

95.3007

**Interpellation Pini**  
**Bahnhof und Militärflugplatz Ambri,**  
**Zentrale Ritom, PTT.**  
**Abbau von Arbeitsplätzen**

**Interpellanza Pini**  
**Stazione FFS di Ambri, ex aerodromo militare**  
**e centrale FFS, Ritom, PTT.**  
**Riduzione dei posti di lavoro**

**Interpellation Pini**  
**Gare et aéroport militaire d'Ambri,**  
**centrale de Ritom, PTT.**  
**Suppression de postes**

*Wortlaut der Interpellation vom 24. Januar 1995*

Der Interpellant ersucht den Bundesrat darum, die Öffentlichkeit sowie die Parlamentarier des Kantons Tessin und des Bundes so schnell wie möglich über die im Titel dieser Interpellation erwähnten Probleme zu informieren. Er bezieht sich dabei teilweise auch auf seine Interpellation vom 24. Januar 1995 und auf das Postulat vom 31. Mai 1994 (94.3192, «SBB-Kraftwerk am Ritomsee. Konzessionserneuerung»).

*Testo dell'interpellanza del 24 gennaio 1995*

L'interpellante, rifacendosi in parte al medesimo atto parlamentare presentato il 24 gennaio 1995 e al postulato del 31 maggio 1994 (94.3192, «Rinnovo concessione forze idriche FFS – lago Ritom»), chiede di informare al più presto l'opinione pubblica ed i parlamentari ticinesi e della Confederazione in merito ai problemi citati nel titolo dell'interpellanza.

*Texte de l'interpellation du 24 janvier 1995*

L'interpellateur, se référant pour partie à l'autre intervention parlementaire de même type qu'il a déposée ce 24 janvier 1995, ainsi qu'à son postulato du 31 mai 1994 «Concession des forces motrices des CFF au lac Ritom» (94.3192), demande que l'on renseigne au plus vite l'opinion publique et les parlementaires tessinois et fédéraux sur l'état des problèmes énumérés dans l'intitulé de la présente interpellation.

*Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires:* Keine – Nesuno – Aucun

*Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit*

La stampa quotidiana, a ritmi periodici, pubblica allarmanti informazioni riguardanti la perdita di posti di lavoro nei Cantoni di frontiera e, in particolare, nell'alto Ticino, riferendosi a impieghi federali. Lunedì, 23 gennaio scorso, un quotidiano ticinese riferiva delle comprensibili preoccupazioni espresse durante l'ultima riunione del comitato direttivo dell'Associazione dei Comuni della Leventina. Riassumo:

1. Maggio 1995, chiusura della stazione FFS di Ambri;
2. riduzione di posti di lavoro nella centrale FFS del Ritom;
3. avvenire civile dell'ex aerodromo militare di Ambri;
4. riduzione di posti di lavoro nell'ambito dei servizi permanenti militari, in particolare le guardie di fortificazione, di quelli delle PTT, senza compensi preannunciati.

L'interpellante, considerata la situazione viepiù degradata della congiuntura nelle Tre Valli superiori del Ticino, con particolare riferimento, nel caso specifico, all'alta Leventina, chiede al Consiglio federale di informare dettagliatamente il pubblico in merito alla globale diminuzione settoriale di posti di lavoro e di informare contemporaneamente in merito agli auspici ed attesi provvedimenti compensatori.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 16. August 1995*

*Risposta scritta del Consiglio federale del 16 agosto 1995*  
*Rapport écrit du Conseil fédéral du 16 août 1995*

Il Consiglio federale capisce le preoccupazioni dell'autore dell'interpellanza in merito alla riduzione di posti di lavoro in seno alle regie federali nel Cantone Ticino. Considerando la difficile situazione delle finanze federali, la pressione sempre maggiore esercitata sulle PTT e le FFS da parte della concorrenza e la riforma dell'«Esercito 95», le regie federali sono costrette ad attenersi sistematicamente a un'attenta gestione dei costi. Ciononostante, si tenta, nel limite del possibile, di evitare il verificarsi di casi estremi.

