

Zusammenarbeit Schweiz/Italien im Bahn- und Strassenbereich

Bern, 18.11.2010 - Der Lenkungsausschuss Schweiz – Italien traf sich am 12. November in Lecco (I) zu seiner 7. Sitzung. Im Mittelpunkt der Gespräche standen die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen zwischen den beiden Ländern, insbesondere technische Anpassungen sowie Infrastrukturausbauten zur Sicherstellung der erforderlichen Kapazitäten für den Personen- und den Güterverkehr. Mehrere Sanierungsprojekte werden derzeit aufeinander abgestimmt.

Das Gremium wurde auf Schweizer Seite vom Direktor des Bundesamtes für Verkehr (BAV) Peter Füglistaler geleitet. Der italienischen Delegation stand der Vizeminister Roberto Castelli vor. Der Lenkungsausschuss ist für die Umsetzung der bilateralen „Vereinbarung über die Gewährleistung der Kapazität der wichtigsten Anschlussstrecken der NEAT an das italienische Hochleistungsnetz“ zuständig.

An der Sitzung betonten Vertreterinnen und Vertreter beider Länder die Wichtigkeit von leistungsfähigen Bahnverbindungen, insbesondere im Zusammenhang mit der schweizerischen Verlagerungspolitik, aber auch für den Personenverkehr. Schwerpunkt war diesmal die stetig zunehmende Nachfrage nach Schienenkapazitäten für den grossprofiligen Güterverkehr (4 m Eckhöhe).

Infrastrukturausbau für die grenzüberschreitenden Bahnverbindungen zwischen der Schweiz und Italien

Die laufenden Projekte werden ohne grössere Probleme umgesetzt. So schreiten die Bauarbeiten für die internationale Verbindung Mendrisio – Varese in beiden Ländern planmässig voran. Die Inbetriebnahme ist für 2013 vorgesehen. Auch die laufende Sanierung des Kehrtunnels bei Varzo auf der Simplonlinie verläuft wie geplant. Nach Abschluss der Arbeiten sind auf den Nord-Süd-Verbindungen weitere Sanierungsprojekte geplant: 2011 auf der Strecke via Luino die Lärmsanierung bei Gamborogno am Lago Maggiore und 2012 – 2014 die Sanierung des Simplontunnels. Strassenseitig erfolgen 2015/2016 die Sanierung der Simplonstrasse und nach 2020 die Sanierung des Gotthardstrassentunnels. All diese Projekte sollen in der Umsetzung aufeinander abgestimmt werden.

In betrieblicher Hinsicht werden Pünktlichkeit und Sicherheit des Verkehrs insbesondere auf der Simplonstrecke im Rahmen einer Task Force bearbeitet, um die Qualität auf der Strecke zu verbessern.

Mittelfristig sind in beiden Ländern Massnahmen erforderlich, um das prognostizierte Verkehrsvolumen aufnehmen zu können. Italien plant, bis 2015 verschiedene so genannte „leichte“ Massnahmen umzusetzen, wie etwa vier Kreuzungsstellen zwischen Premosello und Vignale sowie technologische Anpassungen zur Verkürzung der Zugfolgezeiten auf den Strecken Bivio Rosales – Monza und Gallarate – Parapiago. In der Schweiz erfolgt bis 2017 resp. 2019 die Fertigstellung der Basistunnel Gotthard und Ceneri; zusätzlich sind in der Schweiz auf beiden Nord-Süd-Achsen im Rahmen des Projekts Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB) Massnahmen von maximal CHF 700 Mio. vorgesehen.

Auf beiden Seiten wird zudem der kombinierte Güterverkehr weiterentwickelt. Italien plant den kapazitätsmässigen Ausbau des Knotens Novara sowie den Bau der Gronda Est (Seregno – Bergamo). In der Schweiz wird der Ausbau bis 2020 der Gotthard-Achse für RoLa-Züge mit einer Eckhöhe von 4 m abgeklärt. Werden all diese Massnahmen umgesetzt, sind kapazitätsmässig bis 2020 keine Engpässe absehbar.

