

Messaggio

numero

6606

data

8 febbraio 2012

Dipartimento

TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 26 settembre 2011 presentata da Bruno Storni e cofirmatari per il Gruppo PS "Aumento capacità della linea FFS Locarno-Cadenazzo entro l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri prefinanziata dal Cantone"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione parte dalla constatazione che nel dicembre 2019 sarà aperta la Galleria di base del Monte Ceneri con la bretella di collegamento verso Locarno (bretella di Camorino). Essa permetterà una drastica riduzione della durata del viaggio tra Locarno e Lugano. Saranno istituiti dei collegamenti diretti e rapidi tra Locarno e Lugano, con frequenza semioraria. Richiamando la strategia del Programma d'agglomerato del Locarnese (PALOC) la mozione segnala poi che è inoltre previsto un aumento della frequenza della linea Locarno-Bellinzona-Castione con una corsa ogni 15 minuti. Infine si cita il potenziamento della linea Locarno-Bellinzona con una nuova fermata a Minusio, che avrebbe già fatto parte delle misure del Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia del 1994.

Questi potenziamenti dell'offerta necessitano di adeguamenti dell'infrastruttura esistente. Secondo quanto indicato nella Mozione la Confederazione avrebbe inserito a più riprese il raddoppio (parziale o totale) del tratto Locarno-Tenero-Contone nei diversi piani di sviluppo della rete ferroviaria (Futuro sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) e Ferrovia 2030), senza però fissare un termine temporale compatibile con l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri. I promotori della Mozione ritengono dunque che, a prescindere dalle intenzioni della Confederazione, il Cantone debba attivarsi per realizzare nel più breve tempo possibile il potenziamento della tratta FFS Tenero-Contone e la fermata di Minusio, rendendole operative contemporaneamente all'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri. Considerato che la Legge sul futuro sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria (LSIF) prevede la possibilità di anticipo del finanziamento da parte dei Cantoni i mozionanti propongono che il Cantone promuova la progettazione, la realizzazione e la messa in esercizio entro l'apertura della galleria di base del Monte Ceneri del raddoppio (parziale o totale) della linea FFS Tenero-Contone e della fermata di Minusio.

La mozione ci offre lo spunto per fare un quadro aggiornato della pianificazione e dei progetti, sia cantonali che nazionali, in ambito ferroviario.

1. LA PIANIFICAZIONE CANTONALE DEL SERVIZIO FERROVIARIO REGIONALE IN TICINO

1.1 Gli inizi

Agli inizi degli anni '90, il Consiglio di Stato, in concomitanza con gli studi e il dibattito sulla modernizzazione della rete ferroviaria elvetica attraverso il progetto Ferrovia 2000 e la nuova trasversale ferroviaria alpina, ha affrontato la problematica della realizzazione di un sistema ferroviario regionale e transfrontaliero.

Nel 1992 è stato elaborato il "Piano di sviluppo per il trasporto ferroviario delle persone nel Cantone Ticino". Con questo studio si è stabilito un concetto di riferimento per il progressivo miglioramento del sistema ferroviario regionale, che ha ispirato il successivo operato del Governo nei confronti della Confederazione e delle FFS.

Tra le proposte d'intervento scaturite segnaliamo in particolare la realizzazione della bretella di Camorino per il collegamento diretto tra Locarno e Lugano attraverso la galleria di base del Monte Ceneri.

Nel quadro dei successivi sviluppi della politica delle FFS e della pianificazione dei diversi progetti della Confederazione, il Cantone ha avuto modo di precisare ulteriormente il proprio concetto di sistema ferroviario regionale e transfrontaliero. Esso si configura come l'offerta di collegamenti confortevoli, rapidi e con frequenza almeno ogni mezz'ora tra gli agglomerati di Bellinzona, Locarno, Lugano, Chiasso/Como e Varese/Malpensa.

I primi miglioramenti per quanto riguarda il servizio sono avvenuti nella seconda metà degli anni '90, come ad esempio l'introduzione dell'orario cadenzato ogni mezz'ora tra Locarno e Lugano (con cambio alternativamente a Giubiasco e a Bellinzona) nel 1997. A partire dal 2000 è stato possibile avviare una più intensa ed organica collaborazione con le FFS, che ha portato a concretizzare il progetto. Sulla base degli obiettivi e dei principi prima enunciati è stato così concordato il progressivo sviluppo delle prestazioni sulla base di una Convenzione sottoscritta dalle parti il 23 giugno 2003.

