

**Fraktionsauftrag SVP betreffend Moratorium für Tempo 30 auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts
(Erstunterzeichner Metzger)**

Am 6. März 2024 hat der Ständerat als Zweitrat der Motion von Nationalrat Peter Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern» zugestimmt. Der Nationalrat hatte die gleiche Motion bereits am 18. September 2023 überwiesen. Sie will im Strassenverkehrsgesetz die verschiedenen Funktionen des Strassennetzes regeln und festhalten, dass innerorts auf verkehrsorientierten Strassen grundsätzlich Tempo 50 gilt, während auf siedlungsorientierten Strassen Tempo 30 angeordnet werden darf. Der politische Wille und auch der entsprechende Entscheid des eidgenössischen Parlamentes – und im Übrigen auch des Bundesrates – sind klar: Es besteht in Bezug auf die tendenziell zunehmende Einführung und damit schleichende Generalisierung von Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen innerorts Handlungsbedarf.

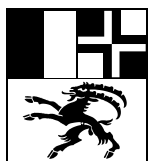
Bis zur Inkraftsetzung des nun zu revidierenden eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes sollen nun aber keine neuen Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen geplant und eingeführt werden, welche womöglich dem Sinn des revidierten Strassenverkehrsgesetzes widersprechen. Anderes wäre Geldverschwendung. Verkehrsorientierte Strassen sind in den Talschaften mit grossen Verkehrs- und Durchgangachsen effizienter Teil des Strassennetzes und für Wirtschaft und Tourismus zentral. Der Grosse Rat des Kantons Bern hat im November 2024 einen gleichlautenden Auftrag aus seinen Reihen im Einverständnis der Berner Regierung überwiesen. Der Kanton Bern mit seinen Zentrumsgebieten und seinen Talschaften ist in einer vergleichbaren Situation zu unserem Kanton.

Die Mitglieder der SVP-Fraktion beauftragen deshalb die Regierung, bis zur Inkraftsetzung der aufgrund der vom Bundesparlament initiierten Revision des eidgenössischen Strassenverkehrsgesetzes ein Moratorium für neue Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen innerorts zu verhängen. Dieses Moratorium umfasst folgende Punkte:

1. Die Planung von neuen Tempo-30-Zonen innerorts auf verkehrsorientierten Strassen wird bis zur Inkraftsetzung des revidierten Strassenverkehrsgesetzes gestoppt.
2. Finanzierungsbeschlüsse der Regierung, des Departements und des Amtes für neue Tempo-30-Zonen auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts bis zur Inkraftsetzung der Revision des Strassenverkehrsgesetzes werden keine mehr gefasst.
3. Die Umsetzung und bauliche Massnahmen für die Einrichtung von neuen Tempo-30-Zonen innerorts auf verkehrsorientierten Strassen werden bis zur Inkraftsetzung des neuen Strassenverkehrsgesetzes gestoppt, sofern es bei weit fortgeschrittenen Projekten finanziell und organisatorisch verhältnismässig ist.

Chur, 12. Februar 2025

Metzger, Menghini-Inauen, Grass, Adank, Berthod, Brandenburger-Caderas, Brenn, Butzerin, Candrian, Casutt, Cortesi, Della Cà, Dürler, Gort, Hefti, Heim, Koch, Krättli, Morf, Rauch, Sgier, Städler, Stocker, Weber



Sitzung vom

15. April 2025

Mitgeteilt den

16. April 2025

Protokoll Nr.

279/2025

Fraktionsauftrag SVP

betreffend Moratorium für Tempo 30 auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts (Erstunterzeichner Metzger)

Antwort der Regierung

Die Anordnung von Tempo 30 erfolgt durch den Strasseneigentümer zur Bekämpfung von Lärm resp. zur Einhaltung der vom Bundesgesetzgeber vorgegebenen Grenzwerte für Lärmemissionen oder auf Gesuch der Gemeinden zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Der Strassenlärm wird bei einer Reduktion der Geschwindigkeit von Tempo 50 auf 30 signifikant vermindert, d.h. um mehr als 3 Dezibel (dB). Bezüglich Sicherheit sinkt die Zahl der schweren Unfälle bei einer Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h auf 30 km/h um mindestens ein Drittel. Das belegen statistische Analysen der Beratungsstelle für Unfallverhütung (BFU).