Auch langfristig sind in beiden Ländern aufeinander abgestimmte Interventionen in Abklärung: In der Schweiz handelt es sich um Massnahmen im Rahmen von Bahn 2030 sowie um den Vierspurausbau zwischen Lugano und Chiasso. In Italien und in der Schweiz wird der Ausbau der Luinostrecke für den Güterverkehr vertieft abgeklärt sowie in Italien zusätzlich auch der Viergleisusbau zwischen Bivio Rosales – Seregno – Monza.

Des Weiteren wurde beschlossen, die Einrichtung einer neuen fünften Arbeitsgruppe „Schifffahrt“ genauer zu prüfen. Die beiden Länder werden diesbezüglich Kontakt aufnehmen, um die Einzelheiten zu klären.

Collaboration italo-suisse dans les secteurs ferroviaire et routier

Berne, 18.11.2010 - Le comité de pilotage italo-suisse s'est réuni en 7e séance le 12 novembre à Lecco (I). Les discussions ont surtout porté sur les liaisons ferroviaires transfrontalières entre les deux pays, notamment les adaptations techniques et infrastructurelles propres à assurer les capacités du transport des voyageurs et des marchandises. Plusieurs projets d'assainissement sont en cours d'harmonisation.

La délégation suisse était dirigée par le directeur de l'Office fédéral des transports (OFT), Peter Füglistaler, et côté italien par le vice-ministre Roberto Castelli. Le comité de pilotage répond de la mise en œuvre de la « convention bilatérale concernant la garantie de la capacité des principales lignes reliant la nouvelle ligne ferroviaire suisse à travers les Alpes (NLFA) au réseau italien à haute performance (RHP) ».

Les représentants des deux pays ont souligné lors de la séance l'importance de liaisons ferroviaires performantes, particulièrement celles liées à la politique suisse de transfert du fret, mais aussi celles du transport des voyageurs. L'accent a été placé sur la demande, en croissance constante, de capacités ferroviaires pour le trafic marchandises à grand gabarit (4 m de hauteur aux angles).

Aménagement de l'infrastructure des liaisons ferroviaires italo-suisse transfrontalières

Les projets en cours se concrétisent sans problème majeur. Les chantiers de la liaison Mendrisio – Varese progressent de part et d'autre conformément aux échéances. La mise en exploitation est prévue pour 2013. La réfection du tunnel hélicoïdal près de Varzo sur la ligne du Simplon se déroule selon les planifications. Une fois les travaux achevés, d'autres projets de réfection sont agendés concernant les liaisons nord-sud : en 2011 les mesures anti-bruit près de Gamborogno (lac Majeur) sur le tronçon passant par Luino et, entre 2012 et 2014, la réfection du tunnel du Simplon. Côté routes, c'est en 2015/2016 qu'aura lieu l'assainissement de la route du Simplon puis, après 2020, celui du tunnel routier du St-Gothard. Tous ces projets se réaliseront en concertation les uns avec les autres.

Du point de vue opérationnel, une Task Force veillera à la ponctualité et à la sécurité du trafic, notamment sur le tronçon du Simplon, ceci afin d'améliorer la qualité.

À moyen terme, les prévisions rendent nécessaires des mesures dans les deux pays afin d'absorber les volumes de trafic. L'Italie prévoit de mettre en place d'ici à 2015 différentes mesures dites « légères » telles que quatre croisements entre Premosello et Vignale, puis de procéder à des adaptations d'ordre technologique afin d'augmenter la fréquence des trains sur les tronçons Bivio Rosales – Monza et Gallarate – Parapiago. En Suisse, les tunnels de base du St-Gothard et du Ceneri seront achevés d'ici à respectivement 2017 et 2019 ; des mesures pour un montant maximal de 700 millions

de francs sont en outre prévues sur les deux axes nord-sud, dans le contexte du projet de développement de l'infrastructure ferroviaire (ZEB).

De part et d'autre, le transport combiné continue aussi à se développer. L'Italie projette l'expansion des capacités du nœud de Novare et la construction de la Gronda Est (Seregno – Bergame) ; la Suisse tire au clair les possibilités d'adapter d'ici à 2020 l'axe du St-Gothard aux trains de la chaussée roulante dont la hauteur aux angles fait 4 m. Si toutes ces mesures se concrétisent, il n'y aura pas de goulet d'étranglement à redouter d'ici à 2020.

