

Numero
6759

fr

0

Bellinzona

16 dicembre 2020

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

ARE
Sezione Pianificazioni federali
3003 Berna

UFT
Sezione Pianificazione
3003 Berna

Per e-mail:
sachplanverkehr@are.admin.ch
sachplan.verkehr@bav.admin.ch

**Piano settoriale dei trasporti – Audizione dei Cantoni e dei Comuni, informazione e partecipazione della popolazione ai sensi dell’art. 19 dell’Ordinanza federale sulla pianificazione del territorio (OPT)
Parte programmatica – “Mobilità e territorio 2050”
Parte infrastruttura ferroviaria – Adattamenti e complementi 2021**

Gentili signore,
egregi signori,

vi ringraziamo per averci coinvolti nelle consultazioni relative al Piano settoriale dei trasporti - Parte programmatica e parte infrastruttura ferroviaria, adattamenti e complementi 2021. Di seguito, formuliamo le nostre osservazioni su entrambi gli oggetti: nella presente lettera per quanto riguarda aspetti strategici, nella tabella allegata per quanto riguarda osservazioni tecniche e di dettaglio.

Riportiamo infine un breve resoconto della consultazione di Comuni, Enti e popolazione.

1 Parte programmatica – “Mobilità e territorio 2050”

Lo scrivente Consiglio condivide le strategie complessive e gli intenti del documento in consultazione, quale base strategica per le decisioni future del Consiglio federale in termini di mobilità e valuta positivamente la maniera costruttiva con la quale è stato condiviso con i Cantoni, tramite i workshop e gli scambi intercorsi sino a questa audizione, che hanno permesso di migliorare significativamente le prime versioni discusse.

Sosteniamo la presa di posizione della Conferenza svizzera dei Direttori cantonali dei lavori pubblici, della pianificazione del territorio e dell’ambiente (BPUK).

1.1 Visione strategica Mobilità e territorio 2050

Per quanto riguarda la visione strategica Mobilità e territorio 2050, illustrata in particolare modo nei *capitoli 3 e 4.1*, si condividono le indicazioni relative alla qualità dei collegamenti del trasporto passeggeri in base al tipo di spazio e la proposta di armonizzazione a livello federale. Tuttavia, le tipologie di spazi funzionali sono di competenza dei Cantoni che li stabiliscono nei loro Piani direttori e la qualità degli allacciamenti dipende da tale tipologia.

Richiesta

Indicare che gli spazi funzionali e la qualità dei collegamenti non sono vincolanti.

1.2 Garanzia di un sistema globale dei trasporti efficace

Nel *principio d'azione V1* si esprime che tutti i livelli istituzionali “*promuovono il trasporto pubblico come mezzo di trasporto di massa e spina dorsale della mobilità multimodale auspicata*”. Questo principio è in linea con il maggiore utilizzo possibile di vettori di trasporto dalle emissioni ridotte secondo la strategia energetica 2050 della Confederazione e parsimoniose dal profilo del consumo di superfici.

Parallelamente, il *principio d'azione V3* punta al migliore sfruttamento delle capacità del sistema di trasporto globale esistente e prevede che le reti di trasporto non vengano semplicemente adeguate alla domanda ampliando sistematicamente l'infrastruttura, ma che vada dapprima sfruttata al meglio l'attuale.

Questi principi sono condivisi dallo scrivente Consiglio.

Tuttavia, tenuto conto delle previsioni di aumento della domanda secondo cui – nonostante i programmi di investimento già decisi – ben prima del 2050 saranno raggiunti i limiti di capacità, per raggiungere gli obiettivi di un sistema complessivo ben funzionante e di una migliore ripartizione modale a favore del trasporto pubblico appare evidente già oggi la necessità di investire ulteriormente nelle infrastrutture ferroviarie.

Richiesta

Indicare che nonostante gli sforzi di meglio sfruttare le reti esistenti, l'ampliamento delle infrastrutture ferroviarie rimane necessario per raggiungere gli obiettivi di una migliore ripartizione modale a favore del trasporto pubblico e della neutralità climatica entro il 2050.

1.3 Piattaforme di trasporto

Si condividono l'idea di una mobilità interconnessa e le piattaforme di trasporto quali aree di interscambio tra i differenti vettori di trasporto (*pagine 26-27*). Considerato tuttavia come la multimodalità abbia (e avrà anche in futuro) un ruolo marginale nella domanda complessiva di mobilità, il peso e l'importanza dati a questa tematica sono eccessivi. Inoltre, come anche sollevato dalla BPUK e da innumerevoli Cantoni, la stessa non è sufficientemente chiara e concreta. La tabella a *pagina 27* è poco comprensibile e difficilmente traducibile in pratica.