Nel frattempo erano comunque state gettate le basi per il futuro collegamento diretto tra Locarno e Lugano. Su iniziativa del Cantone, che finanzia anche l'opera con 25.4 mio fr. (vedi Decreto legislativo del 23 marzo 2003), è stato possibile inserire la bretella di Camorino nel progetto AlpTransit, ora in costruzione.

1.2 Il sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO)

Il dicembre 2004 ha visto l'inaugurazione della prima tappa del Sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia TILO, un servizio di "tipo S-Bahn", ossia rapido e frequente, tra le principali località del Ticino. In particolare è stato introdotto l'orario cadenzato integrale di 30' sulla linea S10 tra Chiasso e Bellinzona e sulla linea S20 Locarno-Bellinzona. Negli anni successivi sono stati poi realizzati vari potenziamenti del servizio, in particolare con l'aumento delle frequenze nelle ore di punta - sulle tratte principali oggi vi è una frequenza di 15' - e l'estensione delle linee. Con la linea S30 fino a Luino ed il prolungamento della linea S10 fino ad Albate-Camerlata, a sud di Como, nel 2009 la rete TILO ha assunto sempre più un carattere transfrontaliero. Inoltre dal giugno 2011 operano tre coppie di treni da Biasca/Bellinzona fino a Milano centrale e dal dicembre del 2011, la linea Bellinzona-Luino è stata prolungata fino a Malpensa.

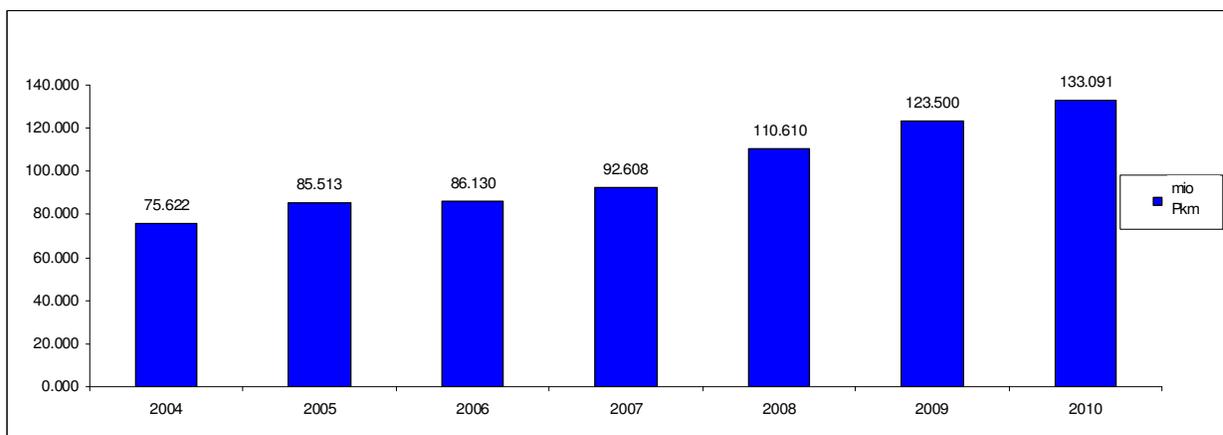
Nel 2014, con la realizzazione del Nuovo collegamento ferroviario Lugano/Chiasso-Mendrisio-Varese-Gallarate-Aeroporto di Malpensa FMV, anche Varese sarà integrata al sistema. Quest'ultimo raggiungerà la sua massima estensione ed attrattività nel 2019 con la messa in esercizio della galleria di base del Monte Ceneri.

Oltre alle opere previste nell'ambito dei piani di sviluppo della rete a livello federale (vedi cap. 2), la realizzazione del sistema TILO presuppone anche investimenti importanti a livello regionale, che prevedono una partecipazione finanziaria del Cantone. Tra gli interventi realizzati o in corso di realizzazione vi è in particolare la ristrutturazione completa dei nodi di Tenero e di Castione-Arbedo, la nuova fermata di Riazzino, il nuovo collegamento Mendrisio-Varese (FMV) e la già menzionata bretella di Camorino. Nei prossimi anni sono previste nuove fermate a Mendrisio S. Martino e Minusio e la ristrutturazione completa della fermata di S. Antonino. È pure pianificata una nuova fermata a Bellinzona-Piazza Indipendenza.