A long terme aussi, l'Italie et la Suisse étudient des interventions concertées les unes avec les autres : des mesures du projet Rail 2030 et une extension à quatre voies entre Lugano et Chiasso. Les deux pays mènent en outre des études fouillées sur l'aménagement du tronçon de Luino afin d'y permettre la circulation du trafic marchandises. Quant à l'Italie, elle examine également l'extension à quatre voies du tronçon Bivio Rosales – Seregno – Monza.

Il a par ailleurs été décidé d'étudier de plus près l'instauration d'un cinquième groupe de travail, consacré à la navigation. Les deux pays vont se contacter pour en clarifier les détails.

Collaborazione italo-svizzera nel settore dei trasporti stradali e ferroviari

Berna, 18.11.2010 - Il 12 novembre 2010 si è svolta a Lecco (Italia) la 7a riunione del Comitato direttivo italo-svizzero. I lavori erano incentrati sui collegamenti ferroviari tra i due Paesi, con particolare attenzione agli adeguamenti tecnici e potenziamenti infrastrutturali occorrenti per assicurare le necessarie capacità nel traffico viaggiatori e merci. Il Comitato ha inoltre discusso di vari progetti di risanamento in fase coordinamento.

La Delegazione svizzera era diretta dal Direttore dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) Peter Füglistaler, quella italiana dal Viceministro ai Trasporti Roberto Castelli. Il Comitato ha il compito di assicurare l'applicazione della convenzione sulla garanzia della capacità delle principali linee che collegano AlpTransit alla rete italiana ad alta capacità.

Durante la riunione è stata sottolineata da entrambe le parti l'importanza di disporre di collegamenti ferroviari efficienti, in particolare ai fini della politica svizzera di trasferimento del traffico merci ma anche per il traffico viaggiatori. Nel corso della riunione si è affrontata soprattutto la costante crescita della domanda di capacità infrastrutturali per il traffico merci ferroviario di grande profilo (4 m di altezza agli angoli).

Potenziamento dell'infrastruttura per il traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Italia

I lavori procedono senza particolari difficoltà. La costruzione della tratta Mendrisio – Varese avanza in entrambi i Paesi secondo programma; l'inaugurazione è prevista per il 2013. Anche il risanamento della galleria elicoidale di Varzo, lungo la linea del Sempione, si svolge regolarmente. In futuro si effettueranno altri risanamenti sugli assi nord-sud, ossia quello acustico del tratto del Gamborogno sul Lago Maggiore lungo la linea di Luino nel 2011 e il risanamento della galleria del Sempione tra il 2012 e il 2014. Nel 2015 e 2016 sarà poi risanata la strada del Sempione e, dopo il 2020, la galleria stradale del San Gottardo. Questi interventi andranno coordinati.

Sul piano dell'esercizio, una task force è stata incaricata di occuparsi degli aspetti della puntualità e della sicurezza per migliorare la qualità dei trasporti, in particolare per quanto concerne la tratta del Sempione.

In ambedue i Paesi si impongono provvedimenti a medio termine per far fronte al pronosticato aumento del traffico. L'Italia prevede di attuare entro il 2015 una serie di interventi minori, quali la realizzazione di quattro punti d'incrocio tra Premosello e Vignale o adeguamenti tecnologici per ridurre l'intervallo tra i treni sulle tratte Bivio Rosales – Monza e Gallarate – Parapiago. La Svizzera ultimerà entro il 2017 la galleria di base del San Gottardo ed entro il 2019 quella del Monte Ceneri; nel programma concernente il futuro sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) sono inoltre contemplate misure per ben 700 milioni di franchi concernenti i due assi nord-sud.

