

CH_VB 94.349 6 vom 29. November 1994

Bundesverwaltung, 1994-11-29, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_94.349_6

FR: CH_VB 94.349 6 du 29 novembre 1994

IT: CH_VB 94.349 6 del 29 novembre 1994

Volltext

Interpellation Camponovo 978 N 24 mars 1995 #ST# 94.3496 Interpellation Pini «Bahn 2000» Interpellanza Pini «Ferrovia 2000» Interpellation Pini «Rail 2000» Wortlaut der Interpellation vom 29. November 1994 Unter Bezugnahme auf eine Dokumentation, die mir Herr Hans Giezendanner zugestellt hat, bitte ich die zuständigen Bundesbehörden um ausführliche Information über den Neubau des Bahnnetzes «Bahn 2000». Im besonderen stelle ich die Frage, ob es zutrifft, dass die für die Gotthardlinie vorgesehenen «Pendolini» technische Nachteile aufweisen, wie dies dem Bericht über die erste Etappe von «Bahn 2000», Ziffer 145, zu entnehmen ist. Ferner möchte ich wissen, ob sich das Konzept «Bahn 2000» mit Hochgeschwindigkeitszügen (TGV) realisieren lässt und ob solche schnellen Züge auch auf der Gotthardlinie eingesetzt werden könnten; diese leidet zurzeit eindeutig darunter, dass auf den nationalen und internationalen Nord-Süd-Verbindungen sowohl die Zahl von direkten, schnellen Zügen als auch deren Qualität abgenommen hat. Testo dell'interpellanza del 29 novembre 1994 Facendo riferimento ad una documentazione inviata dal signor Hans Giezendanner, chiedo all'autorità federale competente di informare, compiutamente, in merito alla nuova costruzione della rete ferroviaria «Ferrovia 2000». In particolare chiedo se i «Pendolini», previsti anche sulla linea del San Gottardo, presentano inconvenienti tecnici come rilevato nel rapporto relativo alla prima tappa «Ferrovia 2000», paragrafo 145. L'interpellante chiede, infine, se l'operazione «Ferrovia 2000» può essere realizzata tenendo conto dei treni a grande velocità (TGV) e se tali convogli ferroviari veloci potrebbero essere utilizzati anche sulla linea del San Gottardo, la quale soffre tuttora di una palese decadenza qualitativa e non solo quantitativa di convogli ferroviari diretti e, dunque, veloci, per i collegamenti territoriali e internazionali Nord-Sud. Texte de l'interpellation du 29 novembre 1994 Me référant à une documentation qui m'a été envoyée par M. Hans Giezendanner, je prie l'autorité fédérale compétente de communiquer tous les renseignements utiles concernant la construction du réseau de «Rail 2000». En particulier, je désire savoir si les convois de type «Pendolino» prévus notamment sur la ligne du Saint-Gothard présentent des inconvénients techniques comme mentionné dans le rapport relatif à la première étape de «Rail 2000» (ch. 145). Je demande enfin s'il est possible de réaliser le projet «Rail 2000» en prenant en considération les trains à grande vitesse (TGV), et si de telles rames rapides pourraient être utilisées également sur la ligne du Saint-Gothard, qui souffre actuellement d'un net déclin qualitatif et non seulement quantitatif en ce qui concerne les convois directs - autrement dit rapides - pour les liaisons intérieures aussi bien qu'internationales entre le nord et le sud.

Mitunterzeichner - Cofirmatari - Cosignataires: Keine - Nessuno - Aucun Schriftliche Begründung - Motivazione scritta - Développement par écrit L'autore rinuncia alla motivazione e desidera una risposta scritta Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 15. Februar 1995 Risposta scritta del Consiglio federale del 15 febbraio 1995 Rapport écrit du Conseil fédéral du 15 février 1995 I treni ad alta velocità necessitano tracciati separati

per poter viaggiare a velocità elevate; i treni a cassa inclinabile invece permettono di aumentare la velocità media e la velocità massima anche sulla rete esistente. E' per tale motivo che sono particolarmente interessanti. La prima tappa del progetto «Ferrovia 2000» prevede l'introduzione di treni di questo tipo sulle tratte Ginevra/Losanna-Zurigo-San Gallo e Ginevra/Losanna-Basilea. Si potranno così evitare lavori su queste tratte senza dover tuttavia rinunciare alla qualità dell'offerta. Inoltre, grazie all'impiego dei treni a cassa inclinabile, si considerano equivalenti la linea ai piedi del Giura Ginevra/Losanna-Bienne-Olten e la linea dell'Altipiano Ginevra/Losanna-Berna-Olten, proprio come era stato deciso dalle Camere federali durante la discussione del progetto. Nel punto 145 del rapporto concernente la prima tappa di «Ferrovia 2000» non si parla di inconvenienti tecnici dei «Pendolini». Si fa anzi notare che oggi, grazie a materiali d'armamento della linea e a dispositivi di sicurezza migliori, si può disporre di sistemi affidabili. Tuttavia nel rapporto si fa riferimento a tre inconvenienti dei «Pendolini» in merito all'esercizio: - il numero di posti a sedere, riferito alla lunghezza del convoglio, è inferiore rispetto a quello di un treno normale (una versione a due piani non è realizzabile per motivi tecnici); - il costo dei posti a sedere è superiore a quello dei treni convenzionali; - le spese di energia e di manutenzione sono più elevate rispetto a quelle dei treni normali. Per questi motivi, l'impiego di treni ad alta velocità nell'ambito del progetto «Ferrovia 2000» è giustificato unicamente laddove i treni a cassa inclinabile non presentano una capacità sufficiente, come avviene tra Berna e Zurigo. Ma per sfruttare a pieno il potenziale di velocità di questo tipo di treni sono necessarie nuove linee, quale quella Mattstetten-Rothrist che fa parte della prima tappa di «Ferrovia 2000». Sulla linea del San Gottardo la qualità dei collegamenti nord-sud, sia nazionali che internazionali, non peggiorerà; inoltre, l'offerta aumenterà. Con l'entrata in funzione della NTFA, i treni ad alta velocità circoleranno sulla linea del San Gottardo a più di 200 km/h. Sino ad allora, a partire dalla primavera 1996 o 1997, sulla linea Zurigo-Milano verranno utilizzate tre composizioni di «Pendolini», che permetteranno tempi di percorrenza più brevi.

Erklärung des Interpellanten: befriedigt
Déclaration de l'interpellateur: satisfait #ST# 94.3527 Interpellation Camponovo Castelletti SA. Aktienverkauf durch die SBB Interpellanza Camponovo Cessione di azioni Castelletti SA da parte del le FFS Interpellation Camponovo CFF. Vente d'actions de Castelletti SA
Wortlaut der Interpellation vom 12. Dezember 1994 Es wurde bekannt, dass die SBB einen bedeutenden Teil ihrer Beteiligung an der Speditionsfirma Castelletti SA in Chiasso abgetreten haben. Wenn die Informationen stimmen, befindet

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali Interpellation Pini «Bahn 2000» Interpellation Pini «Rail 2000» Interpellanza Pini «Ferrovia 2000» In Amtliches Bulletin der Bundesversammlung Dans Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale In Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale Jahr 1995 Année Anno Band II Volume Volume Session Frühjahrssession Session Session de printemps Sessione Sessione primaverile Rat Nationalrat Conseil Conseil national Consiglio Consiglio nazionale Sitzung 17 Séance Seduta Geschäftsnummer 94.3496 Numéro d'objet Numero dell'oggetto Datum 24.03.1995 - 08:00 Date Data Seite 978-978 Page Pagina Ref. No 20 025 538 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.