Mit der am 16. Dezember 2021 von Nationalrat Peter Schilliger eingereichten Motion "Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern" wurde der Bundesrat beauftragt, die verschiedenen Funktionen des Schweizerischen Strassennetzes innerorts und ausserorts im Strassenverkehrsgesetz (SVG; SR 741.01) zu regeln. Im SVG soll festgehalten werden, dass auf verkehrsorientierten Strassen innerorts grundsätzlich Tempo 50 gilt, während auf nicht verkehrsorientierten Strassen (Siedlungsstrassen) die Möglichkeit besteht, die Geschwindigkeit auf 30 km/h zu senken. Heute ist der Begriff "verkehrsorientierte Strassen" in der Signalisationsverordnung (SSV; SR 741.21) geregelt. Im Plenum des Nationalrates vom 18. September 2023 führte der Motionär aus, dass die Behörden auch bei einer Umsetzung seiner Motion alle heutigen Handlungsoptionen behalten können sollen. Zur Bekämpfung von Lärm oder zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sollen sie gestützt auf ein Gutachten weiterhin auch auf verkehrsorientierten Strassen die Geschwindigkeit reduzieren können. Die in Graubünden umgesetzten Geschwindigkeitsreduktionen auf Kantonsstrassen sind allesamt entweder aus Gründen des Lärmschutzes (elf Gemeinden, wobei verkehrsorientierte Kantonsstrassen nur in fünf Gemeinden betroffen sind) oder aus Gründen der

Sicherheit auf Gesuch von Gemeinden gestützt auf ein Verkehrssicherheitsgutachten eingeführt worden und widersprechen damit nicht dem Ansinnen der Motion Schilliger.

Zu Punkt 1: Gemäss der Umweltschutzgesetzgebung besteht für die Sanierung von Strassenlärm eine gesetzliche Verpflichtung. Die Regierung hält sich an die geltenden gesetzlichen Regelungen. Es gibt keine Rechtsgrundlage für eine negative Vorwirkung von überwiesenen Motionen, welche eine Gesetzesanpassung verlangen. Die Anwendung des geltenden Rechts auszusetzen, wäre mit den rechtsstaatlichen Grundsätzen nicht vereinbar. Ähnliches gilt für den Umgang mit Gesuchen von Gemeinden, welche die Einführung von Tempo 30 aus Gründen der Verkehrssicherheit verlangen. Gemäss SVG ist vor der Festlegung von abweichenden Höchstgeschwindigkeiten auf verkehrsorientierten Strassen durch ein Gutachten abzuklären, ob die Massnahme nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Würde die zuständige Behörde die Prüfung des Gesuchs unterlassen, würde eine formelle Rechtsverweigerung vorliegen. Folglich lässt es sich nicht rechtfertigen, die Planung von neuen Tempo 30-Zonen auf verkehrsorientierten Strassen innerorts bis zur Inkraftsetzung des revidierten Strassenverkehrsgesetzes zu stoppen.

Zu Punkt 2: In Anlehnung an die Antwort zu Punkt 1 muss es konsequenterweise weiterhin möglich bleiben, im Rahmen der Einführung von neuen Tempo 30-Zonen auf verkehrsorientierten Kantonsstrassen innerorts konkrete Finanzierungen von Massnahmen zu beschliessen.

Zu Punkt 3: Die Regierung ist aufgrund der übergeordneten Gesetzgebung nicht frei in ihrem Entscheid. Das Bundesrecht räumt der Behörde zwar einen Ermessensspielraum ein, doch hätte ein Verzicht auf eine Temporeduktion kaum rechtlichen Bestand, wenn ein Lärmgutachten bzw. ein Verkehrssicherheitsgutachten diese als nötig, zweck- und verhältnismässig einschätzt. Wie in der Beantwortung zu Punkt 1 ausgeführt wurde, besteht für ein Moratorium von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Tempo 30 keine Rechtsgrundlage.

Aufgrund dieser Ausführungen beantragt die Regierung dem Grossen Rat, den vorliegenden Auftrag abzulehnen.