A questi interventi vanno aggiunti anche tutti quelli effettuati o previsti nelle aree delle stazioni con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità al sistema ferroviario e di valorizzare comparti territoriali pregiati per l'insediamento di nuove attività di servizio, commerciali e residenziali (Lugano, Bellinzona, Chiasso, Mendrisio, Biasca).

Non da ultimo sottolineiamo che il Cantone, tramite i mandati di prestazione, finanzia anche il nuovo materiale rotabile (FLIRT) introdotto gradualmente a partire dal 2007, che è in grado di circolare sia sulla rete ferroviaria svizzera che su quella italiana senza necessità di cambiare il locomotore alla frontiera. Questo materiale rotabile si distingue per l'elevato comfort di viaggio, la forte accelerazione, la moderna comunicazione a bordo all'utenza e la maggiore sicurezza e facilità di accesso (pianali ribassati).

L'efficacia dell'offerta è dimostrata dalla costante crescita dei viaggiatori. Dalla sua introduzione, il sistema ferroviario regionale TILO ha infatti riscontrato un continuo incremento di consensi: in soli 6 anni l'utenza è cresciuta del 76% rispetto al 2004, raggiungendo i 133 milioni di passeggeri-km (pkm).



Evoluzione utenza TILO (in mio pkm) / Fonte: FFS/TILO

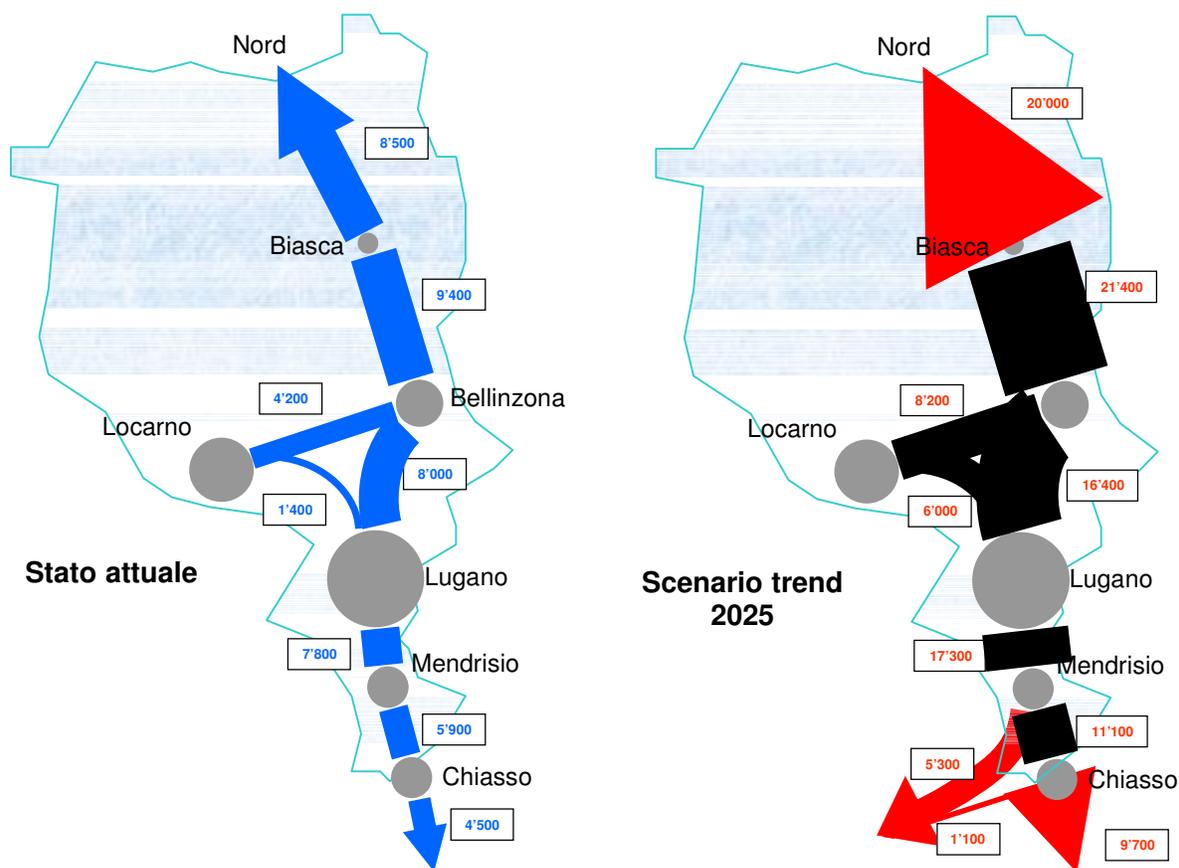
TILO contribuisce a soddisfare la crescente domanda di trasporto e contenere i sempre maggiori problemi di viabilità che si registrano anche nel nostro Cantone. TILO costituisce inoltre un elemento di fondamentale importanza nella strategia di promozione dell'accessibilità e della competitività del Cantone.

