

Begleitblatt zum Antrag an den Bundesrat
Feuille d'accompagnement de la proposition au Conseil fédéral

des du	EDA	EDI	EJPD	EMD	EFD	EVD	EVED	BK
Datum Date							10. M. 1987	

Gegenstand:
 Objet: Schreiben des Staatsrates des Kantons Tessin vom 22. September 1987

Zur Behandlung:
 A traiter:

- ohne festen Termin
 sans délai ferme
- innert Monatsfrist
 dans le délai d'un mois
- dringliches Geschäft
 affaire urgente

Verantwortlicher(e), Amt (Abk.): Responsable, office (sigle):	H. Niederberger (BAV)	☎	57 75
Sachbearbeiter(in), Amt (Abk.): Spécialiste, office (sigle):	H. Niederberger (BAV)	☎	57 75
Übersetzer(in), Amt (Abk.): Traducteur(trice), office (sigle):	S. Saraceni (BAV)	☎	57 86

Inhaltsangabe:
 Résumé:

Der Staatsrat verlangt die Ausschöpfung aller Möglichkeiten, um die Strassen vom Güterfernverkehr zu entlasten. Vor allem Ausbau des kombinierten Verkehrs. Langfristige Massnahme: Bau einer neuen Eisenbahnalpentransversale (Gotthard).

In der Antwort wird auf die kurz- und mittelfristige Leistungssteigerung im Huckepackverkehr hingewiesen: Erheblich grössere Verladekapazität bis Ende Mai 1988; Ausbau der Huckepackterminals; Voraussichtliche Erweiterung des Huckepackprofils zu Beginn 1988; mittelfristig: die Möglichkeit, fast die doppelte Zugzahl im Huckepackverkehr anzubieten; Erweiterung der Alpentransitkapazität nach dem Doppelspurausbau der Lötschbergbahn. In bezug auf den Bau einer neuen Eisenbahnalpentransversale werden die Entscheidungsgrundlagen so rasch als möglich erarbeitet.

(Forts. bitte wenden/suite tourner s.v.p.)

Ergebnis der Konsultation mitinteressierter Ämter anderer Departemente (Ämterkonsultation):
 Résultat de la consultation des offices intéressés d'autres départements (Consultation des offices):

Keine Differenzen mit den konsultierten Bundesämtern: BUS, BAP, BRP, EFV.

	EDA	EDI	EJPD	EMD	EFD	EVD	EVED	BK
Zum Mitbericht an Pour co-rapport au								
Zustimmung Adhésion								
Änderungen Modifications								
Stellungnahme Réponse								
Vernehmlassung Réplique								

Bundesrats-Sitzung vom
 Séance du Conseil fédéral du

Beschluss des Bundesrates vom
 Décision du Conseil fédéral du

Zustimmung
Approbation

- antragsgemäss
 conformément à la proposition
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
 avec modification par procédure de co-rapport
- mit Änderung gemäss Mitberichtsverfahren
 und Beratung
 avec modification par procédure de co-rapport
 et délibération
- mit Änderung gemäss Beratung
 avec modification par délibération

Zurückgestellt
Renvoyé

Abgelehnt
Refusé

- BBI
 FF
- AS
 RO
 RU
- Deutsche Fassung
 Version française
 Versione italiana
- Originaltext: d
 Texte original: f
 Testo originale: i



3003 Bern, 10. November 1987

An den Bundesrat

Alpentransit:
Schreiben des Staatsrates des Kantons Tessin
vom 22. September 1987

Wir beantragen Ihnen, das Schreiben des Staatsrates des Kantons Tessin vom 22. September 1987 gemäss beiliegendem Entwurf zu beantworten.

Die im Mitberichtsverfahren konsultierten Aemter (BUS, BAP, BRP, EFV) sind mit dem Antwortentwurf einverstanden.

EIDG. VERKEHRS- UND ENERGIE-
WIRTSCHAFTSDEPARTEMENT

Schlumpf

Beilagen:

- Entwurf des Beschlussdispositivs
- Antwortentwurf
- Schreiben des Staatsrates des Kantons Tessin vom 22.9.1987

Protokollauszug an:

- EVED 10 Ex.
- BK
- EDI
- BJPD
- EFD

- pl/aa

Alpentransit:
Schreiben des Staatsrates des
Kantons Tessin vom 22. September 1987

Aufgrund des Antrages des EVED vom 10. November 1987

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Die Antwort auf das Schreiben des Staatsrates des Kantons Tessin wird gutgeheissen.
2. Mitteilung:
An den Staatsrat des Kantons Tessin durch die Bundeskanzlei.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:



IL CONSIGLIO FEDERALE SVIZZERO

Consiglio di Stato
del Cantone Ticino

6501 Bellinzona

Fedeli e cari Confederati,

Con lettera del 22 settembre scorso, avete esposto i concetti e le richieste nei riguardi del traffico di transito attraverso le Alpi. Vi ringraziamo per il vostro parere e ci preghiamo comunicarvi quanto segue:

Il Consiglio federale è pienamente consapevole dell'importanza che riveste un'offerta di trasporto combinato strada-rotaia ad alta capacità, sia per la politica dei trasporti, che per la protezione dell'ambiente. Per carenza di basi legali, e anche per motivi di politica estera, il nostro paese non può vietare il transito degli autoveicoli pesanti. Tuttavia, mediante l'offerta di un corridoio ad alta capacità di smaltimento aperto al traffico huckepack, possiamo far sì che le immissioni legate al traffico pesante su strada siano ridotte al minimo.