Namens der Regierung

Der Präsident:

Marcus Caduff

Der Kanzleidirektor:

i.V. C. Hartmann Lütcher

**Incumbensa da la fracziun da la PPS concernent in moratori per tempo 30 sin
vias chantunalas orientadas al traffic entaifer il vitg
(emprim sutsegnader Metzger)**

Ils 6 da mars 2024 ha il Cussegl dals chantuns approvà la moziun dal cusseglier naziunal Peter Schilliger «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern». Il Cussegl naziunal aveva acceptà la medema moziun gia ils 18 da settember 2023. Quella vul reglar e fixar las differentas funcziuns da la rait da vias en la Lescha davart il traffic sin via, numnadamain ch'i valia da princip tempo 50 sin vias orientadas al traffic entaifer il vitg, entant ch'i dastga vegnir ordinà tempo 30 sin vias orientadas als abitadis. La voluntad politica ed er la decisiun correspundenta dal Parlament federal – e dal rest er dal Cussegl federal – è clera: Igl exista in basegn d'agir areguard la tendenza creschenta d'introducir e pia da generalisar successivamain zonas da tempo 30 sin vias orientadas al traffic entaifer il vitg.

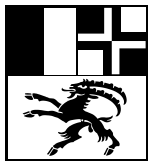
Fin a l'entrada en vigur da la Lescha federala davart il traffic sin via, che sto vegnir revedida, na duain ussa però vegnir introducidas naginas novas zonas da tempo 30 sin vias orientadas al traffic, che cuntrafeschessan forsa al senn da la revisiun da la Lescha davart il traffic sin via. Tut tschai fiss sguazzà daners. En las vals cun grondas axas da traffic e da transit èn las vias orientadas al traffic ina part effizienta da la rait da vias e centralas per l'economia ed il turissem. Cun il medem cuntegn ha il Cussegl grond dal chantun Berna acceptà il november 2024 ina incumbensa ord sias retschas e cun il consentiment da la Regenza bernaia. Il chantun Berna cun ses territoris da centrum e sias vals ha ina situaziun sumeglianta sco noss chantun.

Las commemoras ed ils commembers da la fracziun da la PPS incumbenseschan perquai la Regenza d'ordinar in moratori per zonas da tempo 30 sin vias orientadas al traffic entaifer il vitg, quai fin a l'entrada en vigur da la revisiun da la Lescha federala davart il traffic sin via, ch'è vegnida iniziada dal Parlament federal. Quest moratori cumpiglia ils suandants puncts:

1. La planisaziun da novas zonas da tempo 30 sin vias orientadas al traffic entaifer il vitg vegn sistida, fin che la revisiun da la Lescha davart il traffic sin via entra en vigur.
2. La Regenza, il departament e l'uffizi na prendan nagins conclus da finanziaziun per novas zonas da tempo 30 sin vias chantunalas orientadas al traffic entaifer il vitg, fin che la revisiun da la Lescha davart il traffic sin via entra en vigur.
3. La realisaziun e las mesiras da construcziun per installar novas zonas da tempo 30 sin vias orientadas al traffic entaifer il vitg vegnan sistidas, fin che la nova Lescha davart il traffic sin via entra en vigur, uschenavant che quai è organisatoricamain e finanzialmain raschunaivel tar projects ch'èn gia avanzads fitg.

Cuira, ils 12 da favrer 2025

Metzger, Menghini-Inauen, Grass, Adank, Berthod, Brandenburger-Caderas, Brenn, Butzerin, Candrian, Casutt, Cortesi, Della Cà, Dürler, Gort, Hefti, Heim, Koch, Krättli, Morf, Rauch, Sgier, Städler, Stocker, Weber



Sesida dals

15 d'avrigl 2025

Communitgà ils

16 d'avrigl 2025

Protocol nr.

279/2025

Incumbensa da la fracziun da la PPS

concernent in moratori per tempo 30 sin vias chantunalas
orientadas al traffic entaifer il vitg
(emprim sutsegnader Metzger)

Resposta da la Regenza

L'ordinaziun da tempo 30 vegn fatga tras il proprietari da la via, quai per cumbatter la canera resp. per observar las limitas per emissiuns da canera ch'il legislatur federal prescriba, ubain sin dumonda da las vischnancas per meglierar la segirezza dal traffic. La canera dal traffic sin via vegn reducida marcantamain, q.v.d. per dapli che 3 decibels (dB), sche la sveltezza vegn sbassada da tempo 50 a tempo 30. Areguard la segirezza, sa diminuescha il dumber da grevs accidents per almain in terz, sche la sveltezza maximala vegn reducida da 50 km/h a 30 km/h. Quai cumprovan las analisas statisticas dal Post da consultaziun per la prevenziun d'accidents (PPA).

