



Municipio



Al Consiglio comunale di Cugnasco-Gerra

Cugnasco,
31 gennaio 2017

Risoluzione municipale
814 – 9.1.2017

Fattibilità di creare una nuova fermata ferroviaria alle Gerre di Sotto

Signor Presidente, signore e signori Consiglieri comunali,

visti gli articoli 112 della Legge organica comunale (LOC) e 5 della Legge sull'informazione e sulle trasparenza dello Stato (LIT) in materia di informazione alla popolazione (1), il Municipio rilascia la presente notizia spontanea sul tema indicato del quale il Municipio (dapprima gli Esecutivi di Cugnasco e di Gerra Verzasca) si occupa dal 2001.

Infatti, all'epoca, nell'ambito della concretizzazione dei progetti *Arcobaleno* e *TILO*, le FFS e il Cantone avevano previsto lo spostamento, ad ovest, della stazione ferroviaria di Riazzino-Cugnasco, progetto poi concretizzato. La realizzazione dell'attuale fermata ferroviaria fu preceduta da diversi interventi dei Municipi di Cugnasco e di Gerra Verzasca ed anche da un'interrogazione presentata nel 2001 in Gran Consiglio, con l'obiettivo di mantenere l'attuale fermata in aggiunta a quella attuale di Riazzino. A sostegno della conservazione della vecchia stazione FFS, nel 2008 venne poi presentata al Consiglio di Stato una petizione popolare.

Nel mese di dicembre 2008, contemporaneamente alla messa in esercizio della nuova Stazione di Riazzino, sono entrati in vigore i nuovi orari ferroviari e quelli della linea Locarno-Bellinzona. Su questa tratta, in quel momento, vennero introdotte corse serali.

Il 20 ottobre 2008 il Gruppo PPD presenta un'interpellanza, nella quale si chiede al Municipio "... affinché operi con tenacia presso le istanze competenti per un ripensamento sulla soppressione dell'attuale fermata di Riazzino Cugnasco e che la stessa venga denominata stazione di Cugnasco Gerra". Nella risposta del 3 febbraio 2009 il Municipio, conclusivamente, affermava: "Purtroppo, di fronte alle motivazioni addotte e alle decisioni prese dalle FFS e dal DT, non abbiamo avuto alcuna possibilità di riuscire a far cambiare rotta a questo progetto peraltro già attuato. Ci impegneremo tuttavia affinché la qualità del servizio per gli utenti del nostro comprensorio sia sempre ottimale".

Si arriva alla decisione del 24 ottobre 2011 del Consiglio comunale di Cugnasco-Gerra, il quale ha risolto di proporre "L'istituzione di una nuova fermata FFS denominata Cugnasco-Gerre, da situarsi nelle immediate vicinanze dell'attuale sottopassaggio della strada agricola e ciclopista (Coordinate CN: 713326/114146), a 2,15 km dalla fermata di Riazzino; v. cartine allegate". La delibera del Legislativo comunale venne indirizzata alla Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia (CIT), dandone copia al Dipartimento del territorio, al Municipio di Locarno, alle FFS, alle Fart e a Autopostale.

Da allora al 2016, si sono poi susseguiti tutta una serie di interventi che avevano anche portato a citare questo progetto nei programmi d'agglomerato del Locarnese denominati PALoc2 e PALoc 3. Nella versione definitiva del PALoc 3 la proposta di una nuova fermata alle Gerre di Sotto è stata definitivamente scartata. Questa scelta, effettuata dalle FFS, dal Dipartimento del territorio e dalla CIT, è scaturita soprattutto a seguito dello *Studio di fattibilità e analisi del bacino d'utenza di possibili nuove fermate TILO*, redatto il 18 ottobre 2016 dallo Studio d'ingegneria Lucchini Mariotta & Associati SA e commissionato dal Dipartimento del territorio, Sezione della mobilità.

Nell'incontro avvenuto il 24 ottobre 2016 il DT ha spiegato i contenuti dello studio indicato e motivato la decisione di abbandono della fermata delle Gerre di Sotto. In quella sede il DT aveva anche lasciata aperta la possibilità di partecipare ad un incontro informativo per la popolazione e il Consiglio comunale. In seguito, il 21 dicembre 2016, il DT ha declinato questa possibilità con la seguente motivazione: *"... viste le frequenti sollecitazioni esterne con cui è confrontata la Sezione della mobilità, già da tempo è stata adottata una linea che prevede di intrattenere rapporti unicamente con gli organi esecutivi dei comuni, indipendentemente dalle tematiche e dei progetti. Anche in passato non abbiamo dunque mai partecipato a serate con consigli comunali. Non prevediamo pertanto di partecipare alla serata informativa che intendete organizzare. Nulla osta tuttavia a trasmettere ai membri del CC lo studio e la presentazione che vi abbiamo consegnato"*.

In sostanza, la posizione, negativa, dell'Autorità cantonale è contenuta nel citato rapporto e nella lettera del 23 novembre 2016, documenti ai quali lo scrivente Municipio si riferisce e che si allegano a questo scritto. In particolare, nello scritto testé ricordato il DT afferma: *"A fronte di un potenziale ridotto, anche in prospettiva futura per la sua ubicazione discosta dall'abitato, la fermata di Gerra-Cugnasco sarebbe molto penalizzante per l'esercizio ferroviario e per l'utenza in transito. Infatti nel 2025 con la galleria di base del Monte Ceneri (GBC), tra Locarno e Cadenazzo circoleranno 6 treni all'ora e direzione (4 da/per Bellinzona e 2 da/per Lugano) e sono attesi fino a 17'000 passeggeri in transito. La nuova fermata non avrebbe dunque la possibilità di rientrare in un prossimo programma di sviluppo della rete ferroviaria (PROSSIF) definito dalla Confederazione su proposta dei Cantoni. È per contro importante puntare sul miglioramento dell'interscambio tra il servizio ferroviario TILO con il trasporto pubblico su gomma, in particolare presso la fermata di Riazzino, ma anche a Bellinzona, con la linea regionale 311 Locarno-Bellinzona"*.

Se dal profilo strettamente tecnico - trasporto pubblico in generale e ferroviario in particolare - la posizione del Cantone e delle FFS appare legittima, altrettanto non si può affermare da quello politico riferito ai rapporti con la cittadinanza. Il Municipio è cosciente di aver messo in atto tutto quanto poteva fare al fine di sostenere la posizione del Comune di Cugnasco-Gerra – purtroppo rimasto solo – nella direzione auspicata anche dal Consiglio comunale. Quindi, a nostro scarico, abbiamo ritenuto di trasmettere questa informazione al Legislativo comunale, dandone anche ragguaglio alla cittadinanza mediante il sito internet del Comune di Cugnasco-Gerra sul quale è presente questa lettera.

Con l'occasione porgiamo distinti saluti.

PER IL MUNICIPIO
IL SINDACO
Gianni Nicoli
IL SEGRETARIO
Silvano Bianchi



(1)

Articolo 112 LOC: Il municipio informa la popolazione sui problemi comunali di particolare interesse.

Articolo 5 LIT: Le autorità informano la popolazione sulle loro attività ove sussista un interesse generale e non vi si opponga un interesse pubblico preponderante.

Allegati:

- lettera DT 23.11.2016
- Studio di fattibilità e analisi del bacino d'utenza di possibili nuove fermate TILO, Presentazione risultati, ottobre 2016

Ufficio della pianificazione
e tecnica del traffico
Ufficio delle infrastrutture dei trasporti
Ufficio dei trasporti pubblici
Palazzo amministrativo 3
Via Franco Zorzi 13
091 814 26 51
091 814 26 59
dt-sm@ti.ch

telefono
fax
e-mail

Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità

RICEVUTO
29 NOV. 2016

Sezione della mobilità
6501 Bellinzona

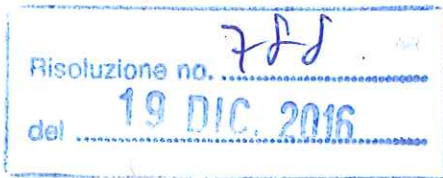
Funzionario
incaricato

Maurizio Giacomazzi

telefono
e-mail

091/814.26.62
maurizio.giacomazzi@ti.ch

Ai destinatari secondo
l'elenco



Bellinzona

23 novembre 2016

Ns. riferimento

Vs. riferimento

Studio di fattibilità e analisi del bacino d'utenza di possibili nuove fermate TILO

Signor Presidente,
signor Sindaco,
gentili signore, egregi signori,

abbiamo il piacere di trasmettervi una copia dello studio in oggetto come pure la presentazione esposta durante la riunione del 24 ottobre scorso a Cugnasco. In quell'occasione abbiamo avuto modo di anticiparvi i risultati per la fermata di Gerra-Cugnasco.