Il Consiglio federale risponde alle singole domande dell'autore dell'interpellanza come segue:

1. Con lettera del 29 dicembre 1993, le FFS hanno comunicato al Comune di Quinto che a partire dal 29 maggio 1994, la stazione di Ambri-Piotta sarebbe stata occupata unicamente dal lunedì al venerdì e che era previsto in futuro di trasformarla in stazione non occupata. Questo provvedimento fu comunicato oralmente ai rappresentanti del Comune di Quinto in occasione di un colloquio avvenuto il 26 novembre 1994 tra i rappresentanti della Direzione di Circondario II delle FFS e quelli del Comune. La relativa conferma scritta è stata inviata il 18 gennaio scorso.

La trasformazione di una stazione in stazione non occupata si rifà al concetto «Presenza in superficie» delle FFS. Tale concetto permette una riduzione dell'onere finanziario della Confederazione da parate delle FFS senza che vi sia tuttavia una riduzione dell'offerta ferroviaria sul territorio. Fattore determinante per decidere se è il caso di eliminare la presenza di personale in una stazione è il volume d'affari della stazione stessa in termini di traffico viaggiatori. La soglia fissata è pari ad un volume d'affari di 505 000 franchi all'anno (situazione del 1994). Il volume d'affari relativo al traffico viaggiatori raggiunto nel 1994 nella stazione di Ambri-Piotta ammonta solo a 72 678 franchi. Rispetto all'anno precedente si è registrato un calo di 29 833 franchi (meno 29 per cento). I costi relativi al personale di una stazione ammontano a 113 000 franchi (situazione del 1995) per una persona presente dal lunedì al venerdì.

Il 15 febbraio 1995, il Comune di Quinto ha inoltrato all'UFT una domanda per il rilascio di una decisione di prima istanza. La pratica è attualmente in corso. Dopo l'intervento della regione Tre Valli e dell'Associazione dei Comuni della Leventina, le FFS hanno offerto a questi gruppi di interesse l'alternativa di un modello di gerenza della stazione da affidare a terzi (vendita da parte di terzi) e che prevede la possibilità di dare in affitto l'infrastruttura. Dal canto loro, le FFS potrebbero partecipare al volume d'affari.

Considerata la critica situazione finanziaria delle FFS e della Confederazione, è difficile pensare ad altre soluzioni. Conformemente ad un contratto sociale, il collaboratori delle FFS tuttavia hanno la garanzia di ottenere un altro posto di lavoro, pur dovendo in controparte soddisfare alcune condizioni, come buone prestazioni, un comportamento ineccepibile e la disponibilità ad accettare un altro lavoro.

2. Attualmente sono in corso negoziati tra le FFS e il governo del Cantone Ticino riguardo al rilascio di una concessione relativa alla centrale idroelettrica del Ritom. Le FFS hanno inviato al Cantone un progetto di concessione. La decisione su un'eventuale riduzione dei posti di lavoro seguirà solo dopo il rilascio della concessione e l'approvazione del relativo progetto. Il Comune di Quinto è già stato informato a questo proposito.

3. Alla fine del 1994 l'aerodromo militare di Ambri non svolge più la sua normale funzione nell'ambito dell'aviazione militare. L'esercito deciderà prossimamente quali impianti o parti di essi potranno ancora essere utilizzati a fini militari.

Già prima della soppressione definitiva della funzione di aerodromo militare, l'Ufficio federale dell'aviazione civile ha autorizzato l'impiego dell'aerodromo di Ambri a fini civili su base contrattuale.

Inoltre il nostro Collegio ha ordinato, nel quadro della sua politica di pianificazione del territorio, un progetto specifico intitolato «Infrastruttura dell'aviazione» (piano federale degli aerodromi). In collaborazione con il Cantone Ticino, tale progetto verrà completato con dichiarazioni relative ad un impiego ulteriore dell'ex aerodromo militare di Ambri nel settore dell'aviazione civile.