Tutti e due i Paesi promuovono inoltre lo sviluppo del traffico merci combinato. L'Italia prevede di aumentare le capacità del nodo di Novara e di realizzare la tratta denominata Gronda Est (Seregno – Bergamo). La Svizzera si incarica di chiarire la possibilità di ampliare entro il 2020 il profilo dell'asse del San Gottardo in modo da consentire la circolazione di convogli della strada viaggiante con un'altezza di 4 m agli angoli. L'attuazione di tali misure eviterebbe l'insorgere di problemi di capacità fino al 2020.

Nei due Paesi sono altresì allo studio interventi a lungo termine da coordinare tra di loro. Sul fronte svizzero si tratta di progetti previsti dal programma Ferrovia 2030 e dell'ampliamento a quattro binari della linea Lugano – Chiasso. In Italia riguardano l'ampliamento a quattro binari della tratta Bivio Rosales – Seregno – Monza e il potenziamento della linea di Luino per il traffico merci, da approfondire in collaborazione con la Svizzera.

Il Comitato direttivo ha inoltre deciso di esaminare più da vicino l'opportunità di istituire un quinto gruppo di lavoro, dedicato alla navigazione. I responsabili dei due Paesi chiariranno d'intesa i dettagli.

Flughafen Zürich: Luftraum für Südanflüge bei schlechtem Wetter verfügbar

Bern, 18.11.2010 - Um wetterbedingte Südanflüge auf den Flughafen Zürich durchführen zu können, muss die Flugsicherung den entsprechenden Luftraum kontrollieren können. Das BAZL hat nun das dafür erforderliche Verfahren in Kraft gesetzt.

Anflüge auf den Flughafen Zürich erfolgen im Normalfall von Norden. Bei ungünstigen Windverhältnissen, die dazu führen könnten, dass Flugzeuge mit zu starkem Rückenwind landen, werden die Anflüge von Osten durchgeführt. Weiter finden aufgrund der Sperrzeiten in der deutschen Verordnung Anflüge morgens von Süden und abends von Osten statt. Sofern aus Wettergründen eine Landung in Zürich weder aus Richtung Norden noch von Osten her möglich ist, erlaubt das Betriebsreglement des Flughafens ausnahmsweise auch Anflüge von Süden ausserhalb der deutschen Sperrzeiten. Diese Situation kann bei starkem Nordwind und schlechter Sicht - zum Beispiel wegen Nebels oder Schneefalls - entstehen. Ohne diese Ausnahmeregelung müsste der Flughafen bei derartigen Wetterlagen den Betrieb einstellen.

Für eine sichere Abwicklung von Südanflügen muss die Flugsicherung Skyguide den Verkehr im entsprechenden Luftraum kontrollieren, das heisst - technisch gesprochen - den Luftraum aktivieren können. Einflüge in einen kontrollierten Luftraum benötigen eine Bewilligung von Skyguide. Dieses Erfordernis gilt heute grundsätzlich nur während den deutschen Sperrzeiten. Aus Sicherheitsgründen soll die Luftraum-Regelung nun gemäss einem definierten Verfahren ausnahmsweise auch ausserhalb dieser Zeiten in Kraft gesetzt werden können. Das BAZL hat vor seiner Entscheidung die aviatischen Kreise angehört.

Bei dem Verfahren zur Aktivierung des Luftraumes handelt es sich um eine rein vorsorgliche Massnahme aufgrund von Wetterprognosen. Anflüge von Süden erfolgen erst, wenn die entsprechende Wetterkonstellation mit starkem Nordwind und ungenügender Sicht für Ostanflüge tatsächlich eintritt. In den letzten beiden Jahren musste der Flughafen zweimal kurzfristig Gesuche für eine ausserordentliche Aktivierung des Luftraumes stellen und sich auf Südanflüge ausserhalb der deutschen Sperrzeiten vorbereiten. Die tatsächliche Wetterkonstellation erforderte damals jedoch keine Südlandungen. Die im Rahmen des Prozesses Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) für den Flughafen Zürich erstellten Betriebsvarianten sehen ebenfalls Südanflüge aus Wettergründen vor.

Aéroport de Zurich: approches par le sud désormais aussi possibles en cas de météo défavorable

Berne, 18.11.2010 - L'OFAC a entériné la procédure d'activation de l'espace aérien contrôlé réservé aux approches par le sud à l'aéroport de Zurich lorsque les conditions météorologiques sont défavorables.

