

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;

4. Instituer un groupe de travail mixte Suisse-Italie pour améliorer le service voyageurs. Les responsables locaux des compagnies ferroviaires des deux pays devraient être représentés dans ce groupe, qui aurait pour mandat d'élaborer un projet de train régional entre le Tessin et la Lombardie.

b. A moyen terme

5. Réaliser une liaison ferroviaire régionale à cadence horaire entre Lugano-Chiasso-Côme-Milano, avec un temps de parcours de 60 minutes et un matériel roulant approprié (par exemple des rames de cinq voitures avec engin tracteur à transformateur de courant incorporé).

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Baggi, Carobio, Cotti, Grassi (4)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta – Développement par écrit

1. Il Cantone Ticino, ma specialmente i centri di Lugano e Chiasso conoscono relazioni sempre più intense con il capoluogo lombardo Milano per ragioni economiche, commerciali, culturali e artistiche. I movimenti di persone tra questi poli possono avvenire per strada e per ferrovia. Il collegamento stradale incontra problemi sempre maggiori per le difficoltà di entrare rapidamente a Milano e a Lugano e per trovare dove parcheggiare le proprie auto. Inoltre, durante la stagione turistica il passaggio alla frontiera è rallentato; anche il movimento eccezionale di automezzi pesanti sull'autostrada rappresenta un altro ostacolo. Da ottobre ad aprile poi la tratta autostradale tra Como e Milano è spesso coperta da una forte nebbia. Ciò allunga il tempo di percorrenza e rende più pericoloso il viaggio.

2. L'alternativa ideale è rappresentata dalla ferrovia. Questa però, nel complesso, non è in grado di offrire un servizio confortevole e rapido. Infatti, questo servizio è assicurato dai treni internazionali che sono concepiti principalmente per tragitti di lunga distanza e solo secondariamente per soddisfare le esigenze locali delle regioni che attraversano. Solamente due coppie di treni in partenza da Lugano alle ore 09.18 e 15.32 e da Milano alle ore 07.05 e 19.30 percorrono questa tratta di 77 km in 62 a 68 minuti, perché non devono fermarsi a Chiasso per il cambio della locomotiva. Tutti gli altri treni internazionali (16 da Lugano a Milano e 16 nel senso inverso ogni giorno) non possono soddisfare il viaggiatore locale perché impiegano da 90 a 95 minuti per il cambio del locomotore e le operazioni doganali a Chiasso. Senza poi scordare che frequentemente questi treni, partiti da località lontane, accusano dei ritardi che portano il tempo di percorrenza a poco meno di 2 ore. Tali treni sono poi molto affollati e il livello di comfort (tipo delle carrozze, pulizia, ecc.) è in generale assai scadente, salvo poche eccezioni.

3. Un nuovo servizio navetta tra i centri ticinesi di Lugano e Chiasso e la città di Milano può avere un vero successo di passeggeri solo se i tempi di percorrenza sono ridotti al minimo, la frequenza è regolare e la qualità del materiale è eccellente. A queste condizioni l'attrattiva della ferrovia aumenterebbe di molto rispetto all'automobile. Si tratta in fondo di riconoscere ed attuare una nuova offerta locale Lombardia-Ticino e viceversa, che non dovrebbe toccare che marginalmente il traffico internazionale, dato che tali treni viaggiano di regola completi. Dal profilo tecnico si tratterebbe di attuare con cadenza oraria da Lugano e da Milano un treno suburbano con due nuove composizioni (costo di circa 10 milioni di franchi l'una) che non debbano fermarsi a lungo alla frontiera per le operazioni di confine.

L'inserimento di questo treno a Lugano, sulla linea del Gottardo e a Milano dovrebbe essere tecnicamente possibile. L'arrivo a Milano potrebbe anche avvenire a Porta Garibaldi se vi fossero problemi di ricezione a Milano-Centrale.

