

oder für die bei solchen Tarifen die Nachfrage fehlen würde. Sodann wären die Kantone und Gemeinden an der Reihe, ihrerseits die Aufträge für Leistungen im kantonalen, regionalen oder kommunalen Interesse an die SBB zu formulieren. Jedes Gemeinwesen hätte die den SBB erteilten Aufträge nach Aufwand zu entschädigen, wozu Infrastruktur und Betrieb gehören würden.

Développement par écrit

Une entreprise exploitée selon les lois de l'économie de marché produit sans conteste les meilleurs résultats économiques. Par conséquent, les CFF doivent être organisés et gérés selon ces principes. Par contre, leur transformation en un secteur de l'Administration fédérale, qui ne serait pas soumis aux contraintes d'une économie de marché, serait lourde de conséquences, tout en étant insupportable pour les finances publiques. Reste à savoir si les CFF doivent être privatisés ou s'ils doivent rester une institution de droit public, et à déterminer si l'on veut maintenir ou non dans la régie le statut de fonctionnaire, qui est préjudiciable aux pratiques inspirées de l'économie de marché.

Séparation des activités des CFF

Il est évident, et cela a aussi été clairement exprimé dans le Livre blanc, qu'une entreprise ne peut appliquer les principes de l'économie de marché que si elle peut adapter son offre à la demande existant sur le marché. Ce n'est aujourd'hui absolument pas le cas. Les CFF offrent à différents titres des prestations dont les coûts ne sont de loin pas couverts, mais que l'on considère comme indispensables, pour des raisons de politique sociale, de politique d'occupation du territoire, de politique des transports ou de politique de l'environnement.

Si l'on exige des CFF qu'ils appliquent les principes de l'économie de marché, alors que la volonté de privilégier les transports publics subsiste, ceux-ci étant appelés à fournir d'excellentes prestations dans le trafic régional et à renouveler sans cesse leur offre dans le trafic des marchandises, il devient indispensable de séparer les éventuelles prestations d'économie de marché des prestations supplémentaires requises par l'intérêt public.

Les CFF en tant qu'entreprise d'économie de marché

Il faut donc attribuer aux CFF un champ d'activité qu'ils pourront exploiter en appliquant exclusivement les principes de l'économie de marché. Les CFF seront chargés de définir ce domaine en collaboration avec des experts et des spécialistes de l'Administration fédérale. Le domaine devrait être approuvé par le Conseil fédéral et par l'Assemblée fédérale, ce qui exclurait toute solution inadéquate. Les CFF assumeront pleinement une responsabilité d'entrepreneur dans ce domaine, qui serait défini une fois pour toutes; il ne pourrait plus être question de subventions d'aucune sorte.

Les investissements seraient faits par les CFF et à leurs frais, la fixation des tarifs serait du ressort des CFF, bref, les CFF auraient une totale liberté d'entreprise, en échange de la responsabilité qui leur incomberait.

Les CFF en tant que mandataires

Les CFF devraient se voir attribuer certaines prestations de transport indispensables, qu'ils fourniraient en tant que mandataires sans en assumer la responsabilité d'entrepreneur. En premier lieu, la Confédération – soit le Conseil fédéral et l'Assemblée fédérale – devrait établir quelles prestations supplémentaires sont nécessaires dans l'intérêt du pays; il s'agirait notamment de déterminer quelles lignes hors du domaine géré par les CFF doivent être construites, développées, et le cas échéant, encore exploitées; enfin, il s'agit de définir quelles prestations relatives au transport de personnes et de marchandises devraient être exigées, pour lesquelles les CFF n'auraient pas le droit d'appliquer un tarif conforme aux lois du marché et couvrant les coûts, ou pour lesquelles la demande ferait défaut si de tels tarifs étaient appliqués. Ainsi, les cantons et les communes auraient à leur tour la possibilité de définir les prestations exigées des CFF, dans l'intérêt des cantons, des régions et des communes. Chaque collectivité devrait alors indemniser les CFF des prestations fournies, et cela en fonction des dépenses occasionnées, y compris l'infrastructure et l'exploitation.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates vom 27. Januar 1992

Der Bundesrat ist bereit, das Postulat entgegenzunehmen.