Normalement, les aéronefs atterrissent à l'aéroport de Zurich par le nord, sauf en cas de vent arrière excessif où les aéronefs atterrissent par l'est. Lors des périodes d'interdiction de survol imposées par la réglementation allemande, ils atterrissent par le sud (le matin) et par l'est (le soir). Or, lorsque les conditions météorologiques sont telles que tout atterrissage par l'est ou par le nord est impossible, le règlement d'exploitation de l'aéroport autorise exceptionnellement les atterrissages par le sud en dehors des périodes d'interdiction de survol décrétées par l'Allemagne. C'est le cas notamment lorsqu'un fort vent du nord est conjugué à des mauvaises conditions de visibilité (brouillard, neige, etc.). Sinon, l'aéroport serait contraint de suspendre son activité.

Afin de sécuriser les atterrissages par le sud, le service de la navigation aérienne - c'est-à-dire Skyguide - assure le contrôle du trafic dans l'espace aérien emprunté par les aéronefs ; autrement dit, il « active » l'espace aérien correspondant. Les aéronefs ne peuvent circuler dans un espace aérien contrôlé qu'avec l'autorisation de Skyguide. A l'heure actuelle, l'espace aérien contrôlé réservé aux approches par le sud n'est en principe actif que durant les périodes d'interdiction de survol prévues par la réglementation allemande. Par mesure de sécurité, il sera désormais possible d'activer à titre exceptionnel et selon une procédure prédéfinie cet espace aérien aussi en dehors de ces périodes. L'OFAC a consulté les milieux de l'aviation avant de prendre sa décision.

L'espace aérien ne serait activé qu'à titre préventif en fonction des prévisions météorologiques. Les approches par le sud n'auraient effectivement lieu que si les prévisions météorologiques défavorables se réalisent. Au cours des deux dernières années, l'aéroport a dû, à deux reprises, demander en urgence d'activer exceptionnellement cet espace aérien en vue d'autoriser des atterrissages par le sud en dehors des périodes d'interdiction décrétées par l'Allemagne. A chaque fois, aucun

atterrissage par le sud n'avait finalement eu lieu. Les trois variantes d'exploitation élaborées pour l'aéroport de Zurich dans le cadre du processus relatif au Plan sectoriel de l'infrastructure aéronautique (PSIA) prévoient également des approches par le sud en cas de conditions météorologiques défavorables. Le projet de fiche PSIA pour l'aéroport de Zurich, lequel intègre ces trois variantes, a fait l'objet d'une procédure d'audition publique qui s'est achevée fin octobre.

Aeroporto di Zurigo: spazio aereo disponibile per gli atterraggi da sud in caso di maltempo

Berna, 18.11.2010 - Affinché, in caso di maltempo, sia possibile effettuare atterraggi da sud all'aeroporto di Zurigo, i servizi di sicurezza aerea devono poter controllare il corrispondente spazio aereo. L'UFAC ha fissato la procedura necessaria a tale scopo.

Di regola, gli atterraggi all'aeroporto di Zurigo avvengono da nord. In condizioni di vento sfavorevoli, tali da costringere i piloti ad atterrare con vento in coda troppo forte, gli avvicinamenti vengono effettuati da est. Inoltre, a causa delle restrizioni di volo imposte da un'ordinanza tedesca, la mattina gli atterraggi avvengono da sud e la sera da est. Qualora, in presenza di cattive condizioni meteorologiche, non fosse possibile atterrare a Zurigo né da nord né da est, a titolo eccezionale il regolamento d'esercizio dello scalo consente atterraggi da sud anche al di fuori delle ore di chiusura imposte dalle autorità tedesche. Tale situazione può verificarsi in condizioni di forte vento da nord e visibilità molto scarsa, ad esempio a causa di banchi di nebbia o precipitazioni nevose. Senza questa regola derogatoria, in presenza delle citate condizioni meteorologiche l'aeroporto di Zurigo dovrebbe venire temporaneamente chiuso.