Per ulteriori informazioni sullo sviluppo di TILO si rimanda alla scheda di Piano Direttore M7.

1.3 Il servizio Locarno-Bellinzona/Lugano all'orizzonte AlpTransit e interventi necessari

Attualmente i lavori per la pianificazione degli orari si stanno concentrando, oltre che sull'attivazione della linea Mendrisio-Varese, sul servizio all'orizzonte AlpTransit. L'apertura della galleria di base del Ceneri costituisce una pietra miliare anche nell'ambito del servizio ferroviario regionale, in quanto permetterà di dimezzare i tempi di percorrenza tra il Sopra- ed il Sottoceneri.

Di conseguenza sono attesi importanti aumenti dell'utenza, non solo per il traffico nazionale anche per quello all'interno del Ticino. Si prevede in particolare un raddoppio della domanda tra Bellinzona e Locarno (da 4'000 a ca. 8'000 utenti/giorno) e un quadruplicamento della domanda per le relazioni tra il Locarnese ed il Sottoceneri (da 1'400 a ca. 6'000 utenti al giorno).



Evoluzione dell'utenza sulla rete FFS con AlpTransit (passengeri/giorno) / Fonte: Modello cantonale del traffico

Su queste basi Cantone ed FFS stanno affinando il concetto d'esercizio. Un punto fisso della pianificazione è l'introduzione di collegamenti semiorari tra Locarno e Lugano, con servizio delle fermate intermedie: il tempo di percorrenza tra Locarno e Lugano si aggirerà attorno ai 25', contro gli attuali 50'. Questa soluzione permette di collegare con Lugano in modo diretto, rapido e frequente non solo il polo di Locarno ma tutto il settore est dell'agglomerato di Locarno, come pure il Gambarogno e la fascia Cadenazzo-S. Antonino.

Per quanto riguarda la linea S20 Locarno-Bellinzona-Castione, attualmente vi è un'offerta cadenzata semioraria con potenziamenti nell'ora di punta (15'). Durante il giorno inoltre circola un treno IR ogni ora da/per Zurigo rispettivamente da/per Basilea. L'obiettivo del Cantone è di mantenere questo servizio anche dopo l'apertura della galleria del Ceneri. A lungo termine l'obiettivo è quello di un cadenzato di 15' durante tutto l'arco della giornata. Questa offerta si giustifica anche con la struttura degli insediamenti tra Locarno e Bellinzona, che formano attorno alla linea ferroviaria un'unica agglomerazione lungo il Piano di Magadino. Per questo motivo il Cantone ha già investito e sta investendo nella realizzazione di nuove fermate e per lo spostamento di alcune fermate esistenti. È già stata realizzata la nuova fermata di Riazzino in sostituzione di quella di Riazzino-Cugnasco, vetusta e in posizione inadeguata rispetto agli insediamenti. Altre fermate sono nella fase di progettuale (Minusio, ristrutturazione S. Antonino) o di pianificazione (Bellinzona-Piazza Indipendenza).

I programmi d'agglomerato del Locarnese e del Bellinzonese, di recente approvati dalle Commissioni regionali dei trasporti e dal Consiglio di Stato e sottoposti all'Autorità federale, puntano su una densificazione degli insediamenti lungo gli assi forti del trasporto pubblico e in particolare anche della linea ferroviaria.

Il potenziamento dell'offerta previsto al momento dell'apertura della galleria di base del Ceneri, presuppone un raddoppio parziale della tratta Contone-Tenero, un adeguamento degli impianti di sicurezza tra Locarno e Tenero e la creazione di un doppio binario in corrispondenza della nuova fermata di Minusio.