Déclaration écrite du Conseil fédéral du 27 janvier 1992

Le Conseil fédéral est prêt à accepter le postulat.

Ueberwiesen – Transmis

90.808

Interpellation Cavadini Adriano Unterhalts- und Verbesserungsarbeiten am Bahnhof Lugano

Interpellanza Cavadini Adriano Situazione alla stazione di Lugano

Interpellation Cavadini Adriano Etat de la gare de Lugano

Diskussion – Discussion

Siehe Jahrgang 1990, Seite 2491 – Voir année 1990, page 2491

On. Cavadini Adriano: In sé può sembrare un piccolo problema quello della Stazione di Lugano; merita però di essere rilanciato anche in questa sede perché, fino a poco tempo fa, in questa Stazione di lavori non ne venivano mai intrapresi. Ora, le insistenze dell'autorità comunale e gli interventi degli ultimi due anni hanno portato le ferrovie ad avviare alcuni lavori di miglioria che dovrebbero essere considerati transitori. Io vorrei qui avere da parte del Consiglio federale l'assicurazione che questi lavori – e soprattutto quelli che sono previsti dal settembre 1992 fino al marzo 1993 – per la realizzazione delle rampe di accesso ai marciapiedi vengano ora effettivamente realizzati.

A media scadenza poi, il problema della Stazione di Lugano deve essere affrontato globalmente. Si sono sempre rinviati i lavori dicendo che si aspettavano le decisioni sulla trasversale ferroviaria alpina. Quando queste decisioni saranno note, e non dovrebbe più passare molto tempo, mi auguro che – e vorrei anche qui un'assicurazione – il Consiglio federale e le Ferrovie pianifichino la sistemazione di questa Stazione in modo definitivo in tempi relativamente urgenti.

Il Cantone Ticino e Lugano hanno anche un importante traffico passeggeri e non devono soltanto essere considerati una regione di attraversamento per il traffico merci. E' quindi giusto che anche le Ferrovie e la Confederazione migliorino le attrezzature di queste infrastrutture passeggeri, soprattutto in una località come quella di Lugano che ha un forte movimento turistico e che figura tra una delle Stazioni più importanti a livello svizzero.

Quindi assicurazione del Consiglio federale sui lavori transitori che vengano ora portati a termine senza ulteriori indugi, assicurazione che appena il tracciato sarà definito anche i lavori e i progetti di lavori di sistemazione definitiva verranno avviati con sollecitudine.

Bundesrat Ogi: Die Frage des kurz- und mittelfristigen Ausbaus des Bahnhofs Lugano steht in engem Zusammenhang mit der aktuellen Alpenroutenplanung in diesem Raum. Herr Adriano Cavadini, Sie kennen ja als Mitglied der Kommission, die die Neat behandelt hat, die Ausgangslage sehr genau. Aus dem sogenannten Grobvariantenvergleich ergeben sich verschiedene Möglichkeiten des Anschlusses der Neubaustrecke an das bestehende Netz. Die definitive Wahl der zweckmässigsten Lösung hängt in erster Linie von den Bedingungen einer späteren Fortsetzung in Richtung Italien ab. Die

dazu notwendigen Vorabklärungen mit Italien sind nun eingeleitet.

Zusätzlich spielt aber auch der Bahnhof Lugano hinein. Da die Weiterführung in Richtung Italien langfristigen Charakter hat, erscheint es als sinnvoll, eine Lösung anzustreben, die möglichst viele Optionen offen lässt und insbesondere Spielraum gibt für rasche Sanierungsmassnahmen im Bereiche des Bahnhofs Lugano, welche voll von der Alpentransitplanung abgekoppelt werden können.