4. La pianificazione del personale all'interno del DMF non è ancora conclusa; tuttavia, è probabile che l'amministrazione militare federale riduca il numero di posti di lavoro nel Sopraceneri, senza che venga colpito in particolar modo il Corpo della Guardia delle fortificazioni. Verranno prese in considerazione soprattutto le ripercussioni sociali della pianificazione del personale del DMF, offrendo, nella misura del possibile, altre possibilità di impiego accettabili a chi è rimasto colpito dalla soppressione di posti di lavoro.

Nel quadro della riforma in atto nell'esercito e nel dipartimento e a causa dei tagli massicci praticati alle finanze del DMF, in pochi anni quest'ultimo dovrà sopprimere un totale di 5000 posti di lavoro. Vista la situazione economica particolarmente tesa del Ticino, il DMF ha preso le misure di ristrutturazione previste in un'ottica regionale e favorendo il Cantone. Infatti, la soppressione di posti di lavoro in Ticino è stata solo dell'8 per cento rispetto al 23 per cento nelle altre regioni (secondo le attuali cifre). In particolare, si è rinunciato alla chiusura dell'aerodromo militare di Lodrino.

Anche le PTT si vedono costrette ad applicare provvedimenti di risparmio a tutti i livelli e misure di razionalizzazione molto severe, a causa della crisi economica svizzera in generale, del parziale rallentamento del traffico postale, della maggiore concorrenza internazionale e della conseguente pressione sui costi e sulle tariffe. Il numero dei posti di lavoro è diminuito in tutte le direzioni di circondario, in particolare in quelle dei centri economici dell'Altipiano.

Tra il 1992 e il 1994, le PTT hanno ridotto il personale del Cantone Ticino del 3 per cento, vale a dire di 54 unità. Tale percentuale è comunque inferiore alla media svizzera pari al 5,7 per cento. Tali provvedimenti sono da ricondurre al progetto «Contenimento dei costi» (ristrutturazione e concentrazione della logistica nel settore della posta-lettere e della posta-pacchi, potenziamento dell'automatizzazione relativa alla codificazione della distribuzione e della spartizione per la distribuzione, ecc.), nonché alle misure di razionalizzazione degli uffici dei conti correnti postali.

Nel settore delle telecomunicazioni, tra il 1992 e il 1994 il personale del Cantone Ticino è stato ridotto del 6,5 per cento, vale a dire di 72,5 unità, rispetto alla media svizzera del 6,3 per cento. Per compensare gli effetti di tali provvedimenti, è stato istituito nell'ambito di un nuovo progetto a Bellinzona un «Centro servizi riparazioni», nel quale lavorano attualmente 30 persone. Inoltre, è stato creato a Lugano un centro di competenze «Mobilcom», dove hanno trovato impiego 15 persone.

*Erklärung des Interpellanten: teilweise befriedigt*  
*Déclaration de l'interpellateur: partiellement satisfait*

95.3210

## Interpellation Schweingruber

### «Bahn 2000» und Regionalverkehr

### «Rail 2000» et trafic régional

*Wortlaut der Interpellation vom 6. Juni 1995*

Der Bundesrat ist eingeladen, sich zu folgender Frage zu äussern: Ist er bereit, bei den SBB zu intervenieren und sich für den Verzicht auf die Änderung des Statuts des Eisenbahnknotenpunkts Delémont und für das globale Festhalten am Ziel der «Bahn 2000», nämlich der besseren Koordination von Schnell-, Intercity- und Regionalzügen, einzusetzen?

*Texte de l'interpellation du 6 juin 1995*

Le Conseil fédéral est invité à dire s'il est disposé à intervenir auprès des CFF afin qu'il soit renoncé à modifier le statut de la gare étoile de Delémont et afin que soit maintenu globalement l'objectif de «Rail 2000» tendant à favoriser la coordination des trains directs et intercity avec le trafic régional?