Cun la moziun «Hierarchie des Strassennetzes innerorts und ausserorts sichern», ch'il cusseglier naziunal Peter Schillinger ha inoltrà ils 16 da december 2021, è il Cussegl federal vegnì incumbensà da reglar las differentas funcziuns da la rait da vias svizra entaifer ed ordaifer il vitg en la Lescha federala davart il traffic sin via (LTV; CS 741.01). En la LTV duai vegnir fixà, ch'i valia da princip tempo 50 sin las vias orientadas al traffic entaifer il vitg, entant ch'igl existia la pussaivladad da sbassar la sveltezza a 30 km/h sin vias betg orientadas al traffic (vias d'abitadis). La noziun «vias orientadas al traffic» è oz reglada en l'Ordinaziun davart la signalisaziun da las vias (OSV; CS 741.21). En il plenum dal Cussegl naziunal ha il moziunari explitgà ils 18 da settember 2023, che las autoritads duain pudair tegnair tut las opziuns d'agir ch'ellas han oz, er en cas d'ina realisaziun da sia moziun. Per cumbatter la canera u per meglierar la segirezza dal traffic duain ellas – sin basa d'ina expertisa – vinavant pudair reducir la sveltezza er sin vias orientadas al traffic. Las reducziuns da sveltezza realisadas sin vias chantunalas en il Grischun èn tuttas vegnidas introducidas ubain per motivs da la protecziun cunter canera (11 vischnancas; vias chantunalas orientadas al traffic èn qua pertutgadas mo en tschintg vischnancas) ubain per motivs da segirezza, quai sin dumonda

da las vischnancas e sin basa d'ina expertisa davart la segirezza dal traffic. Ellas na cuntrafan pia betg a l'idea da la moziun Schillinger.

Tar il punct 1: Tenor la legislaziun davart la protecziun da l'ambient exista in'obligaziun per la sanaziun da la canera dal traffic sin via. La Regenza observa las regulaziuns legalas vertentas. I na dat nagina basa giuridica per in pre-effect negativ da moziuns acceptadas, che pretendan in'adattaziun d'ina lescha. Da suspender l'applicaziun dal dretg vertent, na fiss betg cumpatibel cun ils princips dal stadi da dretg. Il medem vala per il tractament da dumondas da vischnancas, che pretendan d'introducir tempo 30 per motivs da la segirezza dal traffic. Avant che fixar sveltezzas maximalas divergentas sin vias orientadas al traffic stoi tenor la LTV vegnir sclerì cun in'expertisa, sche la mesira è necessaria, adeguata e commensurada. Sche l'autorità competenta tralaschass d'examinar la dumonda, fiss quai ina snegaziun da dretg formala. Consequentamain n'èsi betg pussaivel da giustifitgar, che la planisaziun da novas zonas da tempo 30 sin vias orientadas al traffic entaifer il vitg vegniss sistida, fin che la revisiun da la Lescha davart il traffic sin via entra en vigur.

Tar il punct 2: Sin basa da la risposta tar il punct 1 stoi consequentamain vinavant restar pussaivel, da decider concretas finanziaziuns da mesiras en il rom da l'introducziun da novas zonas da tempo 30 sin vias chantunalas orientadas al traffic.

Tar il punct 3: Pervia da la legislaziun surordinada n'è la Regenza betg libra en sia decisiun. Il dretg federal conceda bain ina tscherta libertad da decider a l'autorità, da desister d'ina reducziun dal tempo na pudess però giuridicamain strusch subsister, sch'ina expertisa da canera resp. in'expertisa davart la segirezza dal traffic giuditgescha ina tala reducziun dal tempo sco necessaria, adeguata e commensurada. Sco ch'igl è vegnì explitgà en la risposta tar il punct 1, na datti betg ina basa giuridica per in moratori per limitaziuns da la sveltezza a tempo 30.

