza urgente Caccia Iniziativa delle Alpi. Conseguenze

Interpellation urgente Caccia Initiative des Alpes. Conséquences

Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994

Die vorsorglichen Massnahmen, über die das Bundesamt für Strassenbau am 22. Februar die Kantone informiert hat, haben verständlicherweise für Unruhe gesorgt.

Die Massnahme wurde nicht nur in der Bevölkerung als «Retourkutsche» der Bundesbehörden empfunden. Eine solche Reaktion muss Besorgnis auslösen, weil sie geeignet ist, die in unserem Land bereits vorhandenen Spannungen noch zu vergrössern und das Misstrauen gegenüber den Bundesbehörden zu verstärken.

Ich bin der Meinung, dass schon eine genauere Überprüfung der von der Verfügung betroffenen Strassenabschnitte durch das zuständige Departement es erlauben würde, die Massnahme für eine Reihe dieser Abschnitte rückgängig zu machen.

Untersucht man zum Beispiel die tatsächlichen Verhältnisse der Strassenabschnitte, die im Tessin von der vorsorglichen Massnahme betroffen sind, so ist es offensichtlich, dass eine solche Überprüfung notwendig und angebracht ist.

Ich frage deshalb den Bundesrat:

– Bis wann gedenkt er die vorgeschlagene Überprüfung vorzunehmen?

– Meint er nicht, er sollte in einem dringlichen Bundesbeschluss festlegen, wie Absatz 3 des neuen Artikels 36sexies der Bundesverfassung zu vollziehen ist? Ein solcher Bundesbeschluss würde es erlauben, die dringlichen Fragen im Zusammenhang mit der Lösung von Mobilitäts-, Umwelt- und Wirtschaftsproblemen besser zu berücksichtigen.

Testo dell'interpellanza del 28 febbraio 1994

Le misure provvisorie comunicate ai Cantoni lo scorso 22 febbraio da parte dell'Ufficio federale delle strade hanno comprensibilmente provocato sconcerto.

In generale, non solo a livello popolare, la misura è stata letta come forma di ritorsione da parte dell'autorità politica federale.

Tale reazione non può mancare di preoccupare, perché destinata ad accrescere le tensioni già presenti nel Paese e la sfiducia nell'autorità federale.

Sono dell'opinione che già con un esame più puntuale, da parte del Dipartimento competente, dei singoli tronchi stradali oggetto della decisione di sospensione sarà possibile abrogare il provvedimento per un certo numero di essi.

La necessità e l'opportunità di un tale esame appare evidente, ad esempio, alla luce della realtà dei tronchi stradali colpiti in Ticino dalle misure provvisoriale.

Ciò premesso chiedo al Consiglio federale:

- entro quando intende operare la verifica suddetta?;
- se non ritiene di dover definire l'applicazione del capoverso 3 del nuovo articolo costituzionale 36sexies con l'adozione di un decreto federale urgente, che permetterebbe di meglio considerare gli aspetti urgenti legati alla soluzione di problemi di mobilità, ambientali e di natura economica?

Texte de l'interpellation du 28 février 1994

Les mesures provisionnelles communiquées aux cantons le 22 février dernier par l'Office fédéral des routes ont suscité une perplexité compréhensible.

De manière générale, et pas seulement dans les couches populaires, la mesure a été perçue comme une forme de rétorsion de la part de l'autorité politique fédérale. Une telle réaction ne peut manquer de préoccuper, car elle est de nature à accroître les tensions déjà présentes dans le pays et la méfiance à l'égard des autorités fédérales.

Je pense pour ma part qu'un examen plus détaillé par le département compétent des tronçons faisant l'objet de la suspension permettra de soustraire certains projets à cette décision.

La nécessité et l'opportunité d'un tel examen paraît évidente, compte tenu de la nature des tronçons touchés par cette suspension au Tessin.

C'est pourquoi je demande au Conseil fédéral:

- quand il entend procéder à l'examen susmentionné?
- s'il estime opportun de préciser les modalités d'application de l'alinéa 3 du nouvel article 36sexies de la constitution par l'adoption d'un arrêté urgent permettant de mieux prendre en considération la nécessité de résoudre rapidement les problèmes qui se posent dans les domaines de la mobilité, de l'environnement, et de l'économie?