La mozione chiede alcuni provvedimenti indispensabili a breve scadenza, tra i quali la creazione di un gruppo di lavoro incaricato di studiare il progetto di treno suburbano. In attesa di studiare e attuare questo progetto si chiede un sensibile miglioramento dei collegamenti attuali, attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza e il miglioramento del materiale rotabile.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 26. November 1990

Risposta scritta del Consiglio federale del 26 novembre 1990

Rapport écrit du Conseil fédéral du 26 novembre 1990

Situazione iniziale:

Il mandato di prestazione 1987 ripartisce chiaramente le responsabilità tra Confederazione e FFS. Le FFS assumono in particolare la responsabilità per il traffico viaggiatori e ne definiscono liberamente lo sviluppo. Per questo motivo il Consiglio federale non vede motivo di impartire degli ordini diretti alle FFS in questo campo.

1. Concezione attuale dell'orario:

Le FFS già da anni si sforzano di sviluppare, in collaborazione con le FS, le relazioni ferroviarie tra il Cantone Ticino e Milano, nell'ambito delle possibilità d'esercizio come pure dello sviluppo del mercato. La capacità della tratta, densamente percorsa (traffico merci), pone però certi limiti.

Dall'inizio dell'introduzione del nuovo concetto d'orario 1989/1991, sulla linea del Gottardo sono sorti miglioramenti essenziali tra il Ticino e Milano, poichè negli orari di punta in ambedue le direzioni è stato praticamente introdotto l'orario cadenzato.

2. Fermata dei 4 treni Eurocity a Chiasso:

Le ferrovie europee perseguono il traguardo comune di migliorare la capacità concorrenziale nel traffico internazionale. Il compito dei treni EC è quello di collegare le correnti di traffico delle grandi città europee con rapide relazioni internazionali.

Dei sondaggi di mercato dimostrano che il potenziale viaggiatori di Chiasso non giustifica le fermate dei treni EC. Soltanto i quattro treni policorrenti permettono di allacciare Chiasso con una fermata e di eseguire il controllo doganale durante il tragitto.

Questo corrisponderebbe, secondo le FFS, alle esigenze dei treni EC, secondo cui fermate amministrative alla frontiera sono possibilmente da evitare e i controlli doganali dovrebbero avvenire nel treno.

3. Fermata dei treni diretti a Chiasso:

Il tempo di fermata dei treni diretti a Chiasso è definito dal controllo di frontiera e dal cambio della motrice. Quest'ultimo potrebbe avvenire in circa 7 minuti. Dei tempi più brevi di percorrenza tra il Ticino e Milano potrebbero essere raggiunti a breve scadenza limitando il controllo doganale ai tempi del cambio motrice. Probabilmente sarà necessario effettuare i controlli di frontiera ugualmente durante il tragitto.

Il Consiglio federale ha incaricato la Direzione generale delle FFS di esaminare questa possibilità con le autorità di frontiera italiane, con l'Amministrazione federale delle dogane come pure con le autorità di polizia del Cantone Ticino responsabili per il controllo ferroviario passaporti. Un tale esame si imporrà ugualmente, in quanto le FFS intendono realizzare a media scadenza l'acquisto di motrici policorrente, premessa necessaria per l'aumento dei collegamenti senza fermata alla frontiera.

4. Miglioramenti qualitativi del materiale rotabile

Lo standard degli EC, IC, e treni diretti della linea del Gottardo non corrisponde ancora interamente alla richiesta. Tutte le ferrovie interessate sono tuttavia impegnate a recuperare al più presto possibile il ritardo relativo alle norme EC.

5. Traffico suburbano Lugano-Chiasso-Como-Milano:

L'impiego, a suo tempo, di treni suburbani puri oltrepassanti la frontiera non ha risposto alle aspettative per quel che concerne le frequenze. In virtù di queste esperienze negative e della ripartizione dei compiti tra Confederazione e FFS nel traffico dei treni diretti, la Confederazione non può obbligare le FFS ad introdurre quest'offerta. Una realizzazione sarebbe soltanto possibile tramite l'articolo 8 della legge FFS. Le due disposizioni richiedono, per queste offerte, il finanziamento da parte dei committenti. L'idea di un'iniziativa bilaterale del Cantone Ticino con la regione Lombardia concernente il traffico regionale viaggiatori tra il Ticino e Milano è da valutare positivamente.