La presenza di una alternativa in grado di assicurare il trasporto per ferrovia di autoveicoli di peso corrispondente alle norme europee, e con limitazioni minime di sagoma, ci permetterebbe di assumere un atteggiamento più valido per resistere alle pressioni esercitate dagli altri paesi intese ad ottenere che il peso massimo ammissibile sulle strade svizzere venga adattato alla normativa estera.

L'importanza, in termini di politica dei trasporti e di protezione ambientale, che la Confederazione attribuisce al trasporto intermodale si manifesta nel fatto che questo modo di trasporto viene riconosciuto, nel mandato di prestazioni 1987 alle FFS, come una prestazione a favore dell'economia generale e quindi a beneficio della copertura del disavanzo. Grazie alla legge concernente i dazi sui carburanti, la Confederazione è inoltre in grado di contribuire agli investimenti intesi al promovimento del traffico combinato, dell'huckepack e del trasporto dei contenitori di grande capacità.

Questi contributi possono essere versati anche per impianti (terminali, impianti di trasbordo, ecc.) ubicati all'estero, in prossimità del confine, a condizione che essi siano importanti per il nostro paese sotto il profilo della politica dei trasporti.

Attualmente, sono in corso trattative per il versamento di contributi federali al potenziamento degli impianti huckepack di Busto Arsizio e di Rielasingen. Le FFS prevedono anche un nuovo terminale huckepack a Chiasso.

La scorsa estate, il Consiglio federale ha incaricato le FFS di introdurre immediatamente misure per migliorare l'offerta di trasporto nel traffico huckepack: treni supplementari, riduzione dei tempi di percorrenza, potenziamento dei terminali. Dovrebbe essere inoltre esaminata la possibilità di ampliare la sagoma limite per questo tipo di trasporto.

E già in funzione un collegamento huckepack rapido, giornaliero, tra Basilea e Lugano, e viceversa, con tariffe vantaggiose per gli autotreni il cui peso non supera il limite svizzero, pari a 28 t.

Con questo nuovo collegamento, e grazie all'utilizzazione dei vagoni in giacenza ed all'impiego di nuovo materiale rotabile, le FFS potranno offrire, entro fine maggio 1988, 35'000 superfici di carico supplementari all'anno nel traffico huckepack accompagnato. Con ciò, esse portano la loro offerta annuale a 74'500 superfici di carico, il che corrisponde ad un aumento dell'88 %.

Nel traffico huckepack non accompagnato, le FFS possono aumentare gradualmente l'offerta di trasporto del 20 %, sull'arco dell'anno. Dopo la fornitura di nuovo materiale rotabile, e grazie all'impiego di vagoni di altre compagnie huckepack, sarà possibile trasportare annualmente circa 70'000 semirimorchi o contenitori intercambiabili; nel 1986 sono transitate 58'400 unità di trasporto. Nello spazio di 2 a 3 anni, le FFS porteranno, in presenza di una sufficiente domanda, la capacità di trasporto annuale a circa 100'000 semirimorchi o contenitori intercambiabili.

A partire dal 1988, dovrebbe essere possibile trasportare attraverso il Gottardo, in traffico huckepack, gli autoveicoli pesanti la cui altezza supera di 10 cm quella oggi ammessa. Nel traffico huckepack accompagnato saranno quindi accettati autoveicoli pesanti di altezza fino a metri 3,80, mentre in quello non accompagnato, grazie all'impiego di carri canguro, il profilo si eleverà a metri 3,90. Grazie a queste misure, il numero dei veicoli trasportabili potrà più che raddoppiare.

Nel quadro del potenziamento a medio termine del traffico huckepack al Gottardo, le FFS prevedono di portare la capacità della linea a 40 treni giornalieri; oggi transitano su questa tratta 23 treni al giorno.

A parte i miglioramenti testé menzionati, il Consiglio federale ha dato l'incarico alle FFS di continuare lo studio dei provvedimenti necessari, a medio ed a lungo termine, al potenziamento del traffico huckepack.

Anche l'offerta per il trasporto dei contenitori è in costante sviluppo e miglioramento. Attualmente, essa concerne circa 50 treni settimanali per il trasporto di contenitori di grande capacità, i quali assicurano regolarmente il collegamento diretto tra i terminali dell'Europa settentrionale e quelli dell'Italia del nord.