Das ist der Grund, warum die Alpentransitprojektleitung der Anschlussvariante Taverne den Vorzug gibt. Sie wissen es, Herr Adriano Cavadini, sie eröffnet die meisten Optionen und lässt für den Bahnhof Lugano völlig freie Hand.

In bezug auf die Massnahmen, die rasch eingeleitet werden sollten, vielleicht folgendes: Die Stadt Lugano, Herr Adriano Cavadini, ist über die Möglichkeiten vororientiert worden. Sofern nichts dazwischenkommt, kann die Verbesserung der Zugänglichkeit zu den Perronanlagen bereits auf Ostern 1993 verwirklicht werden.

Ferner wurde eine Studie für die Verbesserung des Erscheinungsbildes der Publikumsanlagen ausgearbeitet. Die Fassadensanierung des Aufnahmegebäudes ist ebenfalls für 1993/94 geplant, aber die Finanzierung ist noch nicht gesichert. Verschiedene Massnahmen werden bereits in die Tat umgesetzt, und gewisse Projekte können nächstens in Betrieb genommen werden: Dazu gehören z. B. der neue Pavillon für das SBB-Reisebüro, die Vergrösserung der Express-Bar und der neue Aperto-Laden. Ich glaube, Sie sind bestens im Bild.

Sowohl dem Bundesrat wie auch den SBB ist daran gelegen, aus Sicherheitsgründen den südlich des Bahnhofs Lugano gelegenen Bahnübergang rasch niveaufrei zu gestalten, unabhängig auch vom künftigen Alpentransit-Konzept. Es ist zu hoffen, dass der Kanton Tessin und die Stadt Lugano mit dem Bau der Umfahrungsstrasse «Via Basilea-Tanino» bald die dazu nötigen Voraussetzungen schaffen werden.

In diesem Sinne hoffe ich, dass Sie doch zur Kenntnis nehmen können, dass für den Bahnhof Lugano allerhand geplant ist. Wie gesagt, die Mittel fehlen zum Teil noch, aber wir werden sicher auch hier bald Lösungen erarbeiten können.

Präsident: Der Interpellant ist von der Antwort des Bundesrates befriedigt.

90.809

**Motion Cavadini Adriano
Bahnverbindungen
Lugano–Chiasso–Como–Mailand**

**Mozione Cavadini Adriano
Realizzazione di un treno suburbano
Lugano–Chiasso–Como–Milano**

**Motion Cavadini Adriano
Ligne ferroviaire régionale
Lugano–Chiasso–Côme–Milan**

Wortlaut der Motion vom 4. Oktober 1990

Mit dieser Motion ersuche ich den Bundesrat, in Zusammenarbeit mit den SBB die folgenden Verbesserungen im Bahnverkehr zu verwirklichen:

a. kurzfristig:

1. Halt von 2 bis 3 Minuten in Chiasso der vier Züge, die Lugano um 09.18 Uhr und 15.32 Uhr und Mailand um 7.05 Uhr und 19.30 Uhr verlassen; die Reisezeit darf dadurch nicht verlängert werden (die durch den Halt verlorene Zeit ist unterwegs aufzuholen); mit einem solchen Halt könnte den Bedürf-

nissen von Chiasso und des Unteren Mendrisiotto Rechnung getragen und die Konkurrenzfähigkeit der Bahn gegenüber der Strasse merklich verbessert werden;

2. deutliche Verminderung der Fahrzeit der 16 anderen internationalen Züge zwischen Lugano und Mailand, insbesondere durch eine wesentliche Verkürzung (möglich) der Haltezeit in Chiasso und eine Herabsetzung der Fahrdauer dank dem Einsatz stärkerer Lokomotiven;

3. qualitative Verbesserung des Rollmaterials der internationalen Züge auf der Gotthardlinie, die in dieser Hinsicht als Linie zweiter Klasse betrachtet wird;