Sa basond sin questas explicaziuns propona la Regenza al Cussegl grond da refusar questa incumbensa.



En num da la Regenza

Il president:

Il cancellier:

Marcus Caduff

e.sub. C. Hartmann Lütscher

Incarico di frazione UDC concernente la moratoria per zone 30 su strade cantonali interessate dal traffico di transito nei centri abitati (primo firmatario Metzger)

Il 6 marzo 2024 il Consiglio degli Stati quale seconda camera ha approvato la mozione del consigliere nazionale Peter Schilliger «Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori». Il Consiglio nazionale aveva accolto la medesima mozione già il 18 settembre 2023. Essa intende disciplinare nella legge federale sulla circolazione stradale le diverse funzioni della rete stradale e stabilire che nei centri abitati su strade interessate dal traffico di transito il limite di velocità sia in linea di principio di 50 km/h, mentre su strade residenziali possono essere applicate zone 30. La volontà politica e anche la corrispondente decisione del Parlamento federale, e del resto anche del Consiglio federale, sono chiare: vi è necessità di agire in relazione alla crescente introduzione e quindi alla generalizzazione silente di zone 30 su strade interessate dal traffico di transito nei centri abitati.

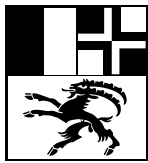
Fino all'entrata in vigore della legge federale sulla circolazione stradale ora da sottoporre a revisione, ora non devono però più essere pianificate né introdotte nuove zone 30 su strade interessate dal traffico di transito, le quali forse si porrebbero in contrasto con lo spirito della revisione della legge federale sulla circolazione stradale. Altrimenti si tratterebbe di uno spreco di denaro. Nelle valli con grandi assi di traffico e di transito, le strade interessate dal traffico di transito sono una parte efficiente della rete stradale e sono fondamentali per l'economia e il turismo. A novembre 2024, con il consenso del Governo bernese il Gran Consiglio del Cantone di Berna ha accolto un incarico dello stesso tenore formulato da propri membri. Il Cantone di Berna, con i suoi nuclei urbani e le sue valli, presenta una situazione paragonabile a quella del nostro Cantone.

I membri della frazione UDC incaricano perciò il Governo di pronunciare una moratoria per nuove zone 30 su strade interessate dal traffico di transito nei centri abitati fino all'entrata in vigore della revisione della legge federale sulla circolazione stradale avviata dal Parlamento federale. Questa moratoria comprende i punti seguenti:

1. La pianificazione di nuove zone 30 nei centri abitati su strade interessate dal traffico di transito viene sospesa fino all'entrata in vigore della revisione della legge sulla circolazione stradale.
2. Non vengono più prese decisioni di finanziamento del Governo, del Dipartimento e dell'Ufficio relative a nuove zone 30 su strade cantonali interessate dal traffico di transito nei centri abitati fino all'entrata in vigore della revisione della legge sulla circolazione stradale.
3. L'attuazione e le misure edilizie per la creazione di nuove zone 30 nei centri abitati su strade interessate dal traffico di transito vengono bloccate fino all'entrata in vigore della nuova legge sulla circolazione stradale, se ciò risulta proporzionato sotto il profilo finanziario e organizzativo per progetti in uno stato molto avanzato.

Coira, 12 febbraio 2025

Metzger, Menghini-Inauen, Grass, Adank, Berthod, Brandenburger-Caderas, Brenn, Butzerin, Candrian, Casutt, Cortesi, Della Cà, Dürler, Gort, Hefti, Heim, Koch, Krättli, Morf, Rauch, Sgier, Städler, Stocker, Weber



Seduta del

15 aprile 2025

Comunicato il

16 aprile 2025

Protocollo n.