A fronte di un potenziale ridotto, anche in prospettiva futura per la sua ubicazione discosta dall'abitato, la fermata di Gerra-Cugnasco sarebbe molto penalizzante per l'esercizio ferroviario e per l'utenza in transito. Infatti nel 2025 con la galleria di base del Monte Ceneri (GBC), tra Locarno e Cadenazzo circoleranno 6 treni all'ora e direzione (4 da/per Bellinzona e 2 da/per Lugano) e sono attesi fino a 17'000 passeggeri in transito.

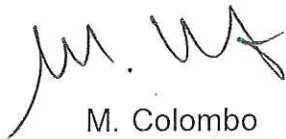
La nuova fermata non avrebbe dunque la possibilità di rientrare in un prossimo programma di sviluppo della rete ferroviaria (PROSSIF) definito dalla Confederazione su proposta dei Cantoni. È per contro importante puntare sul miglioramento dell'interscambio tra il servizio ferroviario TILO con il trasporto pubblico su gomma, in particolare presso la fermata di Riazzino, ma anche a Bellinzona, con la linea regionale 311 Locarno-Bellinzona.

È intenzione del Dipartimento procedere con un potenziamento coordinato dell'offerta di trasporto pubblico, così come previsto nei programmi d'agglomerato di terza generazione del Locarnese (PALoc3) e del Bellinzonese (PAB3).

Per quanto concerne la linea regionale 311, all'orizzonte 2020 (apertura GBC) è previsto il passaggio ad un'offerta semioraria integrale, ossia con corse ogni 30 minuti tutto il giorno. In considerazione del fatto che già oggi esiste questa offerta nelle ore di punta (mattina e sera nei giorni feriali) mentre in determinate altre fasce orarie l'offerta è molto più ridotta (in particolare alla sera e durante i fine settimana), l'opportunità di un potenziamento a tappe, eventualmente già prima del 2020, sarà valutata a breve termine.

Restando a disposizione per eventuali raggugli cogliamo l'occasione per porgere cordiali saluti.

Il Caposezione:



M. Colombo

Ufficio infrastrutture dei trasporti:



M. Giacomazzi

Allegati: citati

DESTINATARI:

- Commissione intercomunale dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia, Casella postale 323, 6601 Locarno
- Municipio del Comune di Cugnasco-Gerra, 6516 Cugnasco

29 NOV. 2016

**DT-Sezione della Mobilità****STUDIO DI FATTIBILITÀ E ANALISI DEL BACINO
D'UTENZA DI POSSIBILI NUOVE FERMATE TILO****Presentazione risultati****Ottobre 2016****Oggetto e obiettivo dello studio**

Lo studio ha come obiettivo di fornire al Committente gli elementi di valutazione per la creazione di nuove fermate ferroviarie per il servizio regionale TILO. Le analisi hanno permesso di verificare per le fermate di Bellinzona Saleggi, Bellinzona San Paolo, Claro, Gerra-Cugnasco, Osogna Cresciano, Camorino e Bodio :

- **Il Potenziale d'utenza**
- **La fattibilità costruttiva**
- **L'impatto sull'esercizio**
- **Le conseguenze sui viaggiatori in transito**

Criteri di valutazione

Per ogni possibile fermata viene fatta una valutazione qualitativa secondo 4 criteri:

➤ **Il Potenziale d'utenza**

- Attuale sulla base degli ultimi dati disponibili sulla ripartizione geografica della popolazione e dei posti di lavoro, ponderati secondo la distanza dall'ubicazione della nuova possibile fermata.
- Il potenziale d'utenza a medio-lungo termine, considerando le possibilità edificatorie (PR a saturazione)
- l'accessibilità pedonale e ciclabile;
- la raggiungibilità dalla fermata al territorio cantonale;
- la possibilità d'integrazione o la potenziale concorrenzialità con la rete di trasporto pubblico esistente;
- l'intermodalità (creazione P+R, B+R);
- le possibilità future di sviluppo urbanistico attorno alla fermata secondo gli obiettivi dei Programmi d'agglomerato.

Le fermate sono valutate attribuendo una nota complessiva da 1 a 4 per ognuno dei criteri qualitativi. La nota 4 coincide con una fermata a potenziale elevato, che consenta la raggiungibilità di gran parte del territorio cantonale, di facile accessibilità sia tramite la modalità lenta, pubblica e privata (P+R) e con un forte potenziale di sviluppo urbanistico

Criteri di valutazione

➤ **Fattibilità costruttiva**

Le fermate sono valutate attribuendo una nota complessiva da 1 a 4. Vengono evidenziati i principali vincoli legati alla fattibilità delle fermate. La nota 4 viene attribuita se non sussistono vincoli particolari (rilevati, problemi altimetrici, presenza di binari di raccordo, manufatti importanti per l'accessibilità ai marciapiedi, espropri, ecc...). Le note intermedie sono attribuite per ogni singola fermata in funzione di un'analisi qualitativa argomentata nelle tabelle di valutazione

➤ **Impatto sull'esercizio dell'intera rete di trasporto**

Le fermate sono valutate attribuendo una nota complessiva da 1 a 4. Viene valutato sulla base di parametri d'esperienza l'impatto della fermata sull'organizzazione dell'intera rete ferroviaria cantonale secondo l'offerta ferroviaria prevista nel "Programma di riferimento 2025" alla base della pianificazione PROSSIF 2030. Se la fermata incide in modo lieve sull'organizzazione dei servizi e se non incide sulle capacità complessive della rete ferroviaria viene attribuita la nota massima 4. In questo caso l'istituzione di una nuova fermata non necessita di infrastrutture supplementari (oltre la fermata stessa) o di una ripianificazione dell'orario per garantire le esigenze d'esercizio. L'attribuzione delle note intermedie considerano gli effetti di ogni singola fermata sulla pianificazione dell'offerta e sulla capacità generale della rete ferroviaria

➤ **Conseguenze per i viaggiatori in transito**

Viene stimata la perdita di tempo del numero di viaggiatori che transitano dalla fermata. da 0 a 5'000 passeggeri al giorno: nota 4, da 5'000 a 10'000 passeggeri al giorno: 3, da 10'000 a 15'000 passeggeri al giorno: 2, superiori a 15'000 passeggeri al giorno: 1

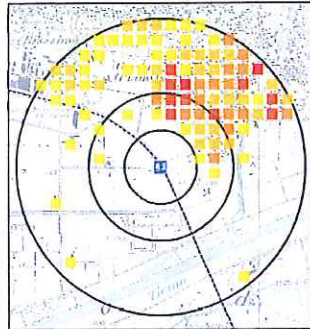
Potenziale: Fermata Gerra-Cugnasco (1.7 km dalla fermata Riazzino)

Potenziale a lungo termine (piano Regolatore a saturazione)

Popolazione residente 2014

- 3 - 10
- 11 - 30
- 31 - 50
- 51 - 80
- 81 - 130
- > 130

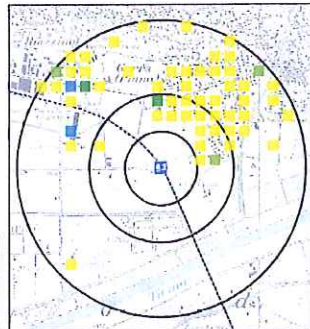
	Raggio		
	250	500	1000
Pop. residente 2014	-	465	1622
Grado di servizio	60%	50%	25%
Utenti potenziali	-	243	401
Totale			643



Numero Impiegati 2013

- 3 - 10
- 11 - 30
- 31 - 50
- 51 - 80
- 81 - 130
- > 130

	Raggio		
	250	500	1000
Impiegati 2013	-	95	465
Grado di servizio	60%	60%	25%
Utenti potenziali	-	49	116
Totale			165



Criteri	Osservazioni	Giudizio
Potenzialità d'utenza (corto termine)	808 U.P.	
Potenzialità d'utenza (lungo termine)	1'133 U.P.	
Raggiungibilità del territorio Cantonale	La fermata può offrire collegamenti diretti a gran parte del territorio cantonale grazie alle linee S20 (Castione-Locarno) e RE Locarno-Lugano-Chiasso/Varese via il galleria di base del Ceneri	
Accessibilità pedonale e ciclabile	La fermata si trova discosta rispetto alle zone urbanizzate. L'accessibilità con modalità lenta è buona	
Integrazione con servizio esistente Doppioni di servizio	Il territorio è servito dalla linea 311 Bellinzona-Locarno e dalla fermata FFS di Riazzino (distanza ca 2 km). Nessuna possibilità di allacciamento con linee di trasporto pubblico su gomma	
Intermodalità	Potenzialità P+R limitata	
Possibilità di sviluppo urbanistico	Nessuna. La fermata può però essere interessante in ottica Parco del Piano di Magadino (svago).	
Giudizio generale potenzialità	<i>La fermata ha un debole potenziale poiché discosta dalle aree urbanizzate. Nessuna integrazione possibile con il servizio di trasporto pubblico su gomma. Buona raggiungibilità del territorio</i>	1

Potenziale corto termine: 808 U.P.
Potenziale lungo termine: 1133 U.P.

