

A livello legislativo appare sempre più evidente per quali obiettivi ed elementi di una norma costituzionale generale è possibile trovare una maggioranza. Nell'ambito degli articoli costituzionali menzionati sono in primo luogo le riserve di natura politico-economica e concorrenziale che limitano un intervento dello Stato a casi inerenti agli sviluppi dell'economia globale chiaramente definiti e ritenuti assolutamente necessari. Incontrano invece opposizione in particolar modo le misure a favore di talune imprese o il promovimento di gruppi specifici di settori o di aziende. Qui risiedono anche i motivi per cui non esiste alcuna base giuridica che consenta allo Stato di intervenire a livello di politica economica nel caso della Monteforno. Nella fattispecie si tratta infatti di decisioni strategiche dell'impresa fondate su sviluppi strutturali particolari e non di fenomeni di economia globale che richiedono un intervento generale dal profilo della politica economica.

Questo non significa che lo Stato debba assistere inerte a sviluppi particolari, come la chiusura della Monteforno, in un periodo in cui la situazione congiunturale è sfavorevole e le condizioni del mercato del lavoro sono difficili. Come lo ha illustrato il Consiglio federale nelle sue risposte ai vari interventi relativi alla Monteforno, in siffatti casi vengono esaminate tutte le possibilità dell'aiuto diretto a favore delle regioni e dei lavoratori colpiti e, in collaborazione con le autorità cantonali e locali, nonché con i partner sociali, vengono cercate soluzioni per una concretizzazione rapida e non burocratica.

Le leggi sono più dettagliate degli articoli costituzionali, ma devono, come questi ultimi, avere una validità e un'applicabilità generale. Anche se vi sono leggi d'applicazione in merito a tutti gli aspetti degli articoli costituzionali citati dall'interpellante, agli Esecutivi incombe sempre il compito, molto esigente dal profilo della politica economica e sociale, di sviluppare soluzioni conformi alla legge e alla costituzione e atte a risolvere problemi specifici.

Präsidentin: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nur teilweise befriedigt und verlangt Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion
Dagegen

54 Stimmen
33 Stimmen

Verschoben – Renvoyé

94.3078

Interpellation Cavadini Adriano Alptransit. Weiterführung bis zur italienischen Grenze

Interpellanza Cavadini Adriano Completamento dell'Alptransit fino al confine con l'Italia

Interpellation Cavadini Adriano Alptransit. Prolongement du tracé jusqu'à la frontière italienne

Wortlaut der Interpellation vom 2. März 1994

Der Bundesrat wird eingeladen, die Planung für die Weiterführung der Alptransit-Linie von Lugano bis zur italienischen Grenze fortzusetzen und zu beschleunigen. Nur so kann auch diese Hochgeschwindigkeitsstrecke den erhöhten Anforderungen an den Bahngüterverkehr gerecht werden, wie sie mit der Annahme der Alpen-Initiative entstanden sind.

Die bestehende, etwa 20 bis 25 Kilometer lange Strecke ist kurvenreich und führt durch dichtbesiedelte Gebiete wie die Agglomeration Lugano. Schon aus Gründen der Lärmbelästigung ist es unvorstellbar, dass sie ein Verkehrsvolumen bewältigen könnte, welches das ursprünglich vorgesehene noch übertrifft.

Ist der Bundesrat bereit:

1. die laufenden Planungsarbeiten zur Festlegung der Linienführung von Alptransit im Süden von Lugano zu beschleunigen und zu ergänzen;
2. zusammen mit Italien festzulegen, wo die Linie ins italienische Schienennetz einmünden soll;
3. den eidgenössischen Räten möglichst bald eine Botschaft samt Antrag für einen Rahmen- und einen Planungskredit für diese letzte Alptransit-Strecke zu unterbreiten (wann denkt er diese Botschaft dem Parlament vorlegen zu können?);
4. die hierfür notwendigen Arbeiten in das von Parlament und Volk bereits gutgeheissene Programm zur Verwirklichung der Alptransit-Linie aufzunehmen, damit sich die Strecke von Lugano bis zur Grenze bei der Inbetriebnahme der Gotthardlinie von Alptransit nicht als ein gefährlicher Engpass auf einer wichtigen Nord-Süd-Verbindungsachse erweist?

Testo dell'interpellanza del 2 marzo 1994

Il Consiglio federale è invitato a proseguire e ad accelerare gli studi per il completamento del tracciato dell'Alptransit da Lugano fino al confine con l'Italia, per poter adeguare anche questo tratto di linea ferroviaria veloce alle accresciute esigenze di traffico ferroviario merci, conseguenti all'accettazione dell'iniziativa sulle Alpi.

Non è infatti pensabile che l'attuale percorso ferroviario di circa 20 a 25 chilometri, tortuoso e situato all'interno di zone densamente abitate, come ad esempio l'agglomerato di Lugano, possa sopportare anche dal profilo dell'inquinamento fonico un volume di traffico che sarà più elevato di quello previsto inizialmente.