*Schriftliche Erklärung des Bundesrates
Dichiarazione scritta del Consiglio federale
Déclaration écrite du Conseil fédéral*

Il Consiglio federale propone di trasformare la mozione in un postulato.

On. **Cavadini Adriano**: In questa mozione ho rilanciato il problema di migliorare i collegamenti da Lugano e dal Cantone Ticino verso la Capitale lombarda. Ci sono problemi di cultura, economici e turistici, e c'è anche una grossa possibilità di trasferire una parte del traffico che oggi avviene su strada sulla ferrovia. Ma la ferrovia deve essere concorrenziale e competitiva!

Attualmente il percorso Lugano–Milano comprende 77 chilometri. Salvo quattro eccezioni, due in andata e due in ritorno, bisogna contare su tempi di percorrenza di un'ora e 30 minuti, un'ora e 35 minuti, quando non ci sono dei ritardi. Perché? Perché i treni che fanno questo servizio sono treni internazionali, sono treni lenti, concepiti per un traffico a lunga distanza e non per un traffico regionale. Questi treni hanno delle soste prolungate alla Stazione di Chiasso di 15, 20 minuti per il cambio della locomotiva e per i controlli doganali. Oltretutto sono anche treni affollati e dove la comodità e il confort delle carrozze lascia assai a desiderare. Bisognerebbe quindi aumentare l'attrattiva della ferrovia.

Bedenken Sie, dass wir zwischen Lugano und Mailand 77 Bahnkilometer haben. Der Zug benötigt für diese Strecke normalerweise – wenn keine Verspätungen vorherrschen – etwa eineinhalb Stunden. Von Bern nach Aarau haben wir die gleiche Distanz, und der Zug benötigt bloss 45 Minuten.

Ich bin überzeugt, dass wir diese Zeiten reduzieren müssen, wenn wir die Bahn attraktiver machen wollen.

La mia proposta chiede una fermata dei treni Eurocity a Chiasso con il recupero del tempo sul percorso e soprattutto una riduzione dei tempi di percorso dei 16 treni internazionali che oggi effettuano questo collegamento. Riducendo soprattutto il tempo di sosta a Chiasso e aumentando la velocità, cercando di accelerare l'acquisto di locomotori multifase. Occorre poi migliorare anche sulla linea del Gottardo i vagoni che vengono adoperati per questo servizio e mettere anche un maggior numero di vagoni di 1° classe che spesso fanno difetto su questa linea.

Bisognerebbe poi istituire un gruppo misto Svizzera–Italia per cercare nell'ambito frontaliero se non è possibile superare le difficoltà dei collegamenti internazionali con una soluzione di trasporto regionale rapido e cadenzato.

Io sono d'accordo di accettare di trasformare la mozione in postulato se da parte del Consiglio federale ottengo l'assicurazione che si adopererà per migliorare questo tipo di collegamento e di cooperare con il Cantone e con i comuni per cercare delle soluzioni nell'ambito transfrontaliero e di accelerare l'acquisto di macchine multi-corrente che permetterebbero alle ferrovie di ridurre veramente i tempi di percorrenza e le soste alla frontiera.

Se non miglioriamo questi sistemi di trasporto pubblici, la ferrovia non sarà mai competitiva, e allora avremo ancora sempre il traffico su strada.

Bundesrat **Ogi**: Ich möchte zu den Ausführungen von Herrn Adriano Cavadini nur folgendes sagen: Zunächst ist er ja bereit, die Umwandlung der Motion in ein Postulat unter gewissen Bedingungen zu akzeptieren. Ich möchte kurz fünf Punkte skizzieren:

1. Ausgangslage: Sie wissen, dass ab Fahrplanwechsel 1990 in Sachen Material zwischen Lugano und Mailand bereits wesentliche Verbesserungen erzielt worden sind, indem die EC-, die IC- und die Schnellzüge systematisch im Stundentakt verkehren.