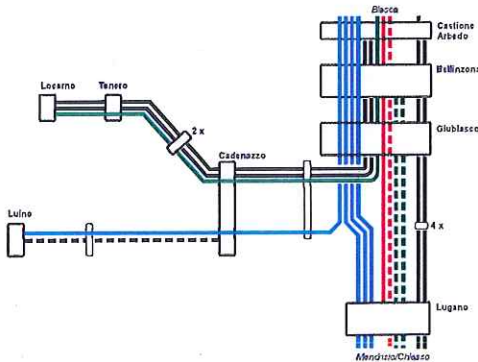
Fattibilità costruttiva: Fermata Gerra-Cugnasco

Criterio	Osservazioni	Giudizio
Fattibilità costruttiva	<i>La fermata si trova in rilevato su una tratta a binario unico che sarà in futuro attrezzata con 2 binari. Nessun edificio da espropriare, nessun problema particolare per la costruzione; il sottopasso esistente potrà essere utilizzato per l'accesso ai marciapiedi. I costi di realizzazione sono stimati in 6-8 Mfr.</i>	4

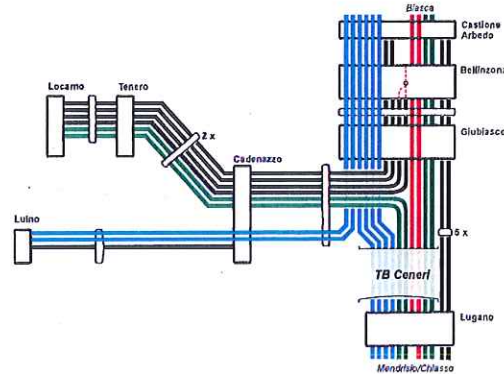


Impatto sull'esercizio: Fermata Gerra-Cugnasco

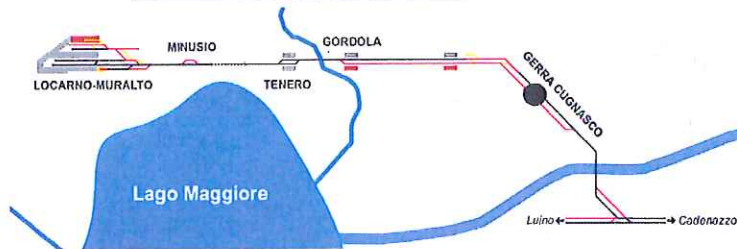
➤ Offerta ferroviaria attuale



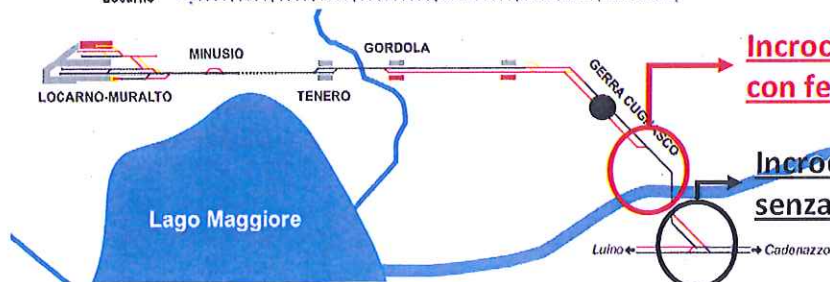
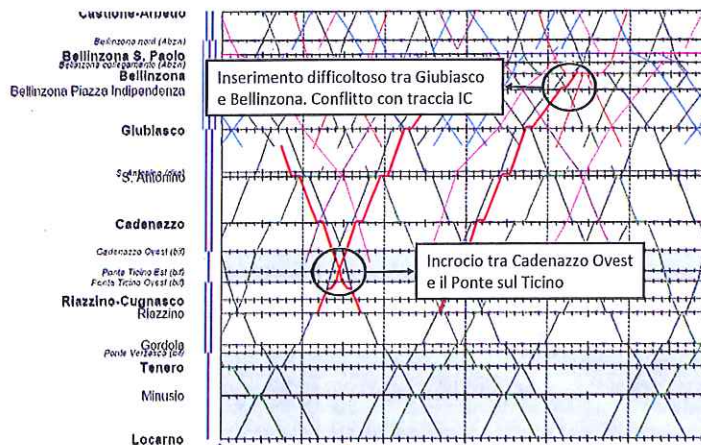
➤ Offerta ferroviaria futura (TB Ceneri)



➤ Evoluzione infrastruttura



Impatto sull'esercizio: Fermata Gerra-Cugnasco



Impatto sull'esercizio: Fermata Gerra-Cugnasco

Criterio	Osservazioni	Giudizio
Impatto sull'esercizio	<i>Un'ulteriore fermata sulla linea Locarno-Bellinzona implica presumibilmente il raddoppio completo della tratta tra Cadenazzo ed il Ponte sul Ticino. La compatibilità delle tracce Locarno-Castione e Locarno-Lugano deve essere dimostrata (necessità di rivedere e verificare la pianificazione degli orari di tutto il comparto). L'inserimento dei treni regionali S20 tra Giubiasco e Bellinzona risulta difficoltoso.</i>	1
Viaggiatori in transito	<i>Il volume di traffico previsto sulla tratta Riazzino-Gerra Cugnasco è di 17'500 passeggeri/giorno. L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque alto</i>	1

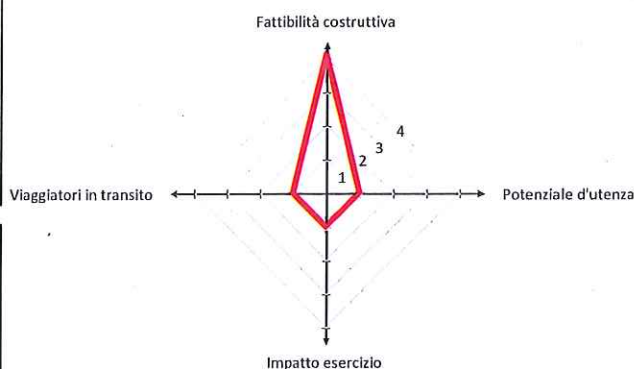
Fermata Gerra-Cugnasco

La fermata ha un debole potenziale

poiché discosta dalle aree urbanizzate. Non vi è nessuna integrazione possibile con il servizio di trasporto pubblico su gomma e le potenzialità per l'istituzione di un P+R sono limitate.

L'impatto sull'esercizio è giudicato molto importante.

In effetti, un'ulteriore fermata sulla linea Locarno-Bellinzona implica presumibilmente il raddoppio completo della tratta tra Cadenazzo ed il Ponte sul Ticino compreso. La compatibilità delle tracce Locarno-Castione e Locarno-Lugano deve essere dimostrata (necessità di rivedere e verificare la pianificazione degli orari di tutto il comparto). L'inserimento dei treni regionali S20 tra Giubiasco e Bellinzona risulta difficoltoso.



L'impatto sui viaggiatori di transito è alto,
visto il forte carico della tratta (17'500 passeggeri/ giorno).