Chiedo pertanto al Consiglio federale se è pronto:

1. ad accelerare e completare rapidamente gli studi in corso per la definizione del tracciato dell'Alptransit a sud di Lugano;
2. a definire con l'Italia lo sbocco di questo tracciato sul territorio italiano;
3. a presentare tempestivamente al Parlamento un messaggio con la richiesta del credito quadro per questa tratta finale dell'Alptransit e del credito di progettazione (quando pensa di inoltrare questo messaggio alle Camere?);
4. ad inserire questi lavori nel programma di realizzazione della tratta di Alptransit già approvato dalle Camere e dal popolo, allo scopo di evitare che la tratta da Lugano al confine si riveli una pericolosa strozzatura su una importante linea veloce nord-sud quando sarà messa in funzione l'Alptransit del Gottardo.

Texte de l'interpellation du 2 mars 1994

Le Conseil fédéral est prié de poursuivre et d'accélérer les études afin de prolonger le tracé de la ligne transalpine de Lugano à la frontière avec l'Italie, de manière à adapter ce tronçon de ligne ferroviaire rapide au volume accru du trafic des marchandises qui résultera de l'acceptation de l'initiative des Alpes.

En effet, il n'est pas pensable que l'actuel parcours ferroviaire de 20 à 25 km, tortueux, et passant à travers des zones densément habitées, telle l'agglomération de Lugano, puisse supporter un volume de trafic plus élevé que prévu initialement, compte tenu aussi des nuisances provoquées par le bruit.

C'est pourquoi je prie le Conseil fédéral de dire s'il est disposé à:

1. accélérer et achever rapidement les études en cours pour la définition du tracé d'Alptransit au sud de Lugano;
2. déterminer avec l'Italie l'aboutissement de ce tracé sur territoire italien;
3. présenter promptement au Parlement un message requérant le crédit-cadre pour réaliser ce tronçon final d'Alptransit et le crédit de projet (à quelle date compte-t-il remettre ce message aux Chambres?);
4. inclure ces travaux dans le programme de réalisation d'Alptransit déjà approuvé par les Chambres et par le peuple, afin d'éviter que le tronçon de Lugano à la frontière se révèle un dangereux goulet d'étranglement sur une importante ligne rapide nord-sud, lorsque la voie du Gothard sera ouverte au trafic.

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Borradori, Camponovo, Carobbio, Lepori Bonetti, Maspoli, Pini (6)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit

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

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 11. Mai 1994

Risposta scritta del Consiglio federale dell'11 maggio 1994

Rapport écrit du Conseil fédéral du 11 mai 1994

La linea di base del San Gottardo è concepita per assorbire un volume di traffico pari a 150 treni al giorno in entrambe le direzioni attraverso le Alpi. Inoltre, 44 treni merci e diretti potranno percorrere questa tratta di montagna ogni giorno, in entrambe le direzioni.

Considerando anche l'asse del Lötschberg-Sempione, sarà possibile così far transitare attraverso le Alpi 69 milioni di tonnellate di merci. Secondo le attuali previsioni in materia di traffico, ciò corrisponde alla domanda complessiva di trasporto che si registrerà nel periodo degli anni 2015 a 2020 (ferrovia e strada). L'articolo costituzionale 36sexies non modifica né la domanda globale di traffico nord-sud, né la capacità della linea di base del San Gottardo.

Poiché la capacità del progetto NTFA è pari a 69 milioni di tonnellate, le nostre ferrovie saranno in grado di assorbire l'intero traffico di transito alpino (ferrovia e strada) che interessa il nostro Paese, compresi due milioni di tonnellate circa che attraversano la Svizzera sulla N 2.

Non è pertanto necessario modificare il progetto NTFA approvato dal popolo. Ciò non significa tuttavia che trascuriamo la pianificazione del prolungamento del progetto NTFA da Lugano a Milano. Già due anni fa infatti sono stati mossi i primi passi in questa direzione. Sono attualmente in corso studi di fattibilità. Un gruppo di lavoro italo-svizzero, nel quale sono rappresentati l'Ufficio federale dei trasporti, le FFS e il Canton Ticino, segue i lavori.

Si tratta peraltro di studi il cui orizzonte di pianificazione va oltre la messa in servizio della NTFA. Non è tuttavia ancora possibile precisare quando un decreto sulla costruzione sarà d'attualità.

Präsidentin: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates nicht befriedigt und verlangt Diskussion.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag auf Diskussion offensichtliche Mehrheit
Dagegen Minderheit

Verschoben – Renvoyé

93.3428

Interpellation Strahm Rudolf

Rückgang des Gütertransitverkehrs auf der Schiene

Diminution du trafic marchandises de transit par chemin de fer

Wortlaut der Interpellation vom 29. September 1993

Seit 1990 hat der Gütertransitverkehr Nord-Süd und Süd-Nord auf der Schiene durch die Schweiz einen markanten Einbruch erfahren (von 1990 bis erstes Halbjahr 1993 minus 24 Prozent).

