

CH_VB 93.3264 vom 16. Juni 1993

Bundesverwaltung, 1993-06-16, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_93.3264

FR: CH_VB 93.3264 du 16 juin 1993

IT: CH_VB 93.3264 del 16 giugno 1993

Erwägungen

E. 16

juin 1993 luppo e le difficoltà economiche attuali inaspriscono la concorrenza nel campo dei trasporti aerei. Le compagnie aeree, salvo qualche rara eccezione tra cui la Swissair, hanno fatto registrare nel biennio 1991/92 disavanzi considerevoli. Per di più, non si prevede un'inversione di tendenza nel prossimo futuro. Per poter sopravvivere nonostante l'aspra concorrenza, le compagnie aeree dovranno subire ristrutturazioni, ossia aumentare gli utili e ridurre i costi. Per un'impresa come la Swissair, vi sono due inconvenienti principali: da un lato, numerosi Stati finanziano le loro compagnie di bandiera, versando loro sovvenzioni dirette o indirette e falsando considerevolmente la libera concorrenza, dall'altro, la Swissair è tuttora esclusa dal processo d'integrazione europea e dai provvedimenti di liberalizzazione ad esso connessi. Grazie ad alleanze strategiche concluse su scala europea e intercontinentale nonché ad un severo programma di compressione dei costi, la Swissair ha potuto compensare con un certo successo tali inconvenienti, tuttavia, c'è da chiedersi se le misure adottate finora saranno sufficienti a garantire la sopravvivenza della compagnia. Per questo motivo, la Swissair ha cercato nuove possibilità di cooperazione strategica per assicurarsi un futuro. In primo piano figura il progetto Alcazar, che prevede la fusione tra le quattro compagnie aeree Swissair, KLM, SAS e Austrain Airlines e mira ad ottenere un rafforzamento delle posizioni sul mercato e a creare sinergie. Numerosi esperti sono concordi nell'affermare che, vista la situazione concorrenziale, potranno sopravvivere solo le compagnie che limitano la loro attività a settori specifici del mercato o la cui dimensione è superiore alla cosiddetta massa critica. Dopo essere stato informato costantemente dal DFTCE, il Consiglio federale ha discusso la questione nella seduta del 26 maggio 1993. Tenuto conto della dimensione politica del progetto Alcazar, del ruolo della Confederazione in veste di azionista, autorità di vigilanza e autorità di concessione nonché del ruolo della Swissair che può avvalersi dei diritti di traffico negoziati dalla Confederazione sotto forma di 113 accordi bilaterali, nei quali figura quale impresa designata, quindi privilegiata, il Consiglio federale ha chiesto alla direzione della Swissair di esaminare nuove soluzioni. Le informazioni dovranno pervenirgli in tempo utile. Si prevede una risposta in merito prima delle vacanze estive. Il Consiglio federale è cosciente del fatto che circa l'80 per cento delle azioni della compagnia è in mano a privati e che la direzione della Swissair deve agire secondo i principi di una sana gestione. Pertanto, deve disporre di un certo margine di manovra. Inoltre, il Consiglio federale è consapevole che il contesto strutturale dell'ordine economico nonché la tendenza politica verso la liberalizzazione, la deregolamentazione, la privatizzazione e la rivitalizzazione sono fattori che limitano l'influsso dello Stato e le sue possibilità di intervento. Il Consiglio federale risponde alle singole domande come segue: 1. Il Consiglio federale è cosciente dell'importanza della Swissair per il nostro Paese. Per questo motivo segue con molto interesse i progetti della nostra compagnia di bandiera e le ha richiesto