279/2025

Incarico di frazione UDC

concernente la moratoria per zone 30 su strade cantonali orientate al traffico nei centri abitati (primo firmatario Metzger)

Risposta del Governo

La disposizione di zone 30 viene decisa dal proprietario della strada al fine di ridurre il rumore o di rispettare i valori limite per le emissioni foniche prescritti dal legislatore federale oppure su richiesta dei comuni per migliorare la sicurezza della circolazione. Riducendo la velocità da 50 a 30 km/h il rumore stradale viene ridotto in modo significativo, vale a dire di oltre 3 decibel (dB). Per quanto riguarda la sicurezza, riducendo la velocità massima da 50 a 30 km/h il numero di incidenti gravi diminuisce di almeno un terzo. Lo dimostrano le analisi statistiche dell'Ufficio svizzero per la prevenzione degli infortuni (UPI).

Con la mozione «Garantire la gerarchia della rete stradale nei centri abitati e fuori», presentata il 16 dicembre 2021 dal consigliere nazionale Peter Schilliger, il Consiglio federale è stato incaricato di disciplinare le diverse funzioni della rete stradale svizzera dentro e fuori dai centri abitati nella legge federale sulla circolazione stradale (LCStr; RS 741.01). Occorre stabilire nella LCStr che su strade orientate al traffico nei centri abitati viga in linea di principio un limite di velocità di 50 km/h, mentre su strade non orientate al traffico (strade residenziali) vi sia la possibilità di ridurre la velocità a 30 km/h. Oggi il termine «strade orientate al traffico» è disciplinato nell'ordinanza sulla segnaletica stradale (OSStr; RS 741.21). Il 18 settembre 2023 l'autore della mozione ha spiegato dinanzi al Consiglio nazionale che le autorità dovrebbero poter mantenere tutte le opzioni operative attuali anche in caso di attuazione della sua mozione. Per ridurre il rumore o migliorare la sicurezza della circolazione, in virtù di una perizia esse dovranno poter continuare a ridurre la velocità anche su strade orientate al traffico. Le riduzioni della velocità attuate nei Grigioni sulle strade cantonali sono state tutte introdotte o per ragioni di protezione contro l'inquinamento fonico (undici comuni; solo in cinque comuni ciò riguarda strade cantonali orientate al traffico) oppure per ragioni di

sicurezza su richiesta di comuni in virtù di una perizia sulla sicurezza della circolazione. Pertanto non si pongono in contrasto con l'intento della mozione Schilliger.

In merito al punto 1: conformemente alla legislazione sulla protezione dell'ambiente, il risanamento del rumore stradale è un obbligo previsto dalla legge. Il Governo si attiene alle norme legislative vigenti. Non esiste alcuna base giuridica per un effetto anticipato negativo di mozioni accolte che richiedono un adeguamento della legge. Sospendere l'applicazione del diritto vigente sarebbe incompatibile con i principi dello Stato di diritto. La situazione è simile per la gestione delle domande presentate da comuni che richiedono l'introduzione di zone 30 per motivi di sicurezza della circolazione. Conformemente alla LCStr, prima di stabilire deroghe a limitazioni della velocità massima su strade orientate al traffico è necessario chiarire mediante una perizia se il provvedimento è necessario, opportuno e proporzionato. Se l'autorità competente omettesse di esaminare la domanda, si tratterebbe di un diniego formale di giustizia. Di conseguenza non è giustificabile interrompere la pianificazione di nuove zone 30 su strade orientate al traffico nei centri abitati fino all'entrata in vigore della revisione della legge sulla circolazione stradale.

In merito al punto 2: rifacendosi alla risposta al punto 1, nel quadro dell'introduzione di nuove zone 30 su strade orientate al traffico nei centri abitati deve di conseguenza continuare a essere possibile decidere finanziamenti concreti di provvedimenti.

In merito al punto 3: per via della legislazione di rango superiore, il Governo non è libero nella sua decisione. Il diritto federale concede sì all'autorità un margine discrezionale, tuttavia una rinuncia a una riduzione della velocità difficilmente reggerebbe a una valutazione giuridica, se una perizia relativa all'inquinamento fonico o alla sicurezza della circolazione la ritenesse necessaria, opportuna e proporzionata. Come spiegato nella risposta al punto 1, non vi è alcuna base giuridica per una moratoria dei limiti di velocità a 30 chilometri orari.

Sulla base di quanto esposto, il Governo chiede al Gran Consiglio di respingere l'incarico in oggetto.



In nome del Governo

Il Presidente:

Marcus Caduff

Il Cancelliere:

i.v. C. Hartmann Lütcher