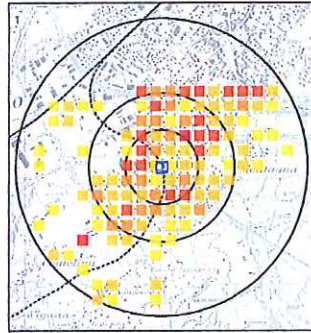
La fermata non presenta vincoli costruttivi rilevanti
(costo stimato in 6-8 Mfr)

Potenziale: Fermata Camorino (1.5 km dalla fermata Giubiasco)

Popolazione residente 2014

- 3 - 10
- 11 - 30
- 31 - 50
- 51 - 80
- 81 - 130
- > 130

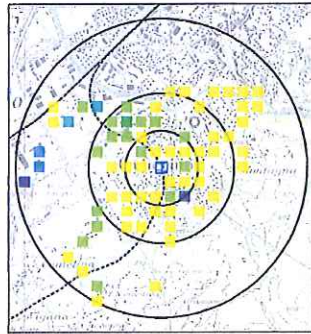
	Raggio		
	250	500	1000
Pop. residente 2014	765	1408	1121
Grado di servizio	60%	50%	25%
Utenti potenziali	564	702	269
Totale	1'547		



Numero impiegati 2013

- 3 - 10
- 11 - 30
- 31 - 50
- 51 - 80
- 81 - 130
- > 130

	Raggio		
	250	500	1000
Impiegati 2013	255	232	684
Grado di servizio	60%	50%	25%
Utenti potenziali	222	116	171
Totale	523		



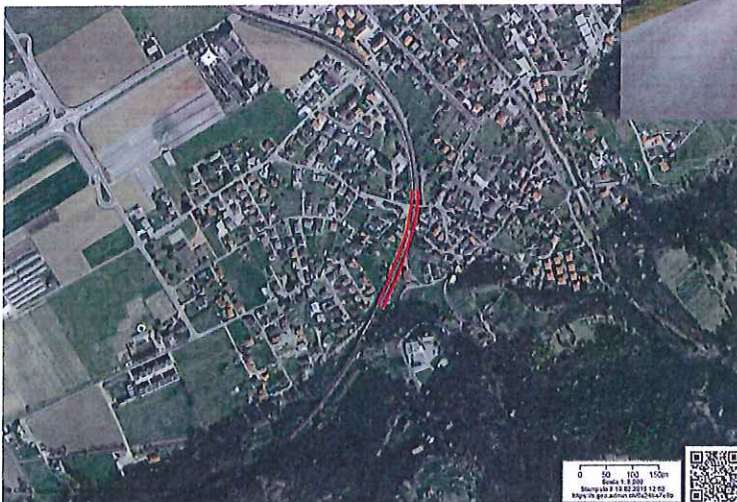
Potenziale a lungo termine (piano Regolatore a saturazione)

Criteri	Osservazioni	Giudizio
Potenzialità d'utenza (corto termine)	1980 U.P.	
Potenzialità d'utenza (lungo termine)	3'877 U.P.	
Raggiungibilità del territorio Cantonale	La fermata può offrire collegamenti unicamente a destinazione dei treni regionali Castione-Bellinzona-Rivera-Lugano (destinazione Bellinzona e Valle del Vedeggio)	
Accessibilità pedonale e ciclabile	La fermata si trova in posizione centrale rispetto alle zone urbanizzate. L'accessibilità con modalità lenta è buona	
Integrazione con servizio esistente Doppioni di servizio	Il territorio è servito dalla linea urbana 1 Camorino-Arbedo, con coincidenze a Giubiasco verso i treni regionali. Un potenziale apporto di questa linea alla fermata ferroviaria è minimo.	
Intermodalità	Potenzialità P+R limitata alle zone collinari (Vigana, Paiardi) non servite dal trasporto pubblico.	
Possibilità di sviluppo urbanistico	Non si prevede un incremento delle possibilità edificatorie (nel PAB considerata come area semi-intensiva)	
Giudizio generale	<i>La fermata ha un discreto potenziale ed è centrata rispetto alle aree urbanizzate. Minima integrazione possibile con il servizio di trasporto pubblico su gomma. Limitata raggiungibilità del territorio cantonale. Potenzialità P+R limitata</i>	2

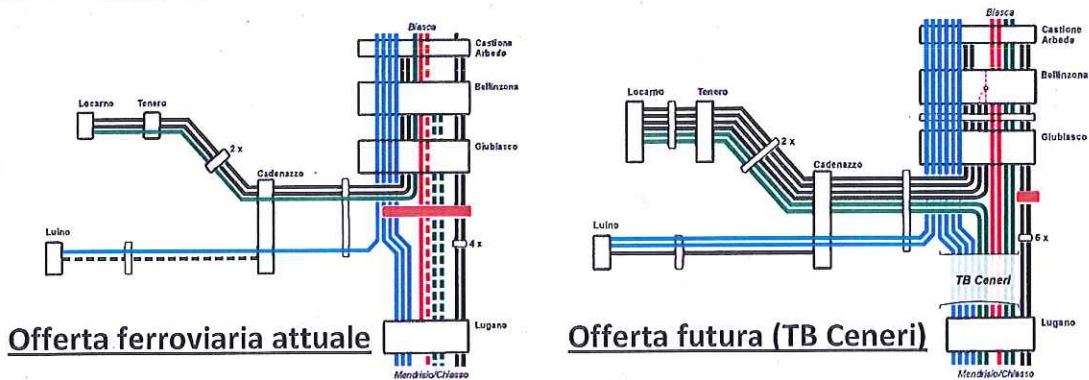
Potenziale corto termine: 1'980 U.P.
Potenziale lungo termine: 3'877 U.P.

Fattibilità costruttiva: Fermata Camorino

Criterio	Osservazioni	Giudizio
Fattibilità costruttiva	<i>La fermata si trova parzialmente in trincea su una tratta a doppio binario leggermente in curva (problema di visibilità per il controllo del conducente e accessi ai marciapiedi problematici) Nessun edificio da espropriare, il sovrappasso esistente potrebbe essere utilizzato per l'accesso ai marciapiedi. I costi sono stimati in 8-10 Mfr.</i>	3



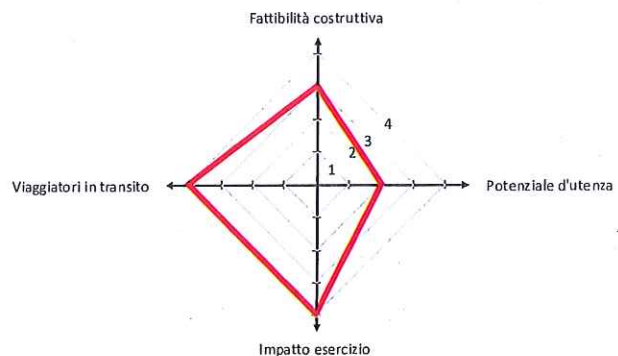
Impatto sull'esercizio: Fermata Camorino



Criterio	Osservazioni	Giudizio
Impatto sull'esercizio	Dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri la tratta Giubiasco-Vezia si trova liberata dal traffico merci e lunga percorrenza. Una fermata supplementare non pone problemi particolari all'esercizio ferroviario. Anche l'allungamento dei tempi di percorrenza dovuto alla fermata non ha impatti negativi significativi. È necessario approfondire l'inserimento delle tracce ai nodi ferroviari Giubiasco/Bellinzona e Lugano.	4
Viaggiatori in transito	Il volume di traffico previsto sulla tratta Giubiasco-Rivera è di 1'000 passeggeri/giorno. L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque minimo	4

Fermata Camorino

La fermata ha un discreto potenziale ed è centrata rispetto alle aree urbanizzate. La possibile integrazione con il servizio di trasporto pubblico su gomma è minima e la raggiungibilità del territorio cantonale limitata. Potenzialità P+R limitata ai quartieri collinari non serviti dal trasporto pubblico.



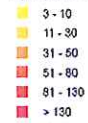
Dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri la tratta Giubiasco-Vezia si trova liberata dal traffico merci e viaggiatori di lunga percorrenza. **Una fermata supplementare non dovrebbe porre problemi particolari all'esercizio ferroviario.** È tuttavia da verificare la fattibilità dell'inserimento della traccia ai nodi ferroviari di Giubiasco/Bellinzona e Lugano

Il volume di traffico previsto sulla tratta Giubiasco-Rivera è stimato in ca. 1'000 passeggeri/giorno. **L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque minimo**

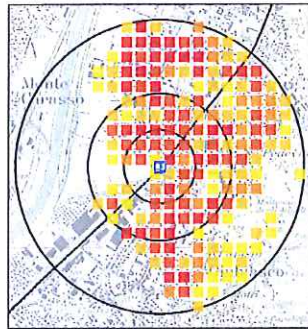
La fermata si trova parzialmente in trincea su una tratta a doppio binario leggermente in curva. I costi di realizzazione sono stimati in 8-10 Mfr

Potenziale: Fermata Bellinzona-Saleggi (1.1 km dalla fermata Giubiasco)

Popolazione residente 2014



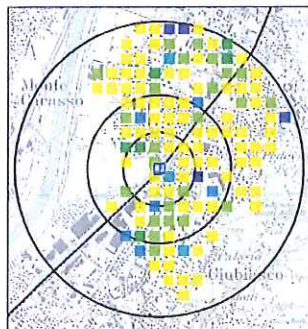
	Raggio		
	250	500	1000
Pop. residente 2014	611	2778	4160
Grado di servizio	80%	50%	33%
Utenti potenziali	64	1390	1242
Totale			3281



Numero Impiegati 2013



	Raggio		
	250	500	1000
Impiegati 2013	193	781	2155
Grado di servizio	60%	50%	33%
Utenti potenziali	153	361	716
Totale			1263