informazioni supplementari prima dell'apertura dei negoziati ufficiali con le compagnie aeree KLM, SAS e AUA. 2. E' compito della Swissair delineare alcune opzioni al progetto. Dal canto suo, il Consiglio federale l'ha incaricata di presentare tali opzioni facendo capo ad un consulente aziendale indipendente e sperimentato nonché di stendere un rapporto relativo alle conseguenze presumibili del progetto sulla posizione della Svizzera nella compagnia dell'aviazione civile internazionale, sulla redditività della compagnia, sulla situazione occupazionale, sulle diverse regioni del nostro Paese nonché sul diritto in vigore nel campo del traffico aereo e sulla sede della futura società 3.-6. Il Consiglio federale non vede alcun motivo di modificare la sua politica dei trasporti assicurando i collegamenti con le zone periferiche del nostro Paese grazie ai mezzi di trasporto pubblici. Anche in futuro sarà necessario ridistribuire il traffico aereo europeo ed intercontinentale dagli aeroporti principali verso gli aerodromi regionali. Gli aerei di piccola capienza verranno utilizzati, come è stato fatto finora, per i collegamenti tra le regioni periferiche e i grandi centri situati in Svizzera o all'estero. Il Consiglio federale è cosciente dell'importanza del collegamento tra il Cantone Ticino e la rete internazionale e concorda con l'interpellante sul fatto che il Cantone Ticino funge da punto d'incontro culturale. 7.-9. I partner al progetto Alcazar attribuiscono grande importanza al collegamento tra regioni periferiche e grandi centri. Come la Svizzera, anche i Paesi Bassi, la Danimarca, la Norvegia, la Svezia e l'Austria dispongono di compagnie aeree regionali che collegano gli aerodromi regionali ai grandi aeroporti nazionali, che costituiscono una piattaforma sia per i voli interni sia per quelli internazionali. Il traffico aereo regionale è un elemento importante della vita sociale e dell'economia. In base alle indicazioni fornite dalla Swissair, il progetto Alcazar non modificherà in modo considerevole i compiti e le funzioni della Crossair, che continuerà ad assicurare il collegamento con gli aerodromi regionali di Lugano-Agno a Berna #ST# 93.3266 Dringliche Interpellation der sozialdemokratischen Fraktion Situation und Zukunft der Swissair Interpellation urgente du groupe socialiste Situation actuelle et avenir de Swissair Wortlaut der Interpellation vom 2. Juni 1993 Die Bekanntmachung eines vorgesehenen Zusammenschlusses der Swissair mit der KLM, SAS und AUA (Projekt Alcazar) hat verschiedene Fragen sowohl bezüglich des eigentlichen Fusionsprojektes wie auch bezüglich der Politik des Bundesrates aufgeworfen. Die informierte Oeffentlichkeit war überrascht, dass der Bundesrat, welcher aufgrund einer Vertretung in den höchsten Swissair-Organen über sämtliche Fusionsabsichten informiert war oder sich zumindest hätte informieren können, nach der Bekanntgabe des Alcazar-Projektes derart «erstaunt» und «fragend» reagiert hat. In der Beantwortung einer Interpellation Vollmer (91.3412; AB 1992 N 647) im Zusammenhang mit personalrechtlichen Problemen unterstrich der Bundesrat noch im Februar 1992, dass die Swissair ein mehrheitlich privates Unternehmen sei, das den nötigen unternehmerischen Spielraum besitzen müsse, um die Eigenwirtschaftlichkeit bewahren zu können. Eine sozial- und staatspolitische Mitverantwortung wie auch ein entsprechender Wille zur Einflussnahme wurden vom Bundesrat explizit abgelehnt. Im Zusammenhang mit verkehrspolitischen Vorlagen (zum Beispiel bei der Revision des Luftfahrtgesetzes) hat der Bundesrat verschiedentlich darauf hingewiesen, dass er die Entwicklung zu einem vermehrt nur an sogenannten Marktgesetzen orientierten und «deregulierten» Luftverkehr nicht für Staats-, regional-, Verkehrs- und sozialpolitisch fragwürdig hält Wir bitten den Bundesrat um die Beantwortung folgender Fragen: 1. Wie begründet der Bundesrat seine plötzlichen Interventionen, nachdem die Fusionspläne in der Presse bekanntgeworden sind? War er durch seine Vertretung im Verwaltungsrat nicht längst über die vorgesehenen Fusions Schritte informiert, und hätte er

in den Swissair-Organen nicht allenfalls andere Positionen rechtzeitig vertreten können? 2. Ist der Bundesrat der Meinung, dass es angesichts der De-regulierung des weltweiten Luftverkehrs und angesichts des verschärften Wettbewerbsdruckes in Europa prinzipiell andere Zukunftsstrategien als Zusammenschlüsse mit anderen Gesellschaften gibt, oder möchte der Bundesrat allen Ernstes

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdruckschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Dringliche Interpellation Borradori Zukunft der Swissair. Konsequenzen für die Crossair und den Flughafen Lugano-Agno Interpellation urgente Borradori Avenir de Swissair. Conséquences pour Crossair et l'aéroport de Lugano-Agno Interpellanza urgente Borradori Situazione della nostra compagnia di bandiera Swissair. Conseguenze sull'affiliata Crossair, ripercussioni sull'aeroporto di Lugano-Agno In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1993 Année Anno Band III Volume Volume Session Sommersession Session Session d'été Sessione Sessione estiva Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 13 Séance Seduta Geschäftsnummer 93.3264 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 16.06.1993 - 15:00 Date Data Seite 1272-1274 Page Pagina Ref. No

E. 20

022 844

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.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.