4. Schaffung einer gemischten Arbeitsgruppe Schweiz-Italien für den Personenverkehrsdienst, in der auch die dafür zuständigen lokalen Chefs der Eisenbahnen der beiden Länder vertreten sind; diese Arbeitsgruppe ist mit der Aufgabe zu betrauen, ein konkretes Projekt für einen Nahschnellverkehrszug zwischen dem Kanton Tessin und der Lombardei auszuarbeiten;

b. mittelfristig:

5. Einsatz eines Nahschnellverkehrszuges auf der Strecke Lugano–Chiasso–Como–Mailand, der im Stundentakt, mit einer Fahrzeit von 60 Minuten und zweckmässigem Rollmaterial (Komposition von z. B. fünf Wagen mit eingebauter Anpassung an das speisende Stromsystem) verkehrt.

Testo della mozione del 4 ottobre 1990

Con questa mozione chiedo che il Consiglio federale, in collaborazione con le FFS, attui:

a. A breve scadenza

1. Una fermata di 2 a 3 minuti a Chiasso dei quattro treni che partono da Lugano alle ore 09.18 e 15.32 e da Milano alle ore 7.05 e 19.30. La durata del viaggio non deve però aumentare, perché il tempo della fermata deve essere recuperato sul tragitto. In tal modo si accoglierebbero le richieste legate alle esigenze di Chiasso e del Basso Mendrisiotto, con un salto di qualità nella concorrenza tra ferrovia e strada.

2. Una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza degli altri 16 treni internazionali tra Lugano e Milano, segnatamente attraverso una sostanziale riduzione (possibile) della durata dell'attuale fermata a Chiasso e un accorciamento della durata del viaggio, grazie all'impiego di locomotori più potenti.

3. Il miglioramento qualitativo del materiale rotabile sui treni internazionali del Gottardo, che da questo profilo è considerato una linea di seconda categoria.

4. La creazione di un gruppo di lavoro misto Svizzera-Italia per il servizio viaggiatori, al quale dovrebbero pure partecipare i dirigenti responsabili locali delle ferrovie delle due nazioni. A questo gruppo deve essere affidato il compito di preparare un progetto concreto di treno suburbano tra il Ticino e la Lombardia.

b. A media scadenza

5. La realizzazione di un treno suburbano tra Lugano–Chiasso–Como–Milano, con cadenza oraria; tempo di percorrenza di 60 minuti e un materiale rotabile appropriato (composizione ad esempio cinque vetture con conduttore con trasformatore di corrente incorporato).

Texte de la motion du 4 octobre 1990

Le Conseil fédéral est prié de prendre, en collaboration avec les CFF, les mesures suivantes:

a. A court terme

1. Prévoir un arrêt de 2 à 3 minutes à Chiasso des quatre trains partant de Lugano à 09.18 h et 15.32 h et de Milan à 07.05 h et 19.30 h, sans toutefois allonger la durée du parcours, cet arrêt étant récupéré pendant le trajet. On tiendra ainsi compte des requêtes de Chiasso et du Mendrisiotto inférieur, tout en améliorant la compétitivité du rail par rapport à la route;

2. Diminuer sensiblement le temps de parcours des 16 autres trains internationaux circulant entre Lugano et Milan par une substantielle réduction (réalisable) de la durée actuelle de l'arrêt à Chiasso et par l'augmentation de la vitesse avec le recours à des locomotives plus puissantes;

3. Améliorer la qualité du matériel roulant des trains internationaux passant par le Gothard, car le matériel utilisé actuellement en fait une ligne de seconde catégorie;

Interpellation Cavadini Adriano Unterhalts- und Verbesserungsarbeiten am Bahnhof Lugano

Interpellation Cavadini Adriano Etat de la gare de Lugano

Interpellanza Cavadini Adriano Situazione alla stazione di Lugano

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	II
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	04
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	90.808
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	346-347
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 992

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