Potenziale a lungo termine (piano Regolatore a saturazione)

Criteria	Osservazioni	Giudizio
Potenzialità d'utenza (corto termine)	4544 U.P.	
Potenzialità d'utenza (lungo termine)	6'261 U.P.	
Raggiungibilità del territorio Cantonale	La fermata può offrire collegamenti diretti a gran parte del territorio cantonale grazie alle linee S20 (Castione-Locarno), RE Bellinzona-Lugano-Chiasso/Varese via la galleria di base del Cenerie S10	
Accessibilità pedonale e ciclabile	L'accessibilità con modalità lenta è buona grazie ai percorsi pedonali/ciclabili già sviluppati.	
Integrazione con servizio esistente Doppioni di servizio	Il territorio è già servito dalla linea urbana 1 Camorino-Arbedo, con coincidenze a Giubiasco verso i treni regionali. Parziale doppione con fermata Giubiasco per destinazioni fermate ferroviarie.	
Intermodalità	Potenzialità P+R nulla	
Possibilità di sviluppo urbanistico	Si tratta di un'area centrale dell'agglomerato che nel PAB 3 è identificata come "Polo con funzioni pubbliche regionali". La fermata è collocata lungo l'asse urbano centrale lungo il quale sono previsti lo sviluppo urbanistico e la riqualifica.	
Giudizio generale	<i>La fermata ha un forte potenziale ed è centrata rispetto alle aree urbanizzate. Minima integrazione possibile e parziale concorrenzialità con il servizio di trasporto pubblico su gomma. Ottima raggiungibilità del territorio cantonale. Potenzialità P+R nulla</i>	3

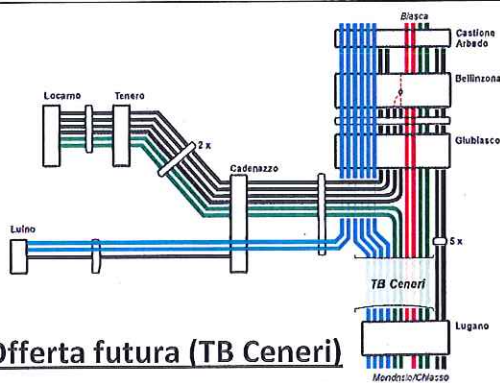
Potenziale corto termine: 4'544 U.P.
Potenziale lungo termine: 6'261 U.P.

Fattibilità costruttiva: Fermata Bellinzona-Saleggi

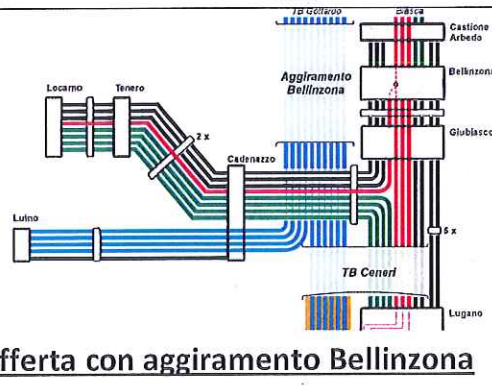
Criterio	Osservazioni	Giudizio
Fattibilità costruttiva	<i>La fermata si trova su una tratta sopraelevata con 3 binari, in parte su viadotto. Per le sole esigenze del traffico passeggeri sono da prevedere 2 banchine lungo i binari laterali. I costi di realizzazione sono stimati in ca 20 mio fr.</i>	1



Impatto sull'esercizio: Fermata Bellinzona-Saleggi



Offerta futura (TB Ceneri)



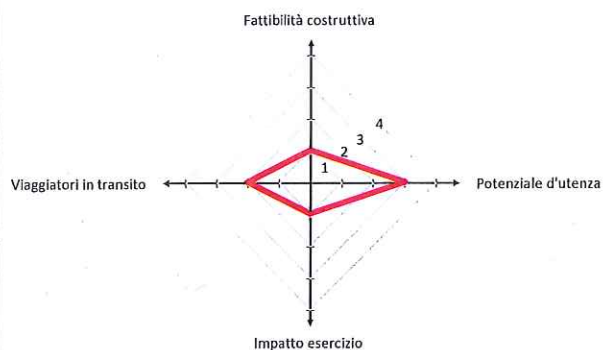
Offerta con aggiramento Bellinzona

Impatto sull'esercizio	La fermata si trova sul tratto più carico della rete ferroviaria cantonale (16 treni per ora e per direzione). Una fermata supplementare sulla tratta Giubiasco-Bellinzona accentua le differenze di velocità tra i treni a lunga percorrenza e i treni regionali limitando in modo significativo la capacità della tratta. L'impatto sull'esercizio è considerato dunque molto forte. La reale fattibilità della fermata deve essere dimostrata con uno studio specifico di esercizio.	1
Viaggiatori in transito	Il volume di traffico previsto sulla tratta Giubiasco-Bellinzona per il traffico regionale è di ca 15'000 passeggeri/giorno. L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque marcato	2

Fermata Bellinzona-Saleggi

La fermata Bellinzona Saleggi presenta un forte potenziale poiché è ubicata al centro di quartieri residenziali densamente popolati e di zone produttive (posti di lavoro). Essa presenta una parziale concorrenzialità con il servizio di trasporto pubblico su gomma.

La fermata si trova sul tratto più carico della rete ferroviaria cantonale (16 treni per ora e per direzione). Una fermata supplementare sulla tratta Giubiasco-Bellinzona accentua le differenze di velocità tra i treni a lunga percorrenza e i treni regionali limitando in modo significativo la capacità della tratta. L'impatto sull'esercizio è dunque molto forte. Per permettere una flessibilità di esercizio adeguata la fermata deve idealmente disporre di banchine su ogni binario di circolazione. Uno studio approfondito è necessario.



Il volume di traffico regionale previsto sulla tratta Giubiasco-Bellinzona è di ca 15'000 passeggeri/giorno. L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque marcato

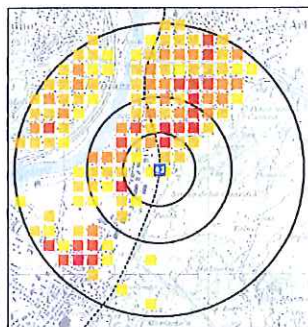
La fermata si trova su una tratta sopraelevata con 3 binari, in parte su viadotto. Per le sole esigenze passeggeri sono da prevedere 2 banchine lungo i binari laterali. I costi di realizzazione sono elevati (ca 20 mio fr)

Potenziale: Fermata Bellinzona-S. Paolo (1.4 km dalla fermata Bellinzona)

Popolazione residente 2014

- 3 - 10
- 11 - 30
- 31 - 50
- 51 - 80
- 81 - 130
- > 130

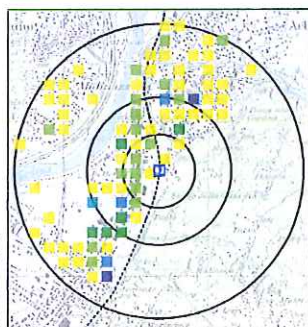
	Raggio		
	250	500	1000
Pop. residente 2014	231	1093	2560
Grado di servizio	80%	50%	25%
Utenti potenziali	135	502	938
Totale	1'324		



Numero Impiegati 2013

- 3 - 10
- 11 - 30
- 31 - 50
- 51 - 80
- 81 - 130
- > 130

	Raggio		
	250	500	1000
Impiegati 2013	90	450	877
Grado di servizio	80%	50%	25%
Utenti potenziali	72	250	219
Totale	521		



Criteri	Osservazioni	Giudizio
Potenzialità d'utenza corto termine)	1'845 U.P.	
Potenzialità d'utenza lungo termine)	4'318 U.P.	
Raggiungibilità del territorio Cantonale	La fermata può offrire collegamenti diretti a gran parte del territorio cantonale grazie alle linee S20 (Castione-Locarno), RE Bellinzona-Lugano-Chiasso/Varese via il la galleria di basedel Ceneri e S10	
Accessibilità pedonale ciclabile	L'accessibilità con modalità lenta è buona vista la conformazione del territorio e gli itinerari ciclabili esistenti.	
Integrazione con servizio esistente Doppioni di servizio	Il territorio è già servito dalla linea urbana 1 Camorino-Arbedo, con coincidenze a Bellinzona verso i treni regionali. Parziale doppiione con fermata Bellinzona per destinazioni fermate ferroviarie.	
Intermodalità	Potenzialità P+R nulla	
Possibilità di sviluppo urbanistico	L'area è situata sul limite tra la zona intensiva e semintensiva. Sul lato contro montagna l'area non presenta possibilità di sviluppo urbanistico. Sul lato ovest, nelle vicinanze della fermata è previsto un ecoquartiere residenziale con un'importante potenzialità.	
Giudizio generale	<i>La fermata ha un discreto potenziale d'utenza soprattutto a lungo termine ma risulta relativamente decentrata rispetto alle aree urbanizzate. Minima integrazione possibile con il servizio di trasporto pubblico su gomma. Ottima raggiungibilità del territorio cantonale. Potenzialità P+R limitata</i>	2