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Lepori Bonetti (1)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit

L'autore rinuncia alla motivazione e desidera una risposta scritta.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates zu den dringlichen Interpellationen vom 14. März 1994

Risposta scritta del Consiglio federale alle interpellanze del 14 marzo 1994

Rapport écrit du Conseil fédéral concernant les interpellations urgentes du 14 mars 1994
In generale

Durante la campagna in vista della votazione sull'iniziativa per la protezione della regione alpina dal traffico di transito, il Consiglio federale ha evidenziato chiaramente i problemi di portata nazionale e internazionale che sarebbero scaturiti dall'accettazione dell'iniziativa popolare. Il popolo ha deciso di accoglierla. Come dimostrano le reazioni all'estero e all'interno del Paese, i timori del Consiglio federale erano fondati. Agli argomenti di economia regionale e di politica europea, popolo e Cantoni hanno preferito argomenti di politica ambientale.

Ovviamente, la decisione popolare va accettata e il Consiglio federale farà di tutto per fronteggiare le difficoltà nel modo più rapido, innovativo ed efficiente possibile. Tuttavia, non ci si può aspettare che vi siano rimedi infallibili per i problemi connessi all'accettazione dell'iniziativa, che permettano di risolvere tutte le questioni in modo soddisfacente e il più rapidamente possibile. E' necessario infatti un accurato lavoro con-

attuale, sia per esaminare e sviluppare le basi della problematica, sia per condurre i negoziati con l'estero. In alcuni settori, la politica dei trasporti necessita di un nuovo orientamento. Non si possono precipitare le cose.

Dal punto di vista della politica nazionale l'accento è posto sull'articolo 36sexies capoverso 3 della Costituzione federale, entro in vigore con l'accettazione dell'iniziativa. Il Consiglio federale e l'amministrazione sono tenuti ad applicare tempestivamente le disposizioni previste dal suddetto articolo costituzionale. Durante la campagna, il Consiglio federale aveva evidenziato che nozioni come «capacità delle strade di transito», «regione alpina», «aumentare la capacità», «strade di circonvallazione» e «strade di transito» (cpv. 3) non erano chiaramente definite. Proprio la loro applicazione pratica presenta, tra l'altro, alcune difficoltà d'interpretazione: il capoverso 3 non specifica infatti se l'articolo costituzionale si applica unicamente al traffico merci di transito o al traffico viaggiatori transfrontaliero. Inoltre, il divieto di potenziamento è valido per tutte le strade della regione alpina, nella misura in cui possono servire al traffico merci o al traffico viaggiatori di transito (Spiegazioni del Consiglio federale, p. 14).

Occorre pertanto, per prima cosa, definire queste nozioni e chiarire quali sono le ripercussioni concrete dell'articolo costituzionale. Per l'interpretazione si applicano, secondo il Tribunale federale, i principi interpretativi riconosciuti. La volontà soggettiva dei promotori dell'iniziativa non è determinante o, perlomeno, non è l'unico fattore determinante.

Da un canto, le autorità federali devono garantire l'uguaglianza di trattamento a tutte le regioni alpine. Dall'altro, la popolazione mette a disposizione dello Stato mezzi finanziari tra cui figurano i proventi dei dazi sui carburanti. Questi ultimi vanno utilizzati con accuratezza e precauzione. Bisogna evitare ulteriori investimenti nella pianificazione di progetti che, probabilmente, non potranno essere realizzati giusta l'articolo 36sexies capoverso 3 della costituzione.

Per i motivi esposti sopra è stato necessario adottare una misura immediata, ossia il blocco della pianificazione e della progettazione dei progetti di costruzione stradale nella regione alpina. Questa misura ha carattere preventivo, fino a quando non saranno elaborate le disposizioni d'esecuzione. Bisogna evitare di creare un fatto compiuto che potrebbe impedire l'analisi obiettiva della situazione. Il dibattito politico può dunque iniziare, tuttavia, dovrà ispirarsi al nuovo articolo costituzionale senza per questo trascurare l'importanza che una rete stradale opportunamente potenziata assume per determinate regioni alpine.

Per quanto concerne la politica estera, il Consiglio federale era cosciente che l'Unione europea avrebbe integrato il risultato della votazione svizzera nelle riflessioni in materia di politica dei trasporti. In parte, le reazioni sono state dure. Tuttavia, molteplici interessi comuni giustificano l'avvio rapido di negoziati bilaterali, come già delineato nell'accordo sul traffico di transito. L'iniziativa non ha come conseguenza di bloccare in Svizzera il traffico merci europeo in transito attraverso le Alpi. Tuttavia, al Consiglio federale è stato conferito l'incarico di mettere a disposizione nei prossimi dieci anni le capacità ferroviarie necessarie. Nel quadro della valutazione del progetto di massima NTFA, il Consiglio federale deciderà lo scadenario e le tappe dei lavori in modo tale da permettere il trasbordo di merci dalla strada alla rotaia. In tal modo, sarà a disposizione in Europa, entro breve, un'infrastruttura ferroviaria moderna in grado di far fronte al traffico merci di transito.