Affinché gli avvicinamenti da sud possano essere effettuati in condizioni di sicurezza, la società Skyguide deve controllare il relativo spazio aereo ossia, in gergo tecnico, deve poter attivare tale spazio. Gli aerei possono entrare in uno spazio aereo controllato soltanto previa autorizzazione di Skyguide. Oggi, tale regola vale per principio soltanto durante le ore di blocco imposte dalla Germania. Per ragioni di sicurezza, a titolo eccezionale le norme che disciplinano l'utilizzazione dello spazio aereo devono ora poter essere fissate in una procedura definitiva anche al di fuori delle ore di blocco. Prima di prendere una decisione in merito, l'UFAC ha provveduto a consultare gli ambienti aeronautici.

La procedura relativa all'attivazione dello spazio aereo costituisce una misura puramente cautelare, da applicare in determinate condizioni meteorologiche. In futuro sarà possibile effettuare atterraggi da sud soltanto in presenza di forti venti da nord, combinati con insufficiente visibilità per gli avvicinamenti da est. Negli ultimi due anni, l'aeroporto di Zurigo è stato costretto a chiedere a due riprese, e a breve termine, un'attivazione straordinaria dello spazio aereo per prepararsi agli atterraggi da sud al di fuori delle ore di blocco tedesche. Le effettive condizioni meteorologiche a quel momento non hanno però reso necessario alcun atterraggio da sud. Anche le varianti d'esercizio definite nel quadro del Piano settoriale dell'infrastructure aeronautica (PSIA) per l'aeroporto di Zurigo prevedono atterraggi da sud in caso di maltempo. La scheda di coordinamento PSIA, che contempla le tre varianti, è stata sottoposta ad un'audizione pubblica fino alla fine di ottobre 2010.

Philipp Rohr neuer Verantwortlicher Kommunikation EFV

Bern, 19.11.2010 -

Die Eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) hat einen neuen Kommunikationsverantwortlichen. Philipp Rohr ist direkter Ansprechpartner für alle Belange der EFV. Er war zuletzt auf dem Generalsekretariat von Coop tätig und studierte an der Uni Bern Volkswirtschaft und Medienwissenschaft.

Philipp Rohr est le nouveau responsable de la communication de l'AFF

Berne, 19.11.2010 -

L'Administration fédérale des finances (AFF) a un nouveau responsable de la communication. Philipp Rohr est l'interlocuteur direct pour toutes les affaires de l'AFF. Il a travaillé en dernier lieu au secrétariat général de Coop et a étudié l'économie et les sciences de la communication à l'Université de Berne.

Philipp Rohr è il nuovo responsabile della comunicazione dell'AFF

Berna, 19.11.2010 -

L'Amministrazione federale delle finanze (AFF) ha un nuovo responsabile della comunicazione. Philipp Rohr è l'interlocutore diretto per tutte le questioni che riguardano l'AFF. Ha studiato economia e scienze della comunicazione all'università di Berna e, prima di svolgere questa funzione, ha lavorato presso il Segretariato generale di Coop.

Moritz Leuenberger in Swiss-Luftfahrtstiftung gewählt

Bern, 17.11.2010 - Alt Bundesrat Moritz Leuenberger nimmt in der Swiss-Luftfahrtstiftung Einsitz. Der Bundesrat hat ihn als Mitglied gewählt. Die Swiss-Luftfahrtstiftung hat zum Zweck, die Entwicklung der Swiss sowie des Luftverkehrs zu begleiten und sich für die Berücksichtigung der Anliegen der Schweiz in der Lufthansa-Gruppe einzusetzen.

Im Zusammenhang mit der Übernahme der Fluggesellschaft Swiss durch die Lufthansa wurde 2005 die Swiss-Luftfahrtstiftung gegründet. Sie hat das Ziel, die Integration der Swiss in den Lufthansa-Konzern sowie die Entwicklung des schweizerischen Luftverkehrs und der Luftverkehrsinfrastruktur zu begleiten, um eine möglichst gute internationale Anbindung der Schweiz zu gewährleisten. Dabei kann die Stiftung auch Empfehlungen zu grundsätzlichen strategischen Themen an die Swiss oder die Lufthansa abgeben.