I primi due interventi rientrano nel programma finanziato dalla Confederazione di sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF), sul quale torneremo al prossimo capitolo.

Il raddoppio del binario e la nuova fermata di Minusio rientrano invece negli interventi promossi nell'ambito del progetto TILO e del Programma di agglomerato del Locarnese (PALOC) (non risultava quale misura del Piano dei trasporti del Locarnese e Vallemaggia). Il Cantone ha già svolto uno studio di fattibilità, che ha permesso di valutarne i costi e inserirlo per l'ottenimento di un contributo federale nel citato PALOC. Per quanto attiene al raddoppio del binario è in corso una discussione con l'Ufficio federale dei trasporti per inserirlo nel programma SIF. È invece escluso che una fermata regionale venga ordinata e finanziata dalla Confederazione.

Il costo del raddoppio è valutato in ca. 14 mio fr. mentre l'investimento per la nuova fermata, se realizzata contemporaneamente, ammonta a ca. 5 mio fr. Se gli interventi proposti saranno valutati favorevolmente dalla Confederazione, si prevede di avviare la progettazione di massima nel corso del 2013.

Analogamente alla nuova fermata di Minusio si sta procedendo per la ristrutturazione della fermata di S. Antonino. Oltre ad un adeguamento ai nuovi standard (marciapiedi, cabine d'attesa, sottopassi e rampe ecc.) se ne prevede il suo spostamento più a sud onde permettere la fermata anche dei treni che collegano Locarno con Lugano. L'investimento previsto ammonta a ca. 9 mio fr.. L'intervento è stato inserito nel Programma d'agglomerato del Bellinzonese per l'ottenimento dei contributi federali.

2. I PROGRAMMI DI SVILUPPO DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA A LIVELLO FEDERALE

La regione del Locarnese è interessata anche da interventi che rientrano nei programmi di sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria della Confederazione.

Con Decreto federale del 17 dicembre 2008 il Parlamento ha stanziato un credito di 5,4 miliardi di franchi per il programma di sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF).

Esso si propone di far fronte al continuo aumento della domanda nel settore del traffico viaggiatori e di disporre di adeguate capacità per il traffico merci. Come indicato nella Legge (LSIF all'art. 4) per la tratta Bellinzona–Locarno si prevede un aumento delle prestazioni ed il potenziamento delle capacità. A tale scopo sono riservati ca. 90 mio fr., necessari in particolare per il raddoppio parziale del tratto Contone-Tenero (ca. 4 km) e per la riduzione del distanziamento dei treni tra Tenero e Locarno. Queste misure sono inserite nella fase prioritaria del programma SIF, in quanto necessarie per l'apertura della galleria di base del Ceneri a seguito dell'introduzione del collegamento semiorario tra Locarno e Lugano.

La progettazione di massima sarà dalle FFS avviata l'anno prossimo e la realizzazione, in base alle informazioni in nostro possesso, tra il 2017 ed il 2019.

Il 18 gennaio 2012 il Consiglio federale ha trasmesso al Parlamento il progetto concernente il finanziamento e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria (FAIF). Il progetto FAIF comprende anche il programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), che definisce misure e progetti infrastrutturali con diversi livelli di priorità, e una prima fase di ampliamento con orizzonte temporale fino al 2025. Questa fase comprende interventi per 3,5 miliardi di franchi, che saranno realizzati parallelamente alle misure già stabilite dal programma SIF. Tra le misure proposte per il Ticino vi è anche il completamento del raddoppio del binario tra Contone e Tenero, in particolare degli attraversamenti del Ticino e della Verzasca. Per questa misura sono riservati ca. 150 mio fr.

Il Messaggio dovrebbe essere discusso dal Parlamento nel corso del 2012. Sono poi previste fasi di ampliamento successive, che il Consiglio federale sottoporrà al Parlamento di norma ogni quattro o otto anni con uno specifico credito.

3. RIASSUNTO DEGLI INTERVENTI

La seguente tabella riassume gli interventi, con i relativi investimenti, previsti per migliorare il servizio tra il Locarnese, il resto del Cantone e la rete nazionale all'orizzonte AlpTransit, nell'ambito di vari programmi di sviluppo ferroviari cantonali e nazionali.