Nel concretare la decisione popolare, il Consiglio federale si adopererà per rispettare gli impegni assunti a livello internazionale, evitando di dar luogo a discriminazioni. Inoltre, il Consiglio federale farà il possibile per dare ai nostri partner europei i necessari chiarimenti.

Risposta alle singole domande

1. Il Consiglio federale è disposto a collaborare alla rapida elaborazione di una legge d'applicazione che permetta di chiarire al più presto su quale tratte sarà possibile levare il blocco della pianificazione e della progettazione. Il DFTCE ha istituito un gruppo di lavoro interdepartimentale incaricato di definire i margini d'interpretazione del testo dell'articolo 36sexies capoverso 3.

2. Rimane tuttavia aperta la questione della forma e del contenuto della legge d'applicazione, se si considerano in particolare gli interventi parlamentari controversi che sono stati presentati (iniziativa e mozioni concernenti o meno la N 9).

Non è tuttavia possibile esonerare singoli progetti dalle misure decise, che si applicano anche alla strada del Cantone Ticino. I direttori dei servizi cantonali competenti per la costruzione di strade sono stati informati che sarà possibile continuare singoli progetti di minor importanza dopo aver preso contatto con l'Ufficio federale delle strade. In tal modo sarà possibile risolvere velocemente alcuni dei problemi sollevati.

94.3041

Dringliche Interpellation Borradori Alpen-Initiative. Massnahmen des EVED

Interpellanza urgente Borradori Provvedimenti adottati dal Dipartimento federale dei trasporti in seguito all'accettazione dell'iniziativa delle Alpi

Interpellation urgente Borradori Initiative des Alpes.

Mesures prises par le DFTCE

Wortlaut der Interpellation vom 28. Februar 1994

Nach dem Ja zur Alpen-Initiative hat das EVED die Einstellung sämtlicher National- und Hauptstrassenprojekte im Alpengebiet, darunter auch im Kanton Tessin, verfügt. Diese Massnahme sorgt in meinem Kanton für Unruhe. Sie trifft im Tessin Hauptverkehrsachsen, auf denen in den kommenden Jahren für die Mobilität und den Verkehr Entscheidendes auf dem Spiel steht. Es geht um wesentliche Strassenachsen, bei denen man schon seit Jahren auf einen angemessenen Ausbau wartet und für die ausführungsfähige kantonale Bauprojekte vorliegen.

Sollten die von Bern verfügbaren Massnahmen nicht bloss vorläufiger Natur sein, so wären sämtliche Planungs- und Projektierungsstudien zur Umsetzung der Strassen- und Verkehrspläne ganzer Regionen wie dem Luganese oder dem Locarnese umsonst gewesen, und dabei hat man dafür Jahre der Vorbereitung und riesige Geldsummen investiert. Die Erwartung der Bevölkerung im Malcantone, die seit Jahren auf den Ausbau der Kantonsstrasse hofft, wäre vergeblich gewesen. Im Kanton Tessin nimmt die Skepsis von Tag zu Tag zu. Es ist deshalb unumgänglich, aus dieser unerfreulichen Pattsituation herauszufinden.

Ich stelle dem Bundesrat daher folgende Fragen:

1. Was haben die von der Verfügung des EVED betroffenen Tessiner Strassen mit dem Geist der Alpen-Initiative zu tun?
2. Ist er nicht auch der Ansicht, dass diese Massnahme, falls sie bekräftigt werden sollte, die bereits begrenzten wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten einer Randregion wie des Kantons Tessin noch weiter einschränken würde, was überdies Arbeitsplätze gefährden und den Baufirmen, die noch für dieses Jahr mit Strassenbauaufträgen rechneten, Schwierigkeiten bereiten würde?
3. Ist er in diesem Sinne nicht auch der Meinung, dass man zumindest die Bedeutung der verschiedenen Strassenstücke, für die der Planungsstopp verfügt wurde, besser bewerten müsste?
4. Bis wann werden die verfügbaren Massnahmen in Kraft bleiben?
5. Hält der Bundesrat es nicht für möglich, bereits jetzt die prioritären Bauvorhaben für die Verkehrspläne in den Regionen Locarno und Lugano (Arbeiten auf der Achse Lugano-Agno-

Ponte Tresa, Cornaredo-Tunnel, Umfahrungen Agno und Bioggio) als «Umfahrungsstrassen» ins Auge zu fassen und sie dementsprechend von der verfügbaren Massnahme auszunehmen?

