

numero			Bellinzona
1229	cl	1	21 marzo 2018
Repubblica e Cantone Ticino Consiglio di Stato Piazza Governo 6 Casella postale 2170 6501 Bellinzona telefono +41 91 814 43 20 fax +41 91 814 44 35 e-mail can-sc@ti.ch			Repubblica e Cantone Ticino

Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dei trasporti UFT
3003 Berna

e-mail: sachplan.verkehr@bav.admin.ch

Adattamenti e aggiornamenti 2018 del Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura ferroviaria Audizione delle autorità e partecipazione della popolazione (art. 19 OPT)

Gentili signore,
egregi signori,

vi ringraziamo per averci coinvolti nella consultazione relativa agli adattamenti e aggiornamenti 2018 del Piano settoriale dei trasporti, parte infrastruttura ferroviaria (SIS). Di seguito formuliamo le nostre osservazioni.

1. Parte concettuale

Gli obiettivi complessivi del SIS sono condivisi e ritenuti coerenti con i principi di un servizio ferroviario efficiente, rispettoso dell'ambiente, sicuro e interessante per il traffico merci.

In linea generale, i nuovi tracciati e gli ammodernamenti previsti consentiranno di aumentare ulteriormente la capacità di trasporto dei viaggiatori e delle merci sulla ferrovia attraverso le Alpi. Il potenziamento della funzionalità della rete ferroviaria favorirà il trasferimento del traffico pesante transalpino dalla strada alla ferrovia.

1.1 Risanamento fonico e protezione dall'inquinamento acustico

Per quanto riguarda la protezione contro l'inquinamento fonico, ad oggi ci sono ancora abitanti, lungo le linee ferroviarie esistenti, interessati da valori di esposizione al rumore superiori ai valori limite. Appoggiamo pertanto la proposta a livello federale di proseguire con l'attuazione delle misure di risanamento, portando avanti il programma che prevede l'adozione di provvedimenti supplementari.

In generale, a tutela della qualità di vita degli abitanti e dell'ambiente, si ribadisce la richiesta che un nuovo impianto ferroviario sia progettato in modo da evitare zone densamente abitate. Sarà inoltre necessario contenere al massimo l'impatto fonico. Concordiamo infine sul principio di base di intervenire in primo luogo con misure di risanamento alla fonte e solo in seguito sulla linea di propagazione del rumore.

1.2 Prevenzione degli incidenti rilevanti

In generale, condividiamo quanto riportato nel capitolo "Coordinamento tra la pianificazione del territorio e prevenzione degli incidenti rilevanti" (cap. 4.6) nel quale è posto l'accento sul coordinamento necessario tra gli impianti ferroviari e la pianificazione del territorio, ricercando nel contempo un equilibrio tra lo sviluppo insediativo lungo la rete ferroviaria e il trasporto di merci pericolose. Segnaliamo altresì un aspetto primordiale al fine di aumentare la sicurezza del trasporto di merci pericolose su rotaia: visto che il traffico di merci pericolose lungo l'asse nord-sud è verosimilmente destinato a crescere nei prossimi anni, a seguito in particolare della politica di trasferimento delle merci su rotaia, riteniamo necessarie ulteriori linee d'azione per migliorare la sicurezza del materiale rotabile. Considerato che il traffico di merci pericolose è effettuato su vagoni che spesso circolano in regime di fiducia ¹, riteniamo indispensabile prevedere misure che aumentino sia l'efficacia che il campo d'azione dei controlli alla frontiera. Per operare in questo senso, con tutta probabilità andrebbero previste infrastrutture specifiche, quali piazze di controllo e vigilanza.

Si ritiene comunque opportuno valutare l'introduzione a livello svizzero di misure atte a disincentivare il trasporto internazionale di merci pericolose in generale, favorendo la produzione di determinate sostanze o prodotti presso le aziende che le utilizzano. Auspichiamo che questo aspetto sia integrato nel capitolo sulla prevenzione degli incidenti rilevanti.

2. Scheda di coordinamento SC 6.1 Bellinzona

Chiediamo che la fermata Piazza Indipendenza venga indicata come DA analogamente al 3° binario Bellinzona-Giubiasco per i seguenti motivi:

- la progettazione definitiva è in elaborazione e verrà conclusa nel corso del 2018, nel 2019 è prevista la procedura di approvazione dei piani e nel 2021 l'avvio dei lavori;
- il finanziamento della realizzazione è annunciato come modulo del PROSSIF FA 2030/35 ed è stato inserito negli interventi considerati nella variante preferita dal Consiglio federale che prevede un investimento di 11,5 mia di franchi;
- la fattibilità e necessità della fermata è stata dimostrata nell'ambito delle valutazioni riguardo alla capacità del nodo di Bellinzona e alla costruzione del corridoio "4 metri". In quest'ambito è stata individuata una soluzione che soddisfa le diverse esigenze e sfrutta importanti sinergie attraverso il prolungamento del terzo binario (già in fase di costruzione da Giubiasco a Bellinzona sud) fino alla stazione principale.

¹ Accordo internazionale per la consegna del convoglio in "regime di fiducia" secondo cui il treno deve essere controllato alla stazione di partenza in modo tale da soddisfare tutte le disposizioni lungo l'intero suo tragitto.

Alleghiamo una copia della scheda in formato revisione che presenta le nostre proposte di testo.

3. Scheda di coordinamento SC 6.2 Lugano-Chiasso

Nel mese di novembre 2017 la Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del territorio si era già espressa preliminarmente in merito alla bozza della scheda di coordinamento SC 6.2 Lugano-Chiasso e ai relativi "Chiarimenti".