Misura	Costo Mio fr.*	Programma	Finanziamento	Orizzonte	Stato
Bretella di Camorino	25	AT	Cantone	Entro 2019	In opera
Aumento capacità Locarno - Bellinzona (in part. raddoppio parziale Contone-Tenero)	90	SIF	Confederazione	Entro 2019	In progetto
Aumento capacità Contone - Tenero (completamento raddoppio Contone-Tenero)	150	FAIF	Confederazione	Entro 2025	Programma da approvare
Binario d'incrocio Minusio	14	PALOC (ev. SIF)	Cantone/Comuni/CH (max. 50%) ev. CH	Entro 2019	Programma da approvare
Nuova fermata Minusio	5	PALOC	Cantone/Comuni/CH (max. 50%)	Entro 2019	Programma da approvare
Ristrutturazione fermata S. Antonino	9	PAB	Cantone/Comuni/CH (max. 50%)	Entro 2019	Programma da approvare

* prezzi senza rincaro

Complessivamente sono in atto o previsti investimenti per ca. 300 mio fr.. L'onere finale a carico del Cantone, incluse le partecipazioni dei Comuni nell'ambito dei rispettivi

programmi d'agglomerato, potrebbe aggirarsi attorno ai 45 mio fr.. Finora il finanziamento è assicurato per le prime due misure, con 90 mio fr. da parte della Confederazione rispettivamente con 25.4 mio fr. da parte del Cantone (Decreto legislativo del 12 marzo 2003).

4. CONCLUSIONI

In considerazione di quanto espresso sopra, questo Consiglio ritiene di poter rispondere nel modo seguente alle richieste formulate nella Mozione.

1. *Il Cantone promuove la progettazione, la realizzazione e la messa in esercizio entro l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri del raddoppio (parziale o totale) della linea FFS Tenero-Contone anticipando se fosse il caso il finanziamento della Confederazione.*

Il programma di Sviluppo futuro dell'infrastruttura ferroviaria (SIF) della Confederazione prevede il raddoppio parziale del tratto Contone-Tenero e la riduzione del distanziamento dei treni tra Tenero e Locarno. Queste misure sono inserite nella prima fase del programma SIF in quanto necessarie per l'apertura della galleria di base del Ceneri. La progettazione di massima sarà avviata l'anno prossimo e la realizzazione è prevista tra il 2017 ed il 2019. Un intervento finanziario del Cantone per anticipare il finanziamento di queste misure non appare opportuno dal profilo dei principi (opera di competenza federale) né da quello pratico, essendo la programmazione coerente con le necessità e le possibilità operative. Infatti l'esecuzione dell'opera dipende sostanzialmente da tempi procedurali e tecnici che il Cantone non è in grado di influenzare in modo significativo.

Non s'intravede pertanto la necessità e l'opportunità di dar seguito a quanto richiesto dalla mozione.

2. *Il Cantone promuove la progettazione e la realizzazione e la messa in esercizio entro l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri della fermata TILO a Minusio anticipando se del caso il finanziamento della Confederazione.*

L'intervento citato, assieme al raddoppio parziale di Minusio, rientra negli interventi promossi dal Cantone nell'ambito del progetto TILO e del PALOC. Il Cantone ha già svolto uno studio di fattibilità, che ha permesso di valutarne i costi e chiedere un contributo federale nell'ambito del Programma d'agglomerato del Locarnese. Quest'ultimo è stato trasmesso alla Confederazione il 31 dicembre del 2011 per l'esame ai sensi della Legge sul fondo infrastrutturale. Per quanto attiene il raddoppio del binario è inoltre in sospeso una richiesta presso l'Ufficio federale dei trasporti per inserirlo nel programma SIF. È invece escluso che una fermata regionale venga ordinata dalla Confederazione.

Se gli interventi proposti saranno valutati favorevolmente dalla Confederazione si prevede di avviare la progettazione di massima nel corso del 2013.