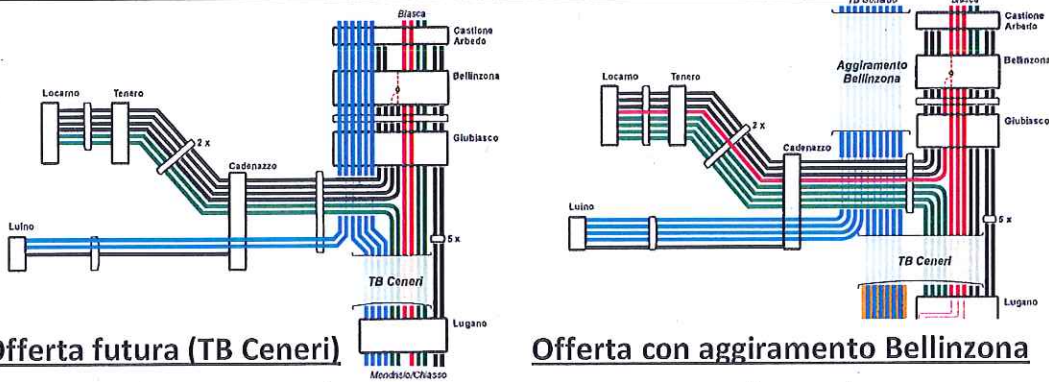
Potenziale corto termine: 1'845 U.P.
Potenziale lungo termine: 4'318 U.P.

Fattibilità costruttiva: Fermata Bellinzona-S. Paolo

Criterio	Osservazioni	Giudizio
Fattibilità costruttiva	<i>La fermata si trova in concomitanza con un raccordo industriale (dismesso) e un binario di sorpasso per i treni merci. La tratta è in rilevato (ca 3 m dal piano terra). La fattibilità della fermata dipende dalla necessità o meno del mantenimento del binario di raccordo e del binario di sorpasso. Ingenti costi di realizzazione (diverse decine di Mfr) Uno studio approfondito è necessario.</i>	1



Impatto sull'esercizio: Fermata Bellinzona-S. Paolo



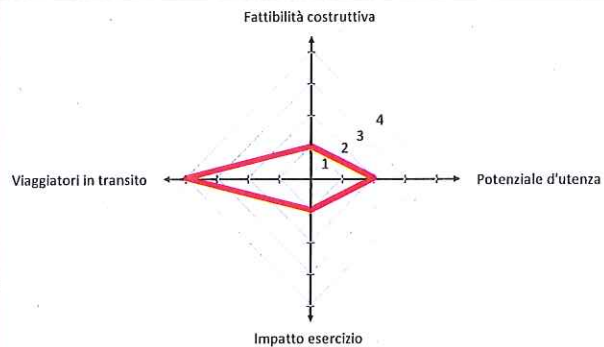
Impatto sull'esercizio	<i>La fermata si trova in concomitanza con un raccordo industriale (dismesso) e un binario di sorpasso per i treni merci. L'impatto sull'esercizio è giudicato molto forte in considerazione del volume di traffico previsto (14 treni per ora e direzione). Il perditempo per la fermata si ripercuote pure negativamente sui tempi di giro banco per la linea S20 alla stazione di Castione Arbedo (necessità di giro banco in 5-6 minuti)</i>	1
Viaggiatori in transito	<i>Il volume di traffico previsto sulla tratta Bellinzona-Castione per il traffico regionale è di ca 3'400 passeggeri/giorno. L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque lieve</i>	4

Fermata Bellinzona - S. Paolo

La fermata ha un discreto potenziale soprattutto a lungo termine ma risulta relativamente decentrata rispetto alle aree urbanizzate. L'integrazione con il servizio di trasporto pubblico su gomma è minima e la fermata presenta una parziale concorrenzialità con il servizio di trasporto pubblico su gomma

L'impatto sull'esercizio è giudicato molto forte in considerazione del volume di traffico previsto (14 treni per ora e direzione). La perdita di tempo per la fermata si ripercuote negativamente sulla pianificazione del traffico regionale e sui tempi di giro banco per la linea S20 alla stazione di Castione/Arbedo (necessità di giro banco in 5-6 minuti)

Il volume di traffico previsto sulla tratta Bellinzona-Castione per il traffico regionale è di ca 3'400 passeggeri/giorno. **L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque lieve**



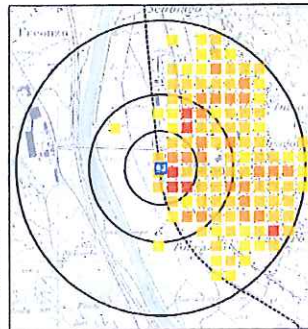
La fermata si trova in corrispondenza di un raccordo industriale (dismesso) e un binario di sorpasso per i treni merci. La tratta è in rilevato (ca 3 m dal piano terra). La fattibilità della fermata dipende dalla necessità o meno del mantenimento del binario di raccordo e del binario di sorpasso. **Gli interventi comportano ingenti costi di costruzione (diverse decine di Mfr) Uno studio approfondito è necessario per verificarne la reale fattibilità.**

Potenziale: Fermata Claro

Popolazione residente 2014

- 3 - 10
- 11 - 30
- 31 - 50
- 51 - 80
- 81 - 130
- > 130

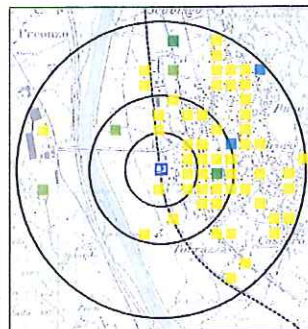
Pco. residenza 2014	Raggio		
	250	500	1000
Grado di servizio	278	435	1236
Utenti potenziali	502	318	384
Totale	1'004		



Numero Impiegati 2013

- 3 - 10
- 11 - 30
- 31 - 50
- 51 - 80
- 81 - 130
- > 130

Impiegati 2013	Raggio		
	250	500	1000
Grado di servizio	15	128	417
Utenti potenziali	13	64	104
Totale	181		

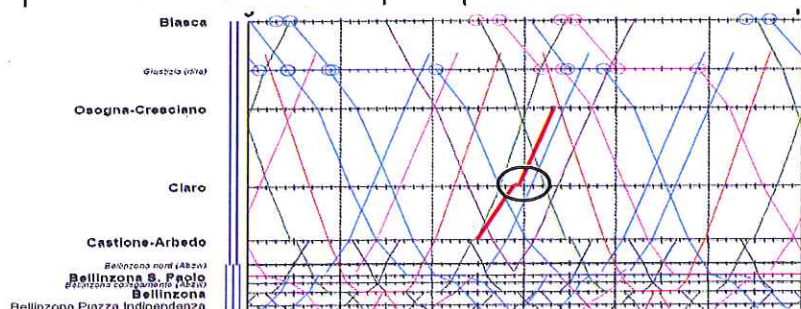


Criteri	Osservazioni	Giudizio
Potenzialità corto termine	1'185 U.P.	
Potenzialità lungo termine	2'458 U.P.	
Raggiungibilità del territorio Cantonale	La fermata può offrire collegamenti diretti unicamente con le destinazioni dei treni RE Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso/Varese via la galleria di base del Ceneri a cadenza semi-oraria.	
Accessibilità pedonale e ciclabile	L'accessibilità con modalità lenta è difficoltosa, vista la conformazione del territorio. I percorsi pedonali/ciclabili devono essere sviluppati.	
Integrazione con servizio esistente Doppioni di servizio	Il territorio è già servito dalla linea regionale 191 Airolo-Bellinzona con coincidenze a Castione/Arbedo verso i treni regionali e RE. Parziale doppione con Castione/Arbedo per destinazioni fermate ferroviarie.	
Intermodalità	Potenzialità P+R limitata (complementare al P+R di Castione/Arbedo)	
Possibilità di sviluppo urbanistico	La fermata è ubicata in zona periurbana per la quale non si auspicano particolari sviluppi; si tratta di una zona estensiva interessante per lo svago di prossimità	
Giudizio generale	<i>La fermata ha un discreto potenziale d'utenza ma è decentrata rispetto alle aree urbanizzate. Minima integrazione possibile e complementarietà con il servizio di trasporto pubblico su gomma. Discreta raggiungibilità del territorio cantonale. Potenzialità P+R limitata</i>	2

Potenziale corto termine: 1'185 U.P.
Potenziale lungo termine: 2'458 U.P.