Demgegenüber ist der Gütertransitverkehr auf der Strasse sogar stärker angestiegen als vorher (von 1990 bis erstes Halbjahr 1993 plus 40 Prozent).

Diese Trendwende bei der Entwicklung des Güterverkehrs von der Bahn auf die Strasse hat bereits vor dem Konjunkturéinbruch eingesetzt und sich in der Rezession fortgesetzt. Der Umlad von Lastwagen auf die Bahn ist nicht mehr gefragt. Unter diesem Gesichtspunkt stellen sich für die Transitverkehrspolitik grundlegende Probleme, und es drängt sich ein Überdenken der verkehrspolitischen Lenkungsinstrumente auf.

Wir stellen dem Bundesrat folgende Fragen:

1. Welche konkreten verkehrspolitischen Lenkungsinstrumente gedenkt der Bundesrat einzusetzen, um den jetzigen Trend der Güterverkehrsverlagerung von der Schiene auf die Strasse zu brechen und die Bahntransitkapazitäten (Huckepack-Korridor usw.) besser auszulasten?

Wie sehen diese Lenkungsinstrumente quantitativ aus, und welche quantitative Wirkung wird von ihnen erwartet?

2. Ist der Bundesrat bereit, aufgrund der neuesten Entwicklung die dannzumalige Auslastung der Neat neu berechnen zu lassen? Ist er nicht auch der Meinung, dass die Frage der Ertragsrate («rate of return») der Neat-Investitionen neu überprüft werden muss?

3. Welche konkreten verkehrspolitischen Lenkungsinstrumente gedenkt der Bundesrat nach Fertigstellung der Neat und nach dem Ablauf des Transitabkommens Schweiz/EG anzuwenden, um die Auslastung der Neat mittels Transitgüterverkehr sicherzustellen und diesen Verkehr weg von der Strasse auf die Schiene zu verlagern?

4. Glaubt der Bundesrat, dass das Transitabkommen der Schweiz mit der EG überhaupt Bestand haben wird, nachdem die EG-Behörde bereits im ersten Jahr das Transitabkommen EG-Österreich wieder unterläuft und neue Durchfahrtskonzessionen durch unser Nachbarland fordert?

Texte de l'interpellation du 29 septembre 1993

Le trafic marchandises de transit par chemin de fer dans le sens Nord-Sud et vice-versa à travers notre pays a diminué brutalement (de 24 pour cent entre 1990 et le premier semestre de 1993).

Au contraire, le trafic marchandises de transit par la route a augmenté plus rapidement qu'auparavant (de 40 pour cent durant le même laps de temps).

Ce revirement dans l'évolution du trafic marchandises au détriment du rail et au profit de la route s'était amorcé avant la fin de la période de haute conjoncture économique et s'est poursuivi pendant la récession. Le transbordement du camion au train n'est plus demandé. Sous cet angle, des problèmes fondamentaux se posent à la politique du trafic de transit, ce qui oblige à réexaminer les instruments d'orientation de la politique des transports.

Le Conseil fédéral est prié de répondre aux questions suivantes:

1. Quels sont les instruments d'orientation de la politique des transports que le Conseil fédéral entend utiliser pour stopper la tendance actuelle favorisant le trafic marchandises par la route au détriment du rail et pour mieux utiliser les capacités de transit (corridor de ferroutage, etc.) du chemin de fer?

Sous l'angle quantitatif, comment se présentent ces instruments et quels effets en attend-on?

2. Le Conseil fédéral est-il prêt à recalculer la capacité de transport qu'aura la NLFA, en prenant en considération la récente évolution? N'est-il pas aussi d'avis qu'il faut réexaminer la question du taux de rendement («rate of return») des investissements de la NLFA?

3. Quels instruments d'orientation de la politique des transports le Conseil fédéral entend-il utiliser après l'achèvement de la NLFA et l'expiration de l'accord sur le transit entre la Suisse et la CE afin que la capacité de la NLFA soit pleinement utilisée au profit du trafic marchandises de transit et que ce trafic soit transféré de la route au rail?

4. Le Conseil fédéral croit-il que l'accord sur le transit avec la CE sera respecté alors que l'autorité de celle-ci élude la première année déjà l'accord analogue passé avec l'Autriche et exige de notre voisine de nouvelles concessions?

Interpellation Cavadini Adriano Alptransit. Weiterführung bis zur italienischen Grenze

Interpellation Cavadini Adriano Alptransit. Prolongement du tracé jusqu'à la frontière italienne

Interpellanza Cavadini Adriano Completamento dell'Alptransit fino al confine con l'Italia

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1994
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Sommersession
Session	Session d'été
Sessione	Sessione estiva
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	16
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	94.3078
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.06.1994 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1236-1237
Page	
Pagina	
Ref. No	20 024 228

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