6. Findet der Bundesrat nicht auch, dass die Strassen- und Verkehrspläne der Regionen Lugano und Locarno, die den Verkehr besser verteilen und die Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln steigern sollen, genau der von der Alpen-Initiative gewünschten Richtung entsprechen und allein schon aus diesem Grund von der verfügbaren Massnahme ausgenommen werden sollten?

Testo dell'interpellanza del 28 febbraio 1994

La decisione adottata dal DFTCE di congelare, di bloccare temporaneamente tutti i progetti di strade nazionali e principali nella regione alpina, il Cantone Ticino compreso, a seguito dell'accettazione dell'iniziativa delle Alpi, ha creato sconcerto nel mio Cantone. In Ticino il provvedimento ha colpito delle arterie principali, quelle su cui si giocheranno mobilità e trasporti nei prossimi anni. Si tratta di assi stradali essenziali, per i quali da anni si attende un'adeguata sistemazione e per i quali vi erano dei progetti pronti per essere avviati a livello cantonale.

Se le misure decise da Berna non dovessero essere di natura solo transitoria, si renderebbero inutili tutti gli studi pianificatori per allestire i piani vari e dei trasporti di intere regioni come il Luganese o il Locarnese, per i quali si sono spesi anni di studi e ingenti somme di denaro. Si renderebbero vane le attese della gente del Malcantone, che da anni aspetta la sistemazione della strada cantonale.

In Ticino gli interrogativi aumentano giorno dopo giorno. Si rende pertanto indispensabile uscire da questa spiacevole situazione di stallo.

Formulo di conseguenza al Consiglio federale le seguenti domande:

1. Cosa hanno a che vedere con lo spirito dell'iniziativa delle Alpi le strade ticinesi oggetto del provvedimento?
2. Non reputa che il provvedimento, se confermato, limiterà le già scarse possibilità di sviluppo economico di una regione periferica come il Ticino, mettendo inoltre in pericolo posti di lavoro e creando difficoltà alle imprese che attendevano, ancora entro quest'anno, commesse di opere stradali?
3. In questo senso non reputa che si debba perlomeno valutare meglio l'importanza dei diversi tratti stradali per i quali è stato deciso il «blocco» della progettazione?
4. Sino a quando i provvedimenti adottati resteranno in vigore?
5. Non reputa possibile considerare sin d'ora le opere prioritarie dei Piani dei Trasporti del Locarnese e del Luganese (interventi sull'asse Lugano-Agno-Ponte Tresa, galleria di Cornaredo, circonvallazione di Agno e Bioggio) quali «strade di circonvallazione», liberandole ed escludendole di conseguenza dal provvedimento decretato?
6. Non trova che i Piani viari e dei trasporti del Luganese e del Locarnese, atti a migliorare la ripartizione del traffico e a incrementare la mobilità con il mezzo pubblico, vanno esattamente nella direzione auspicata dall'iniziativa delle Alpi e debbano quindi sfuggire, già per questo, alle conseguenze del provvedimento adottato?

Texte de l'interpellation du 28 février 1994

La décision du DFTCE de geler temporairement tous les projets de routes nationales et principales dans les régions alpines, le canton du Tessin compris, à la suite de l'acceptation de l'initiative des Alpes, a suscité de la perplexité dans mon canton. En effet, au Tessin, cette mesure frappe des artères vitales pour la mobilité et les transports de ces prochaines années. Il s'agit d'axes routiers essentiels, à propos desquels il a fallu attendre des années pour parvenir à une planification adéquate, et pour lesquels des projets prêts à être mis en oeuvre existaient au niveau cantonal.

Si la mesure décidée par Berne ne devait pas être de nature temporaire, elle rendrait inutiles toutes les études visant à préparer les plans de construction routière et de transports dans des régions entières, comme le Luganais et le Locarnais, pour lesquels on a consenti des années de travail et d'importantes

Dringliche Interpellation Caccia Alpen-Initiative. Folgen

Interpellation urgente Caccia Initiative des Alpes. Conséquences

Interpellanza urgente Caccia Iniziativa delle Alpi. Conseguenze

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3040
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	16.03.1994 - 21:00
Date	
Data	
Seite	459-461
Page	
Pagina	
Ref. No	20 023 811

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.