Nel caso ticinese va infine tenuto conto di quanto già realizzato o di prossima realizzazione, nelle principali stazioni (Bellinzona, Locarno-Muralto, Lugano, Mendrisio) ma anche alle fermate del sistema ferroviario regionale.

6759

Per le aree più periferiche vanno considerate scala e necessità di intervento, soprattutto se il senso delle piattaforme di trasporto descritte è quello di un'integrazione dell'inter- e della multi-modalità con gli insediamenti e con una serie di servizi di prossimità.

Richieste

Specificare meglio cosa si intende per piattaforme dei trasporti e definire meglio le differenti tipologie.

Stabilire le competenze nella progettazione e nella gestione delle piattaforme dei trasporti.

1.4 Area di intervento "Città Ticino"

La visione prospettata al 2050 per l'area di intervento Città Ticino risulta carente sotto alcuni aspetti essenziali che chiediamo di integrare, in coerenza con le strategie nazionali promosse dal documento programmatico stesso.

I fondivalle del territorio ticinese sono intensamente occupati da insediamenti e infrastrutture. Questa occupazione in poco spazio crea inesorabilmente conflitti. La visione della mobilità futura della Città Ticino, che integri tematiche importanti come la promozione della qualità degli insediamenti e della loro sicurezza, della tutela del clima, del paesaggio e delle risorse, deve tenere conto degli importanti progetti infrastrutturali e di alcuni aspetti di seguito elencati, senza i quali il contesto e lo scenario auspicato sarebbero incompleti. Progetti di tale portata ed importanza, seppur non ancora decisi sotto il profilo degli investimenti, devono rientrare nel disegno e nella logica strategica della mobilità della Città Ticino al 2050, pure nell'ottica di un allacciamento idoneo al contesto internazionale.

La Parte programmatica è basata sul Progetto territoriale Svizzera che divide il Canton Ticino in due aree d'intervento: Città Ticino e Regione del San Gottardo. Dal profilo delle logiche territoriali ed economiche ticinesi (in particolare le strette relazioni fra agglomerati e aree periferiche) questa soluzione formale non è ottimale.

Richiesta

Sia per l'area Città Ticino sia per l'area Regione del San Gottardo, la documentazione va completata con una carta di sintesi che illustri la strategia Mobilità e territorio 2050 per l'intero Cantone.

1.4.1 Ferrovia: Completamento AlpTransit (tratta della Riviera, circonvallazione di Bellinzona, tratta Lugano-Chiasso) e realizzazione della Gronda Ovest

Va rafforzata l'importanza delle opere di completamento di AlpTransit e della realizzazione del collegamento ferroviario Cadenazzo-Luino (Gronda Ovest), quali elementi di integrazione della Città Ticino nel contesto dei corridoi Milano-Zurigo/Basilea e Genova-Novara-Luino-Basilea-Rotterdam, per il traffico merci e passeggeri. La tematica è importante anche per i seguenti aspetti e conflitti, citati nel documento:

- integrazione ottimale del sistema di trasporti svizzero nel contesto internazionale (principio d'azione V4);
- coordinamento e combinazione tra i vari mezzi di trasporto (principio d'azione V1). L'aumento della capacità autostradale a sud di Lugano (cartina p. 103), deve essere coordinato e tenere conto della tratta AlpTransit Lugano-Chiasso;

6759

- sviluppo sostenibile e zero emissioni CO₂ al 2050 (capitolo 4.3, principi d'azione U2, U3): l'importanza di tali opere è funzionale agli obiettivi climatici recentemente approvati dal Consiglio federale;
- sviluppo centripeto degli insediamenti (principio d'azione A1) e incidenti rilevanti: la realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie ridurrebbe in maniera considerevole il conflitto generato dalle esigenze di sviluppo verso l'interno degli insediamenti e dalla problematica degli incidenti rilevanti (soprattutto in un territorio come quello ticinese, intensamente utilizzato nei ristretti fondivalle). Un esempio concreto in tal senso è proprio quello citato a pagina 97, inerente l'agglomerato del Bellinzonese e la conseguente urgenza di realizzazione della circonvallazione di Bellinzona all'orizzonte 2040.

Richieste

A prescindere dalle decisioni non ancora prese dal Programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF), la visione della Città Ticino 2050 deve comprendere il completamento di AlpTransit tra Biasca e Chiasso e la Gronda Ovest.