2. Verbesserung des Rollmaterials: Die SBB setzen laufend neue Serien ein; auch Italien und Deutschland ziehen dabei mit. Wir haben hier also eine verbesserte Ausgangslage.

3. Mehrstromtriebfahrzeuge: Die Anschaffung einer grosseren Anzahl von Mehrstromtriebfahrzeugen hängt nicht zuletzt von den finanziellen Möglichkeiten der SBB ab. Diese sind, wie Sie ja wissen, begrenzt. Ein Termin für deren Inbetriebsetzung kann im Moment nicht genannt werden.

4. Nahverkehrsschnellzüge: In den nächsten Jahren werden infolge des zusätzlichen Kapazitätsbedarfs für den Transitgüterverkehr grössere Verbesserungen bescheiden bleiben. Hier ist also nicht allzu viel zu holen.

5. Grenzkontrolle im Zug Tessin–Italien: Die SBB haben sehr grosse Mühe, die italienischen Grenzkontrollorgane zu veranlassen, für die EC-Züge mit Durchfahrt in Chiasso diese Kontrolle im Zug vorzunehmen. Die italienischen Zoll- und Finanzbehörden weigern sich trotz verschiedenen Gesuchen seitens der SBB, diese für in Chiasso haltende Züge ebenfalls durchzuführen, und sie begründen dies mit folgenden Aussagen: Es sei zwischen Lugano und Chiasso keine Uebersicht über die Reisenden möglich, die wirklich nach Italien reisen wollen; die vorhandenen Zeiten zwischen Chiasso und Como (fünf Minuten Fahrzeit) seien viel zu kurz, um die notwendigen Kontrollen vorzunehmen.

Ich ziehe daraus folgendes Fazit: Selbst wenn die technischen Bedingungen erfüllt sind, wird eine wesentliche Verkürzung der Fahrzeiten zwischen Lugano und Mailand nur möglich werden, wenn es gelingt, speziell mit den zuständigen italienischen Grenzkontrollorganen eine Organisation aufzubauen, die die Kontrollen im Zug ermöglicht. Wir werden in dieser Richtung weiterarbeiten, und ich hoffe, dass Sie uns dabei helfen werden.

Ich bitte Sie deshalb, die Motion als Postulat zu überweisen.

Ueberwiesen als Postulat – Transmis comme postulat

90.996

Postulat Bircher Silvio

**Aenderungen
bei Tages- und Familienkarten der SBB
Cartes journalières et familiales CFF.
Nouvelles formules**

Wortlaut des Postulates vom 14. Dezember 1990

Der Bundesrat wird eingeladen,

1. die SBB-Tageskarte, analog dem Zürcher Verkehrsverbund, in eine 24-Stunden-Karte umzuwandeln (um den gewandelten Verkehrs- und Reisebedürfnissen entgegenzukommen);

2. die Familienkarte auch für Grosseltern von Kindern gültig zu erklären, weil häufig ein ebenso enges Verhältnis zwischen diesen besteht wie zu den Eltern.

Texte du postulat du 14 décembre 1990

Le Conseil fédéral est invité:

1. à transformer la carte journalière des CFF en carte valable 24 heures, comme l'a fait le groupement des entreprises de transports zurichois, pour s'adapter à l'évolution des besoins en matière de déplacements;

2. à étendre la validité de la carte familiale aux grand-parents, car ils sont souvent aussi proches de leurs petits-enfants que les parents le sont de leurs enfants.

Mitunterzeichner – Cosignataires: Keine – Aucun

Schriftliche Begründung – Développement par écrit

Der Urheber verzichtet auf eine Begründung und wünscht eine schriftliche Antwort.

Motion Cavadini Adriano Bahnverbindungen Lugano-Chiasso-Como-Mailand

Motion Cavadini Adriano Ligne ferroviaire régionale Lugano-Chiasso-Côme-Milan

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

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	90.809
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	09.03.1992 - 14:30
Date	
Data	
Seite	347-349
Page	
Pagina	
Ref. No	20 020 993

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