In conclusione questo Consiglio si sta già muovendo nella direzione postulata dai mozionanti ma ritiene inopportuno entrare nel merito di un prefinanziamento di opere di importanza nazionale e pertanto a carico della Confederazione. Per quanto riguarda le opere di portata regionale saranno allestite a tempo debito le necessarie richieste di credito al Gran Consiglio.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, L. Sadis

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 26 settembre 2011

MOZIONE

Aumento capacità della linea FFS Locarno-Cadenazzo entro l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri prefinanziata dal Cantone

del 26 settembre 2011

L'apertura prevista per il mese di dicembre 2019 della Galleria di base del Monte Ceneri e della bretella di collegamento tra la nuova linea di base del Ceneri e la linea Giubiasco-Cadenazzo verso Locarno offrirà una netta diminuzione della durata del percorso tra Locarno e Lugano (22 minuti contro gli attuali 54 minuti).

Su questa nuova infrastruttura ferroviaria le FFS hanno previsto l'inserimento di una nuova linea TILO Locarno-Lugano che inizialmente prevede una cadenza semioraria.

Il Piano d'agglomerato del Locarnese PALoc (1), oltre alla nuova Linea TILO Lugano-Locarno prevede un aumento della cadenza della linea Locarno-Bellinzona-Castione con una corsa ogni 15 minuti per direzione.

Il potenziamento della linea Locarno-Bellinzona, con una nuova fermata a Minusio, faceva già parte delle misure del Piano regionale dei trasporti del Locarnese e Valle Maggia 1994.

La Confederazione nei diversi piani di sviluppo della rete ferroviaria (ZEBG art. 4 b. 19, Ferrovia 2030) ha a più riprese inserito il raddoppio (parziale o totale) del tratto Locarno-Tenero-Contone, attualmente a binario unico con due soli punti di interscambio a Tenero e alla fermata soppressa Cugnasco-Riazino.

Queste intenzioni non sono mai state fissate a un termine temporale compatibile con l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri.

Il potenziamento è necessario per aumentare la capacità, attualmente al limite di saturazione, che non potrà sopportare il nuovo numero di corse previste nel PALoc (12 orarie solo per TILO) e tantomeno quelle necessarie per un più che prevedibile e auspicabile ulteriore sviluppo e potenziamento dell'offerta di TP su ferrovia in Ticino.

Gli scenari di sviluppo prevedono infatti un importante aumento della domanda di trasporto pubblico.

Nel 2025 solo tra Locarno e Lugano sono previsti 6'000 passeggeri al giorno, domanda che sarà superiore al totale attuale della linea (5'600 p/g con 60 corse); sommando la prevista domanda tra Locarno e Bellinzona si raggiungono i 14'200 p/g sulla tratta Locarno e Cadenazzo. Questa capacità non potrà essere garantita con la struttura a un binario attuale. (Cfr. messaggio n. 6524 Fig. 9 Scenario di sviluppo della domanda nel trasporto pubblico modello cantonale del traffico).



Riteniamo che a prescindere dalle intenzioni della Confederazione il Cantone debba attivarsi per realizzare nel più breve tempo possibile il potenziamento della tratta FFS Tenero-Contone e la fermata TILO di Minusio, rendendole operative contemporaneamente all'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri.

Considerato che ZEBG prevede la possibilità di anticipo del finanziamento da parte dei Cantoni, operazioni già avvenute e previste in altri Cantoni (ZH, VD, NE, BE, SG, TG, ZG, ...) e che hanno accelerato o accelereranno lo sviluppo del TP in queste regioni, i sottoscritti membri del Gran Consiglio propongono:

1. il Cantone promuove la progettazione, la realizzazione e la messa in esercizio entro l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri del raddoppio (parziale o totale) della linea FFS Tenero-Contone anticipando se fosse il caso il finanziamento della Confederazione;
2. il Cantone promuove la progettazione e la realizzazione e la messa in esercizio entro l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri della fermata TILO a Minusio anticipando se del caso il finanziamento della Confederazione.

Per il Gruppo PS:

Bruno Storni

Branda - Canevascini - Cavalli - Cereghetti -

Corti - Cozzaglio - Garobbio - Kandemir Bordoli -

Malacrida - Stojanovic

(1) PALoc Rapporto sulle strategie d'intervento e sulle misure (bozza) 8/6/2011, pag. 26

Asse forte ⇒ collegamento regionale TILO: Locarno-Riazzino-Bellinzona / Lugano, con nuova fermata a Minusio; cadenzamento di 15' Locarno-Bellinzona / cadenzamento di 30' per Lugano (a partire dall'apertura della galleria di base del Ceneri)