Durch die Wahl des bisherigen Präsidenten Bruno Gehrig in den Verwaltungsrat der Swiss wird ein Sitz in der Luftfahrtstiftung frei. Der Bundesrat hat als Nachfolger von Bruno Gehrig alt Bundesrat Moritz Leuenberger gewählt. Er kennt als langjähriger Verkehrsminister die Situation der Schweizer Luftfahrt als auch der Swiss bestens und kann seine Erfahrung als Bundesrat in idealer Weise in die Stiftung einbringen. Neben Moritz Leuenberger gehören der Swiss-Luftfahrtstiftung Thomas Bieger, Claudio Generali, Conrad Meyer und BAZL-Direktor Peter Müller an.

Moritz Leuenberger nommé au conseil de la Fondation Swiss Aviation

Berne, 17.11.2010 - L'ancien conseiller fédéral Moritz Leuenberger siégera au sein de la Fondation Swiss Aviation. Sa nomination a été entérinée par le Conseil fédéral. La fondation a pour but d'accompagner le développement de Swiss et du transport aérien et de veiller à ce que les intérêts de la Suisse soient adéquatement représentés au sein du groupe Lufthansa.

La Fondation Swiss Aviation a été créée en 2005 au moment de la reprise de la compagnie aérienne Swiss par Lufthansa. Elle a pour mission d'accompagner l'intégration de Swiss au sein de l'alliance aérienne formée autour de Lufthansa de même que le développement du transport aérien et de son infrastructure, afin d'optimiser les liaisons de la Suisse avec le reste du monde. A cet effet, la fondation est habilitée à émettre des recommandations à Swiss ou à Lufthansa sur les orientations stratégiques fondamentales.

Le Conseil fédéral a nommé l'ancien conseiller fédéral Moritz Leuenberger au conseil de la Fondation. Cette nomination fait suite au départ du président du conseil de la Fondation, Bruno Gehrig, qui siégera dorénavant au conseil d'administration de Swiss. Ayant occupé durant de nombreuses années la fonction de ministre des Transports, Moritz Leuenberger est parfaitement au fait de la situation de l'aviation suisse en général et de Swiss en particulier et pourra mettre sa longue expérience de conseiller fédéral au service de la fondation. Siègent également au conseil de la Fondation Swiss Aviation Thomas Bieger, Claudio Generali, Conrad Meyer et l'actuel directeur de l'OFAC Peter Müller.

Moritz Leuenberger entra a far parte della Fondazione Swiss

Berna, 17.11.2010 - Il Consiglio federale ha nominato l'ex Consigliere federale Moritz Leuenberger quale membro della Fondazione della compagnia aerea Swiss. La Fondazione Swiss ha lo scopo di seguire gli sviluppi della compagnia aerea e del traffico aereo in generale, adoperandosi a favore delle richieste della Svizzera in seno al gruppo Lufthansa.

Creata nel 2005 a seguito della ripresa della compagnia aerea Swiss da parte di Lufthansa, la Fondazione per l'aviazione Swiss segue l'integrazione di Swiss nel gruppo Lufthansa, gli sviluppi del traffico aereo svizzero e della relativa infrastruttura. L'obiettivo è garantire alla Svizzera i migliori collegamenti possibili sul piano internazionale. La Fondazione ha pure facoltà di esprimere raccomandazioni per Swiss o Lufthansa in merito a tematiche strategiche fondamentali.

La nomina dell'attuale presidente della Fondazione, Bruno Gehrig, nel Consiglio d'amministrazione di Swiss ha lasciato un posto libero nella Fondazione. Il Consiglio federale ha così nominato Moritz Leuenberger quale successore di Bruno Gehrig. L'ex Consigliere federale, per un lungo periodo a capo del Dipartimento dei trasporti, può mettere a disposizione della Fondazione tutta la sua esperienza in materia. Nella Fondazione Swiss, oltre a Moritz Leuenberger, siedono Thomas Bieger, Claudio Generali, Conrad Meyer e il Direttore dell'UFAC Peter Müller.