*Mitunterzeichner – Cosignataires: Comby, Theubet (2)*

*Schriftliche Begründung – Développement par écrit*

Le peuple suisse a voté avec enthousiasme le concept «Rail 2000» le 6 décembre 1987. Il faut dire que, déjà dans son message aux Chambres fédérales du 16 décembre 1985, Le Conseil fédéral s'était montré particulièrement convaincant.

Parmi les arguments les plus décisifs, il alléguait notamment: «Des liaisons plus fréquentes, moins de changements de trains, de meilleures correspondances dans les gares de jonction, une réduction de la durée globale des voyages et des prestations supplémentaires attrayantes, tels sont les objectifs de 'Rail 2000'» (page 2). «... le trafic régional sera mieux intégré dans le trafic sur de longues distances que ce n'est le cas à l'heure actuelle .... Dans le projet 'Rail 2000', l'horaire est conçu de manière à établir de bonnes correspondances dans le plus grand nombre possible de noeuds ferroviaires» (page 2). «Une nouvelle offre ferroviaire, qui vise à influencer en faveur du rail la répartition du trafic, doit offrir des avantages notables à toutes les régions du pays, urbaines et rurales, ainsi qu'aux usagers actuels et futurs» (page 12). «... davantage de liaisons seront offertes dans le trafic des trains intercity et des trains directs et le trafic régional y sera intégré de manière optimale» (page 17). «Les trains régionaux ont une double fonction: ils relient les régions à leurs centres et assurent la liaison avec le réseau suprarégional. La solution idéale consisterait à satisfaire simultanément tous les besoins. Cela est possible chaque fois que les convois de toutes les lignes se trouvent en même temps dans les gares de jonction (par exemple Delémont, Lucerne, Winterthur) ou dans les noeuds ferroviaires purement régionaux tels que Payerne» (page 21).

Or, il semble que la réalisation de «Rail 2000» prenne une direction fondamentalement différente, s'agissant en particulier du trafic régional. L'on apprend en effet que les CFF prévoiraient de démanteler certains noeuds ferroviaires par la modification des horaires. Ainsi et en particulier, la gare étoile de Delémont serait directement touchée par des changements d'horaires impliquant pour les usagers empruntant les trains régionaux une durée d'attente de l'ordre de 20 minutes, alors que la coordination est parfaitement assurée actuellement. Un tel changement aurait, à n'en pas douter, des conséquences particulièrement néfastes pour toute la région jurassienne. Une offre ferroviaire aussi peu attrayante détournerait visiblement du rail la plupart des usagers des trains régionaux, qui préféreraient alors utiliser d'autres moyens de transport. A terme et vu le constant souci de rationalisation des CFF, une telle désaffectation risquerait ni plus ni moins de remettre en cause l'existence même de tout le réseau ferroviaire jurassien.

Une situation à ce point dommageable pour la région concernée irait visiblement à l'encontre de ce qui était justement envisagé et promis dans le concept «Rail 2000».

Dans ces conditions, j'invite le Conseil fédéral à me faire savoir s'il est disposé à intervenir auprès des CFF afin qu'il soit renoncé à modifier le statut de la gare étoile de Delémont et afin que soit maintenu globalement l'objectif «Rail 2000» tendant à favoriser la coordination des trains directs et intercity avec le trafic régional.

*Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 30. August 1995*

*Rapport écrit du Conseil fédéral du 30 août 1995*

1. Effectivement, la première étape de «Rail 2000» diminuera l'offre de correspondances pour les trains régionaux à Delémont, ce que déplorent tant les CFF que le DFTCE. La

**Interpellation Pini Bahnhof und Militärflugplatz Ambri, Zentrale Ritom, PTT. Abbau von Arbeitsplätzen**

**Interpellation Pini Gare et aérodrome militaire d'Ambri, centrale de Ritom, PTT. Suppression de postes**

**Interpellanza Pini Stazione FFS di Ambri, ex aerodromo militare e centrale FFS, Ritom, PTT. Riduzione dei posti di lavoro**

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1995
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	95.3007
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	06.10.1995 - 08:00
Date	
Data	
Seite	2243-2244
Page	
Pagina	
Ref. No	20 026 229

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.