A medio termine saranno disponibili nuove, importanti capacità di trasporto per favorire il trasferimento del traffico stradale alla ferrovia. Da ricordare, in quest'ottica, il raddoppio della linea ferroviaria del Lötschberg, che sarà pronto per il 1990 circa, la costruzione della nuova stazione di smistamento di Domodossola nonché il potenziamento delle linee d'accesso al Sempione.

Anche le nuove tratte MuttENZ-Olten e Rothrist-Mattstetten, come pure i molteplici miglioramenti all'infrastruttura esistente, pianificati nel quadro di ferrovia 2000, serviranno ad agevolare il traffico transalpino. Questi investimenti permettono di sfruttare al massimo le capacità delle due ferrovie alpine del Gottardo e del Lötschberg/Sempione.

Per il potenziamento a lungo termine delle nostre trasversali alpine, si discute attualmente intorno a 4 progetti. I lavori preliminari a livello nazionale e internazionale, per poter decidere sul tracciato da adottare e sul relativo decreto di costruzione, sono da tempo in corso presso il DFTCE. Essi saranno portati a termine prossimamente.

Obiettivo di questi lavori è quello di disporre, il più rapidamente possibile, di una sufficiente documentazione in base alla quale il Consiglio federale possa presentare alle Camere, nel corso del prossimo anno, la relativa proposta di legge.

Profittiamo anche di questa occasione, fedeli e cari Confederati, per raccomandarvi con noi alla protezione divina.

3003 Berna,

IN NOME DEL CONSIGLIO FEDERALE
SVIZZERO

Il Presidente della Confederazione

Il Cancelliere della Confederazione

Questa politica deve contemplare interventi su più fasi:

- a breve scadenza, con lo sfruttamento di tutte le possibilità capacitive possedute ora dalla linea del San Gottardo e dagli impianti terminali, sia in Svizzera che all'estero;
- a media scadenza, con lo sfruttamento delle innovazioni che già si sta apportando alle linee che attraversano le Alpi (galleria del Monte Olimpino sulla direttrice del San Gottardo; raddoppio del tratto del Lötschberg, su quella del Sempione - Lötschberg), per incrementare ancora la capacità dei trasporti intermodali via San Gottardo;
- a lunga scadenza, con la costruzione di una nuova linea ferroviaria attraverso le Alpi, con le caratteristiche di linea di grande capacità e di alta velocità adatta al trasporto sia delle persone che delle merci. Per questa infrastruttura, che per il Cantone del Ticino può correre soltanto lungo l'asse del San Gottardo, è necessaria una decisione rapida.

Notiamo che per ottenere un aumento della capacità della linea è di somma importanza poterla dotare di razionali impianti terminali di trasbordo strada / rotaia, da situare all'estero, cioè rispettivamente a nord in Germania ed eventualmente in Francia, e a sud in Italia; se è necessario situare un impianto siffatto nel Ticino, esso va previsto a Stabio, dove dalla rete autostradale italiana è programmato l'arrivo di un'arteria a quattro corsie.

Rammentiamo anche che già dalla fine degli anni Settanta il Ticino sta collaborando con la Regione Lombardia, nel quadro di una apposita Commissione, con l'esame continuo dell'evoluzione dei trasporti al confine. Il tema dei collegamenti ferroviari figura già da tempo all'ordine del giorno dei lavori; nella Commissione è ora garantita la presenza di delegati delle due Aziende ferroviarie.

Riteniamo inoltre necessario un esame concreto delle possibilità di un adeguato aiuto finanziario all'operazione di estensione del trasporto combinato, attraverso il gettito dei dazi sui carburanti: giudichiamo legittimo questo aiuto poichè sarebbe, in ultima analisi, portato agli utenti della strada. Questo aiuto potrebbe variare in funzione della situazione e dei costi incontrati: potrebbe essere più marcato all'inizio, come incentivo capace di produrre un'inversione di tendenza e per coprire il disavanzo del trasporto ferroviario; potrebbe poi essere ridotto, tenendo conto del tasso d'utilizzazione degli impianti.

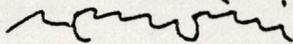
In generale il Consiglio di Stato del Cantone di Uri, con il quale abbiamo avuto recenti contatti, è d'accordo con i nostri intendimenti. Esso ha tuttavia l'intenzione di far conoscere al Consiglio federale la propria opinione con una successiva lettera.

Ringraziamo vivamente per l'attenzione che vorranno dare a questo scritto. Li assicuriamo che il Cantone del Ticino è ben aperto ad una collaborazione attiva in questa vasta materia, in modo particolare nel campo delle relazioni con la Regione Lombardia.

Vogliamo gradire, signor Presidente della Confederazione e signori Consiglieri federali, l'espressione della nostra sincera stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



p.o. Il Cancelliere:

