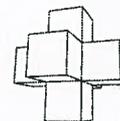


**PLR**  
**I Liberali Radicali.**

Capodicastero <u>FOR</u>	Doc. no. <u>18885</u>
	Servizio <u>SEG</u>
<b>R</b>	<b>16 GIU. 2014</b>
Arg. no. <u>011.12</u>	Ris. no. <u>Losone</u> , 16 giugno 2014



**Interpellanza**

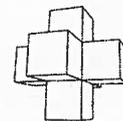
Egregio Signor Sindaco,  
Gentile Municipale, Egregi Municipali,

Lo scorso mese di marzo sulla rivista mensile "Schweizer Eisenbahn-Revue" veniva pubblicato un articolo dal titolo "Treno Gottardo der Südostbahn oder der SBB-Regionalzug?" contenente anche un trafiletto in corsivo dal titolo " La destinazione Locarno verrà staccata". In effetti veniva scritto che:

" In ogni caso dal dicembre 2016 la destinazione turistica Locarno-Ascona verrà totalmente tagliata fuori dal traffico ferroviario nazionale, ciò che rappresenta un sensibile peggioramento nei confronti dell'attuale situazione odierna dove arrivano a scadenze orarie regolari treni interregionali da Basilea o da Zurigo, anche se meno veloci. La stazione di Locarno, snodo nevralgico per proseguire il viaggio con la Centovallina o con le diverse linee di bus, sarà in futuro solo raggiungibile da nord con cambio forzato a Bellinzona su convogli del tipo Tilo/SBahn che non presentano il confort degli attuali treni interregionali che arrivano da Zurigo o da Basilea. Far circolare poi i convogli della Südostbahn in direzione di Locarno non porterebbe a granchè. Con il tunnel di base del Gottardo ci sarebbe invece possibilità di poter far circolare convogli passeggeri diretti veloci, del tipo ICN che alla stazione di Bellinzona potrebbero venir divisi in due uno per Lugano e l'altro per Locarno. Una simile soluzione è stata almeno esaminata e presa in considerazione dalle FFS? Nel 2013, quando le FFS presentarono a Bellinzona la futura offerta della linea del Gottardo, non venne fatto alcun cenno a tale problema nè ci si sforzò nel proporre simili innovative soluzioni come avanzate nel nostro scritto."

Alla luce di quanto sopra riportato, di quanto riferito dai media e da comunicati fin qui fatti dalle FFS, così come della risposta del Consiglio federale all'interpellanza del Consigliere nazionale Fabio Regazzi "Per le FFS Locarno è una tratta di serie B?" (13.3754), secondo la quale "a partire dal 2016, i tempi di percorrenza tra Locarno e la Svizzera tedesca si ridurranno di circa 40 minuti: Locarno e l'intera regione risulteranno quindi più attrattive nonostante la soppressione dei collegamenti diretti", v'è la fondata preoccupazione che dal dicembre del 2016 il nome di Locarno sparirà effettivamente dai tabelloni ferroviari della svizzera tedesca, declassando la stazione situata in territorio di Muralto a periferica, con un sensibile contraccolpo d'immagine. Chiedo quindi:

- Il Municipio è a conoscenza di questa situazione preoccupante dal punto di vista economico, turistico e sociale?
- Quali passi sono stati intrapresi, rispettivamente si desidera intraprendere, per evitare un simile disservizio che rappresenta un grosso danno all'immagine turistica della nostra Regione ed eventualmente quali proposte sono state sottoposte alle FFS ?
- Quali azioni concrete ha intrapreso la CIT del Locarnese affinché la Stazione di Locarno non venga declassata dalle FFS e tagliata fuori come previsto?
- Si sa qualcosa delle valutazioni - che il Consiglio federale, in risposta alla citata interpellanza Regazzi, ha agendato per l'estate 2014 - effettuate da Canton Ticino, UFT e FFS su possibili soluzioni per i periodi di maggior afflusso come i fine settimana o i periodi di vacanza?



- Evidente che la mobilità pubblica da e per il Locarnese subirà un nuovo contraccolpo attraverso la soppressione nel dicembre 2016 di questi collegamenti ferroviari diretti con i grossi centri urbani della Svizzera. Quali sono i piani strategici previsti dalla CIT per reinserire la nostra Regione nel circuito dei trasporti pubblici dei grossi agglomerati d'oltre Gottardo e per Milano?
- Quali conseguenze queste soppressioni di collegamenti diretti da Basilea e da Zurigo con Locarno potranno avere sul traffico passeggeri della Centovallina?

Ringraziando per l'attenzione, porgo cordiali saluti

Per il PLR  
Anastasia Stanga

Allegato: articolo apparso sulla rivista mensile "Schweizer Eisenbahn-Revue"

grosse Fensterflächen, bequeme Sitze und ein gehobenes Niveau in der ersten Klasse sollen die Züge auszeichnen. Genügend Platz für Gepäck und Sportgeräte ist ebenso vorgesehen wie Steckdosen, WLAN und Angebote für Kinder.

Die Fahrzeuge werden laut SOB „aus Gründen der Synergieausnutzung mit denen, die im angrenzenden Regionalverkehr eingesetzt werden, technisch kompatibel sein“. Das deutet darauf hin, dass man – wie die SBB – an Flirt denkt, die allerdings eine deutlich komfortablere Innenausstattung erhalten würden.

Die verbleibende Zeit bis zur Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ist zu knapp, um das neue Rollmaterial zu beschaffen und in Betrieb zu nehmen. Die SOB plant deshalb den Einsatz fabrikneuer Züge erst auf die Eröffnung des Ceneri-Basistunnels im Dezember 2019. Auf diesen Zeitpunkt hin sind voraussichtlich auch die VAE-Kompositionen abzulösen.

Für die dreijährige Übergangsperiode ab Dezember 2016 setzt die SOB auf Mietfahrzeuge. In Frage kommen vor allem die EW-III-Kompositionen der BLS, die derzeit mit Bombardier über die Einlösung einer weiteren „Lötsschberger“-Option verhandelt, um die als relativ störungsanfällig geltende EW-III-Flotte vorzeitig abzulösen. Für den Einsatz zwischen Arth-Goldau und Bellinzona müssten die Steuerwagen und die mit diesen Zügen eingesetzten Lokomotiven mit ETCS Level 2 ausgerüstet werden. Das gilt selbstverständlich auch für die neu zu beschaffenden Triebzüge.

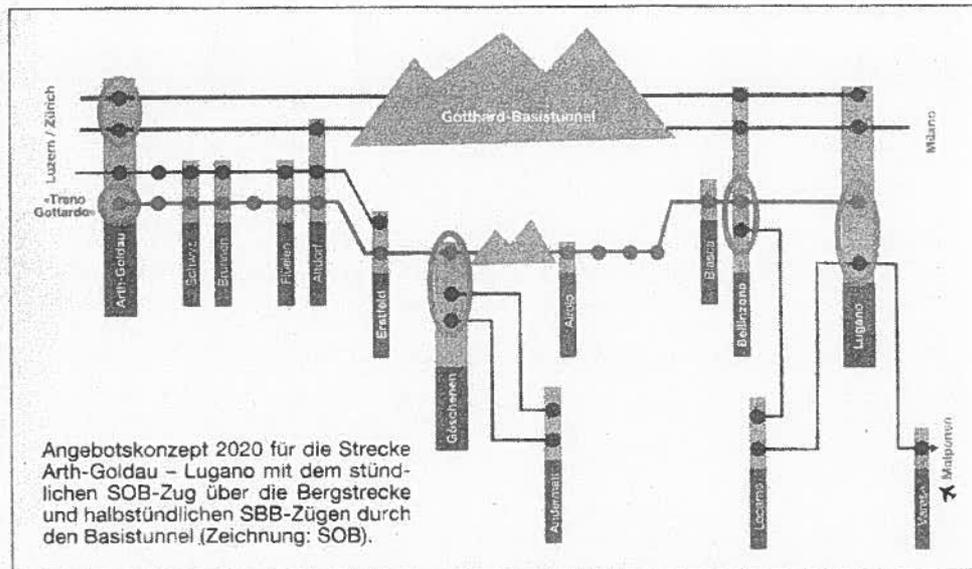
Bis zur Inbetriebnahme des Ceneri-Basistunnels würden die SOB-Züge nur bis Bellinzona fahren. Auch ist in dieser Zeit wegen umfangreicher Bauarbeiten – unter anderem auf der SBB-Zubringerlinie ab Zug und auf der Axenstrasse zwischen Brunnen und Flüelen – mit Fahrplananpassungen zu rechnen.

### SBB bieten nur S-Bahn-Komfort

Die SBB sehen vor, die Gotthard-Bergstrecke ab Dezember 2016 mit TILO-Zügen zu bedienen. Diese sollen als Regio-Express ab Chiasso bis nach Erstfeld verkehren. Die TILO-Flotte, die im Hinblick auf die Inbetriebnahme von Gotthard- und Ceneri-Basistunnel ohnehin mit ETCS Level 2 ausgerüstet werden muss, soll für diesen Einsatz um zwei sechsstellige Flirt ergänzt werden. Die am Gotthard verkehrenden SBB-Züge würden demnach nur S-Bahn-Komfort bieten und nicht an die Bedürfnisse des touristischen Verkehrs angepasst.

Im Vergleich zu den Plänen der SBB bietet das SOB-Konzept den Vorteil, dass Orte wie Göschenen oder Airolo ab Luzern und Zürich jede Stunde mit einmaligem Umsteigen erreichbar sind. Mit dem SBB-Angebot ist dies nicht gewährleistet, da man in jedem Fall in Erstfeld und teilweise auch in Arth-Goldau umsteigen muss. Einzig an Wochenenden sollen einzelne IR über Erstfeld hinaus nach Göschenen fahren; genaues weiss man dazu nicht.

Den Offerten von SOB und SBB gemeinsam ist, dass sie das wichtige Touristenziel Locarno links beziehungsweise, von Norden her gesehen, rechts liegen lassen. Zwischen



Bellinzona und Locarno sollen in Zukunft nur noch S-Bahn-Züge fahren; Direktverbindungen ab der Deutschschweiz sind nicht mehr vorgesehen.

### Abgeltungsbedarf

Die SOB weist in ihrer Offerte für das Betriebsjahr 2020 Vollkosten von 33 Millionen Franken aus; dies sind 14,68 Franken pro produktivem Kilometer. Die Verkehrserlöse schätzt man auf 9,8 Millionen, womit sich eine Kostenunterdeckung von 23,2 Millionen Franken ergibt.

Bis 2030 sollen die Erlöse dank Nachfragezuwachs und Preiserhöhungen auf 17,8 Millionen (+ 76 %) zunehmen, während man bei den Kosten nur mit 13 % Wachstum rechnet. Die Unterdeckung würde nach dieser Prognose im Jahr 2030 noch 20,2 Millionen Franken betragen.

Die entsprechenden Zahlen des SBB-Angebots sind nicht bekannt. (mr)

<sup>1</sup> Ab 2017 nur noch S-Bahn-Züge auf der Gotthard-Bergstrecke? Schweizer Eisenbahn-Revue 10/2013, S. 497.

## Die Südostbahn mischt den Markt auf

Wie soll das Angebot auf der Gotthard-Bergstrecke nach der Inbetriebnahme des Basistunnels aussehen? Der Plan der SBB, in Zukunft reine S-Bahn-Züge einzusetzen und alle Reisenden in Erstfeld umsteigen zu lassen, überzeugt nicht. Die Südostbahn erarbeitete ein Alternativkonzept. Erwünscht ist das offenbar nicht – das BAV reagierte auf eine erste Eingabe der SOB wenig erfreut und empfahl mehr oder weniger deutlich, die Pläne zu begraben. Doch die Ostschweizer steckten den Kopf nicht in den Sand, sondern gingen über die Bücher. Fast fühlt man sich an die Zeit erinnert, als die Mittelthurgaubahn den SBB die Seelinie streitig machte.

Den SOB-Vorschlag wird man in „Bern“ im Zeitalter des Wettbewerbs zumindest ernsthaft prüfen müssen. Vor allem auf dem Bergabschnitt von Erstfeld bis Biasca ist das Potential an Pendlern sehr begrenzt: Die Gegend ist dünn besiedelt und mit Arbeitsplätzen nicht gerade gesegnet. Am ehesten kann die Bahn hier im touristischen Verkehr zulegen. Und da kann der Vorschlag der SOB mit relativ komfortablem Rollmaterial, Zugbegleitern und Direktverbindungen ab Arth-Goldau eher überzeugen als die Billiglösung der SBB.

### Locarno wird abgehängt

In jedem Fall aussen vor bleibt das Touristenzentrum Locarno/Ascona, das im Dezember 2016 vom Fernverkehr abgeschnitten wird – eine klare Verschlechterung gegenüber dem bisherigen Zustand mit stündlichen, wenn auch langsamen Interregio-Zügen ab Basel oder Zürich. Der

Bahnhof Locarno, nicht zuletzt ein wichtiger Umsteigeknoten für die Meterspurstrecke Richtung Centovalli und zahlreiche Buslinien, wird in Zukunft aus Richtung Norden nur noch mit S-Bahn-Zügen ab Bellinzona erreichbar sein.

Die SOB-Züge nach Locarno fahren zu lassen, würde wenig bringen. Hingegen böte sich mit dem Gotthard-Basistunnel die Möglichkeit, schnelle, umsteigefreie Direktverbindungen einzurichten, zum Beispiel mit ICN-Doppeleinheiten, die in Bellinzona Richtung Lugano und Locarno getrennt werden. Ob die SBB solche Ideen überhaupt geprüft haben? Man weiss es nicht. Als die SBB im August 2013 in Bellinzona das künftige Gotthard-Angebot vorstellten, war von solch kreativen Ansätzen jedenfalls nicht die Rede.

### ETCS als neue Barriere

Und das historische Erbe der Gotthardlinie? Neben den modernen Triebzügen im Stundentakt wäre auf der Bergstrecke mehr als genug Kapazität für gelegentliche oder sogar regelmässige Fahrten mit historischem Rollmaterial vorhanden. SBB Historic und der Club San Gottardo wälzen offenbar Ideen, doch viel Konkretes hat man bislang nicht gehört. Ein schwer überwindbares Hindernis sind die von SBB Infrastruktur erzwungenen ETCS-Level-2-Abschnitte bei Altdorf und Biasca, die schon bald als künstliche Barrieren den Verkehr auf der Gotthardachse erschweren werden. Sie haben das Potential, Initiativen für Fahrten mit historischen Zügen spätestens bei der Wirtschaftlichkeitsrechnung abzuwürgen. (mr)