Fattibilità costruttiva e impatto esercizio: Fermata Claro

Criterio	Osservazioni	Giudizio
Fattibilità costruttiva	La realizzazione della fermata non presenta particolari problemi costruttivi. Sono da prevedere 2 marciapiedi e sottopassaggio. Non sono da prevedere espropri. I costi di realizzazione sono stimati in 8-10 Mfr	3
Impatto sull'esercizio	La linea presenta delle elevate velocità di tratta (fino a 140 km/h) e prevede la circolazione di 6 treni merci, 2 IC/EC e 2 RE per ora e direzione. Una fermata a Claro implica un allungamento dei tempi di percorrenza di ca. 3 minuti con conseguente diminuzione della capacità della linea e perturbazioni al traffico merci di transito. Inoltre il maggior tempo di percorrenza può mettere in discussione le coincidenze ad Erstfeld con i treni da e per Zurigo/Basilea.	1
Viaggiatori in transito	Il volume di traffico previsto sulla tratta Castione-Biasca per il traffico regionale è di ca 2'800 passeggeri/giorno. L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque lieve	4

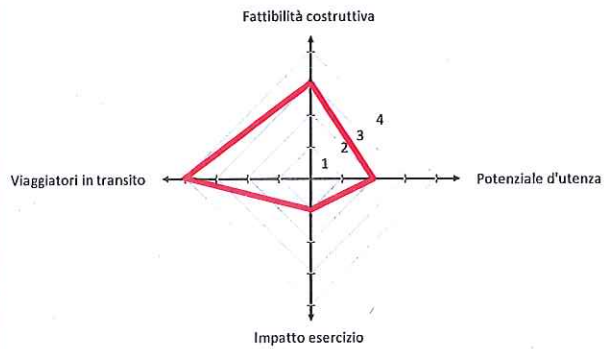


Fermata Claro

La fermata ha un discreto potenziale ma è decentrata rispetto alle aree urbanizzate. Minima integrazione possibile e parziale doppia con il servizio di trasporto pubblico su gomma (Il territorio è già servito dalla linea regionale 191 Airolo-Bellinzona con coincidenze a Castione /Arbedo verso i treni regionali e RE)

L'impatto sull'esercizio è giudicato molto forte. La linea presenta delle elevate velocità di tratta (fino a 140 km/h) e prevede la circolazione di 6 treni merci, 2 IC/EC e 2 RE) Una fermata a Claro implica una perdita di tempo di ca 3 minuti con conseguente diminuzione della capacità della linea e perturbazioni al traffico merci di transito

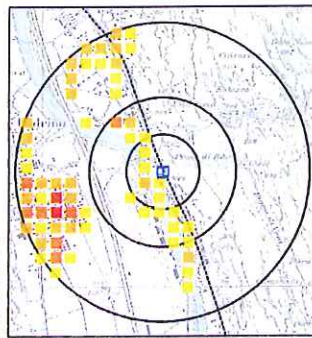
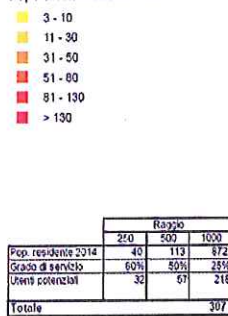
Il volume di traffico previsto sulla tratta Castione-Biasca per il traffico regionale è di ca 2'800 passeggeri/giorno. **L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque lieve**



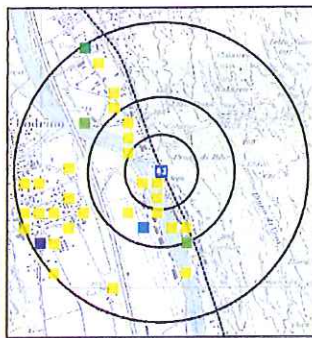
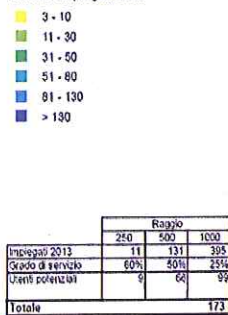
La realizzazione della fermata non presenta particolari problemi costruttivi. Sono da prevedere 2 marciapiedi e passaggio inferiore. Non sono da prevedere espropri. I costi di realizzazione sono stimati in 8-10 Mfr.

Potenziale: Fermata Osogna Cresciano

Popolazione residente 2014



Numero Impiegati 2013



Potenziale a lungo termine (piano Regolatore a saturazione)

Criteria	Osservazioni	Giudizio
Potenzialità d'utenza (corto termine)	480 U.P.	
Potenzialità d'utenza (lungo termine)	813 U.P.	
Raggiungibilità del territorio Cantonale	La fermata può offrire collegamenti diretti unicamente dai servizi RE Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso/Varese via galleria di base del Ceneri e S10 Biasca-Lugano	
Accessibilità pedonale e ciclabile	L'accessibilità con modalità lenta è difficoltosa, vista la conformazione del territorio. I percorsi pedonali/ciclabili devono essere sviluppati.	
Integrazione con servizio esistente	Il territorio è già servito dalla linea regionale 191 Airolo-Bellinzona con coincidenze a Castione/Arbedo verso i treni regionali e RE.	
Intermodalità	Potenzialità P+R locale e per i Comuni situati sulla sponda destra della Valle Riviera. Parziale complementarietà al P+R di Castione/Arbedo	
Possibilità di sviluppo urbanistico	Legate all'aerodromo.	
Giudizio generale	La fermata ha un debole potenziale ed è fortemente decentrata rispetto alle aree urbanizzate. Minima integrazione possibile con il servizio di trasporto pubblico su gomma. Discreta raggiungibilità del territorio cantonale. Potenzialità P+R locale e per i Comuni della sponda destra della Riviera	1

Potenziale corto termine: 480 U.P.
Potenziale lungo termine: 813 U.P.

Fattibilità costruttiva e impatto esercizio: Fermata Osogna

Criterio	Osservazioni	Giudizio
Fattibilità costruttiva	Attualmente la stazione presenta 4 binari. Per la creazione di una fermata sono da prevedere 2 marciapiedi e passaggio inferiore e una risistemazione geometrica o dismissione dei 2 binari supplementari. Non sono da prevedere espropri. I costi di realizzazione sono stimati in 10-12 Mfr	2
Impatto sull'esercizio	La linea presenta delle elevate velocità di tratta (fino a 140 km/h) e prevede la circolazione di 6 treni merci, 2 IC/EC e 2 RE. Analogamente alla fermata di Claro, la creazione di una fermata ad Osogna-Cresciano implica un perditempo di ca 3 minuti con conseguente diminuzione della capacità della linea e perturbazioni al traffico merci di transito. Inoltre il maggior tempo di percorrenza può mettere in discussione le coincidenze ad Erstfeld con i treni da e per Zurigo/Basilea.	1
Viaggiatori in transito	Il volume di traffico previsto sulla tratta Castione-Biasca per il traffico regionale è di ca 2'800 passeggeri/giorno. L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque lieve	4

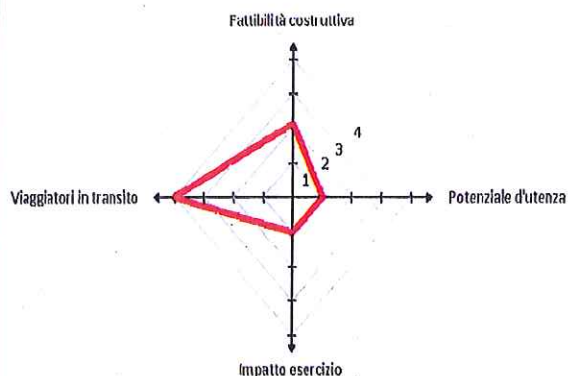


Fermata Osogna Cresciano

La fermata ha un debole potenziale ed è fortemente decentrata rispetto alle aree urbanizzate. Minima integrazione possibile con il servizio di trasporto pubblico su gomma. Discreta raggiungibilità del territorio cantonale. Potenzialità P+R locale e per i Comuni della sponda destra della Riviera

L'impatto sull'esercizio è giudicato molto forte. La linea presenta delle elevate velocità di tratta (fino a 140 km/h) e prevede la circolazione di 6 treni merci, 2 IC/EC e 2 RE) Analogamente alla fermata di Claro, la creazione di una fermata ad Osogna-Cresciano implica un allungamento dei tempi di percorrenza di ca. 3 minuti con conseguente diminuzione della capacità della linea e perturbazioni al traffico merci di transito