Constatiamo con soddisfazione che le osservazioni formulate in quell'occasione sono state prese in considerazione nell'allestimento della scheda ora in consultazione.

Vi sono tuttavia alcuni elementi, esposti di seguito, che necessitano di essere ulteriormente ribaditi in questa sede.

L'inserimento del raccordo intermedio di Melano e il mantenimento di quello alternativo di Mendrisio permettono un'eventuale realizzazione a tappe della nuova linea AlpTransit Sud da Vezia a Chiasso, mantenendo aperte tutte le opzioni relative alle tappe e priorità realizzative. Ribadiamo che le stesse dovranno essere definite attraverso uno studio specifico comprensivo anche di una simulazione dell'esercizio ferroviario.

Per quanto concerne le varianti di realizzazione del raccordo di Melano, confermiamo la nostra assoluta opposizione alla variante "Delta Melano" e chiediamo di basare i prossimi approfondimenti unicamente sulla variante "Lenaccio", con una chiara preferenza per la soluzione "a livello", più sostenibile dal profilo paesaggistico (oltre che economico). In questo settore sarà importante coordinarsi con il progetto cantonale di valorizzazione della riva del lago, al quale i documenti oggetto della consultazione non fanno accenno.

Lo scrivente Consiglio chiede inoltre – in attesa delle decisioni sulle eventuali tappe e priorità realizzative – di mantenere la possibilità di realizzare il raccordo intermedio a Mendrisio. La soluzione con il raccordo a Melano sarebbe infatti funzionale alla costruzione in modo indipendente del tratto Chiasso-Melano, ma ad opera completata fino a Vezia questo raccordo non avrebbe più alcuna utilità. Il raccordo di Mendrisio, la cui ubicazione dovrebbe essere precisata in modo da limitare al massimo l'impatto territoriale (anche per quanto concerne la fase di cantiere), permetterebbe invece di collegarsi alla linea esistente verso Varese-Malpensa. Ciò creerebbe le premesse per concretizzare un'offerta di traffico interregionale veloce.

Riteniamo infine che il termine "AlpTransit Sud" non sia abbastanza specifico considerato lo stato della pianificazione: chiediamo quindi che esso venga sostituito con "nuova linea da Vezia a Chiasso".

Alleghiamo una copia della scheda in formato revisione che presenta le nostre proposte di testo.

4. Partecipazione alla consultazione pubblica

Il Consiglio di Stato, per il tramite della Sezione dello sviluppo territoriale del Dipartimento del territorio, ha coinvolto nella consultazione i Comuni e la popolazione dal 5 gennaio al 28 febbraio 2018, pubblicando l'informazione sul Foglio Ufficiale del Cantone. I Comuni sono stati inoltre informati in merito alla procedura di consultazione con lettera del 21 dicembre 2017.

Nei termini per l'inoltro delle osservazioni sono giunte in totale 12 prese di posizione, da parte di 11 Comuni (Arogno, Bissone, Canobbio, Chiasso, Cugnasco-Gerra, Lugano, Maroggia, Massagno, Melano, Mendrisio e Riva San Vitale) e della Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio. Una copia di tutte le prese di posizione è allegata alla presente.

In generale si constata che le modifiche oggetto della procedura sono di principio condivise. La consultazione ha fatto tuttavia emergere preoccupazioni e critiche relative principalmente alla nuova linea da Vezia a Chiasso (AlpTransit Sud), che è possibile riassumere nei seguenti punti:

- preoccupazione in relazione all'orizzonte realizzativo della tratta (si auspica che l'opera venga completata in tempi brevi), accresciuta dal mancato inserimento della stessa nel programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria. Il timore espresso da più parti è che i tempi di completamento dell'opera si dilatino oltre il 2050;
- perplessità riguardo all'ipotesi di realizzazione a tappe dell'opera. Da più parti si evoca la necessità della sua completa realizzazione in un'unica tappa;
- preoccupazione relativa alla descrizione del progetto nella scheda di coordinamento, che non specifica se la nuova linea prevede un collegamento a binario singolo o doppio;
- richiesta di valutare la possibilità di realizzare una nuova galleria autostradale tra Bissone e Mendrisio, da realizzarsi parallelamente a quella ferroviaria, in modo da liberare il comprensorio dal traffico autostradale.

Oltre a queste considerazioni d'ordine generale ve ne sono di più puntuali, sollevate dai singoli Comuni.

5. Conclusioni

Fatte le considerazioni di cui ai punti precedenti, lo scrivente Consiglio chiede di:

- indicare la fermata di Piazza Indipendenza come DA;
- integrare nel capitolo relativo alla prevenzione degli incidenti rilevanti gli elementi presentati al punto 1.2;
- allestire uno studio specifico (comprensivo anche di una simulazione dell'esercizio ferroviario) per stabilire le modalità di realizzazione della nuova linea da Vezia a Chiasso, ritenuto che la circonvallazione di Lugano assume un carattere fondamentale.

Gradiscano, gentili signore ed egregi signori, i più distinti saluti.

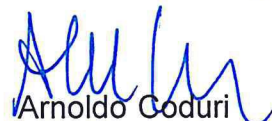
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Manuele Bertoli

Il Cancelliere:



Arnaldo Coduri

Copia p.c. (unicamente per e-mail):

- Ufficio federale dello sviluppo territoriale ARE (info@are.admin.ch)
- Direzione del Dipartimento del territorio (dt-dir@ti.ch);
- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch);
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch);
- Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch);
- Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (dt-spaas@ti.ch);
- Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.ch);
- Pubblicazione in Internet.

Allegati:

- copia di tutte le osservazioni pervenute (solo al destinatario);
- schede di coordinamento SC 6.1 e SC 6.2 in formato revisione (solo al destinatario).