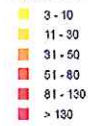
Il volume di traffico previsto sulla tratta Castione-Biasca per il traffico regionale è di ca 2'800 passeggeri/giorno. **L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque lieve**



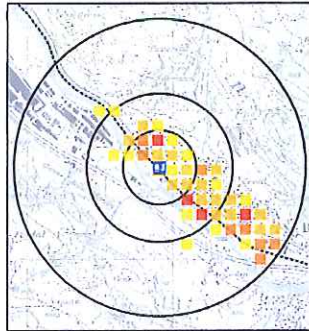
Attualmente la stazione è attrezzata con 4 binari. Per la creazione di una fermata sono da prevedere 2 marciapiedi e passaggio inferiore e una risistemazione geometrica o dismissione dei 2 binari supplementari. Non sono da prevedere espropri. I costi di realizzazione sono stimati in 10-12 Mfr

Potenziale: Fermata Bodio

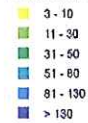
Popolazione residente 2014



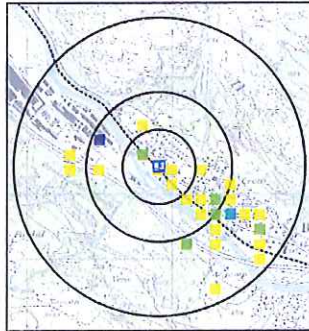
	Raggio		
	250	500	1000
Pop. residente 2014	285	299	395
Scopo di territorio	60%	67%	25%
Utenze potenziali	224	152	96
Totale	477		



Numero Impiegati 2013



	Raggio		
	250	500	1000
Impiegati 2013	23	251	183
Scopo di territorio	60%	67%	25%
Utenze potenziali	23	128	46
Totale	196		



Criteri	Osservazioni	Giudizio
Potenzialità d'utenza (corto termine)	673 U.P.	
Potenzialità d'utenza (lungo termine)	1243 U.P.	
Raggiungibilità del territorio Cantonale	La fermata può offrire collegamenti diretti unicamente dai servizi Ertfeld-Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso/Varese via galleria di base del Ceneri a cadenza oraria	
Accessibilità pedonale e ciclabile	Accessibilità discreta. I percorsi pedonali/ciclabili devono essere sviluppati.	
Integrazione con servizio esistente (Doppi di servizio)	Il territorio è già servito dalla linea regionale 191 Airolo-Bellinzona con coincidenze a Biasca verso i treni RE. L'istituzione di una fermata permette di avere un servizio alla mezz'ora verso Bellinzona e Lugano. I guadagni in tempo di viaggio rispetto all'alternativa Bus/Treno sono significativi.	
Intermodalità	Potenzialità P+R locale e per i Comuni della Bassa Leventina. Parziale complementarietà al P+R di Biasca	
Possibilità di sviluppo urbanistico	Zona di retroterra con possibilità di sviluppo urbanistico limitata	
Giudizio generale	<i>La fermata ha un debole potenziale d'utenza ed è relativamente decentrata rispetto alle aree urbanizzate. Integrazione possibile con il servizio di trasporto pubblico su gomma. Discreta raggiungibilità del territorio cantonale. Potenzialità P+R locale e per i Comuni della bassa Leventina</i>	1

Potenziale corto termine: 673 U.P.
Potenziale lungo termine: 1'243 U.P.

Fattibilità costruttiva e impatto esercizio: Fermata Bodio

Criterio	Osservazioni	Giudizio
Fattibilità costruttiva	<i>La fermata è già utilizzata nel senso nord-sud. Le caratteristiche d'orario del treno RE consentono di concepire la fermata con un solo marciapiede (utilizzato per le due direzioni). I costi di realizzazione sono stimati in 2-3 Mfr</i>	4
Impatto sull'esercizio	<i>Dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo la linea storica si trova liberata dal traffico merci e lunga percorrenza. Una fermata supplementare non pone problemi particolari all'esercizio ferroviario</i>	4
Viaggiatori in transito	<i>Il volume di traffico previsto sulla tratta Biasca-Faido per il traffico regionale è di circa 1'400 passeggeri/giorno. L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque lieve (nota 4).</i>	4

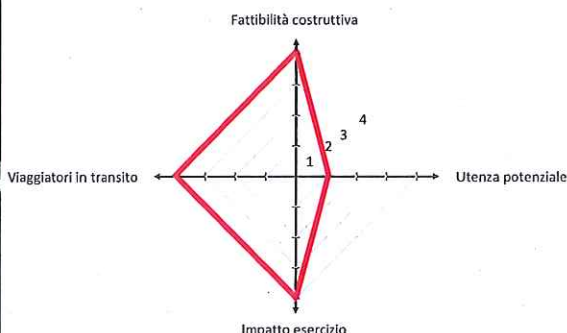


Fermata Bodio

La fermata ha un debole potenziale ed è relativamente decentrata rispetto alle aree urbanizzate. Integrazione possibile con il servizio di trasporto pubblico su gomma. Discreta raggiungibilità del territorio cantonale. Potenzialità P+R locale e per i Comuni della bassa Leventina (in alternativa a Biasca).

Dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo la linea storica si trova liberata dal traffico merci e lunga percorrenza. Una fermata supplementare non pone problemi particolari all'esercizio ferroviario (le riserve sui tempi di percorrenza sono giudicate sufficienti per l'attuazione di un'ulteriore fermata tra Biasca ed Airole)

Il volume di traffico previsto sulla tratta Biasca-Faido per il traffico regionale è di circa 1'400 passeggeri/giorno. **L'impatto sui viaggiatori di transito è dunque lieve.**



La fermata è già attualmente utilizzata puntualmente nel senso nord-sud. Le caratteristiche d'orario del treno RE consentono di concepire la fermata con un solo marciapiede (utilizzato per le due direzioni). I costi di attuazione sono stimati in 2-3 Mfr.

Comparativo potenziale con altre possibili stazioni

Fermata	Potenziale Corto termine (U.P.)	Potenziale Lungo termine (U.P.)
Gerra-Cugnasco	808	1133
Camorino	1980	3877
Bellinzona Saleggi	4544	6261
Bellinzona S. Paolo	1845	4318
Claro	1185	2458
Osogna Cresciano	480	813
Bodio	647	1243

Considerazioni finali

Potenziale d'utenza

- Dal punto di vista *del potenziale d'utenza* la fermata di Bellinzona Saleggi raggiunge un buon risultato; quelle di San Paolo, Claro e Camorino ottengono un risultato discreto. Le rimanenti fermate di Gerra Cugnasco, Osogna-Cresciano e Bodio hanno un bacino d'utenza molto ridotto..

Impatto sull'esercizio e fattibilità costruttiva

- ***La realizzazione delle fermate situate sull'asse Biasca-Giubiasco (Osogna Cresciano, Claro, Bellinzona San Paolo e Bellinzona Saleggi) hanno un impatto considerevole sull'esercizio ferroviario.*** La loro fattibilità non è data prima della messa in esercizio dell'aggiramento completo di Bellinzona tra il nodo della Giustizia e Camorino. Uno sviluppo più capillare della rete ferroviaria regionale TILO è dunque condizionata dai limiti di capacità della linea,
- ***Senza la nuova circonvallazione di Bellinzona non esistono capacità sufficienti per poter gestire una nuova fermata sul segmento più carico di tutta la rete ticinese.*** La circonvallazione sgraverebbe la linea principale dal traffico merci e quindi creerebbe le premesse adeguate dal punto di vista dell'esercizio

Considerazioni finali

Impatto sull'esercizio e fattibilità costruttiva

- Nonostante gli interventi di potenziamento previsti sull'asse Cadenazzo-Locarno, ***la creazione di una fermata a Gerra Cugnasco risulta fortemente penalizzante per l'esercizio e per i viaggiatori in transito*** (in termini di tempi di percorrenza) a fronte di un debole potenziale d'utenza
- Con la messa in esercizio del tunnel di Base del San Gottardo e del Ceneri, la diminuzione di traffico sulle linee storiche, permette di offrire adeguate capacità per realizzare fermate supplementari. ***La fermata di Bodio potrebbe essere concepita con investimenti limitati*** (utilizzando una sola banchina per i due sensi di marcia) ***e la fermata di Camorino può essere istituita senza grossi impatti sull'esercizio ferroviario.***

Impatto sui viaggiatori in transito

- Le fermate di Gerra Cugnasco e Bellinzona Saleggi hanno un forte impatto sui viaggiatori in transito. Il carico previsto sul traffico regionale per le altre potenziali fermate è debole e condiziona dunque in modo lieve l'aumento dei tempi di percorrenza.