Inserire nel capitolo dedicato alle ferrovie le seguenti infrastrutture: AlpTransit tratta Riviera, AlpTransit aggiramento di Bellinzona, AlpTransit Lugano-Chiasso, collegamento Cadenazzo-Luino (Gronda Ovest), terzo binario Bellinzona-Giubiasco, aumento frequenze FART Locarno-Intragna.

1.4.2 Strade: progetti della Confederazione

Nel capitolo dedicato alle strade mancano alcuni progetti che sono coerenti e rispondono alla *visione strategica Mobilità e territorio 2050* ed ai principi menzionati nel documento in consultazione:

- nei confronti dei riconosciuti problemi di limite di capacità del collegamento attuale (principio d'azione V2),
- nei confronti di una migliore integrazione e sistemazione degli insediamenti posti ai margini del Piano di Magadino, penalizzati dal forte carico di traffico motorizzato privato (principi d'azione A1, A2),
- al fine di "creare una mobilità efficiente, mantenere la competitività e garantire la coerenza tra il sistema globale dei trasporti e lo sviluppo territoriale auspicato" (capitolo 3.2).

Richiesta

Nel capitolo relativo all'area di intervento Città Ticino vanno inseriti: il collegamento A2-A13 quale aumento della capacità stradale fra Bellinzona e Locarno, lo svincolo A2 di Sigirino e il semi-svincolo A2 di Bellinzona.

1.4.3 Risanamento di infrastrutture di trasporto esistenti

Il *principio d'azione U1*, sancisce che le infrastrutture di trasporto "sono adeguatamente integrate nel paesaggio aperto e negli spazi insediativi e il loro effetto divisorio viene limitato". Ciò vale anche per quanto riguarda sistemazioni ed ampliamenti.

Alcuni tratti autostradali in Ticino attraversano paesaggi sensibili e creano cesure territoriali importanti, con relativi effetti nocivi anche sulla popolazione.

Richiesta

Nel capitolo relativo all'area di intervento Città Ticino va segnalata la necessità di interventi di risanamento territoriale ed ambientale delle infrastrutture esistenti (eventualmente assumendolo quale nuovo principio strategico autonomo della strategia Mobilità e territorio 2050), indicando una programmazione complessiva sul territorio cantonale.

1.4.4 Collegamenti transfrontalieri

Anche per quanto concerne i flussi transfrontalieri, riportati nel *principio d'azione V4*, vanno sottolineati alcuni aspetti importanti per la Città Ticino e l'area transfrontaliera. Anzitutto, a differenza degli altri agglomerati transfrontalieri svizzeri, il peso demografico maggiore ricade su lato italiano, con grandi flussi di traffico pendolare quotidiano verso il Ticino (temi toccati alle *pagine 100-101*). La collaborazione con le istituzioni d'oltre confine non è inoltre facilitata dalla centralità del sistema italiano e dalle differenti priorità, che non sempre coincidono con quelle svizzere e ticinesi. Questo è un aspetto da non sottovalutare.

Va anche segnalata la problematica delle capacità sulla tratta ferroviaria Chiasso-Milano che non consente di gestire efficacemente i collegamenti regionali transfrontalieri, quelli internazionali a lunga percorrenza e i treni merci. Nello specifico, i problemi maggiori riguardano la capacità (attuale) dell'infrastruttura e dei convogli, la qualità del servizio (puntualità) e la necessità di aumento delle prestazioni in generale.

Secondo il *principio d'azione V4*, "*negli agglomerati transfrontalieri la mobilità è oggetto di una pianificazione globale*" e questo non può che essere condiviso. Per realizzarla servirà però un maggiore impulso al coordinamento con lo Stato italiano da parte della Confederazione.

Richieste

Nel capitolo relativo all'area di intervento Città Ticino vanno citate le principali sfide inerenti i collegamenti transfrontalieri sopra menzionate, nonché un maggiore sostegno da parte della Confederazione nella collaborazione con lo Stato italiano, anche al di fuori dei programmi di agglomerato.

Più concretamente va inserito l'impegno a collaborare con i partner italiani affinché la tratta ferroviaria Chiasso-Milano venga adeguatamente potenziata.

1.5 Area di intervento "Regione del San Gottardo"

Constatiamo che le osservazioni inoltrate nell'ambito della collaborazione secondo art. 18 OPT e dei vari scambi intrattenuti inerenti l'area di intervento della Regione del San Gottardo, sono state riprese.

Per quanto concerne il versante ticinese dell'area del San Gottardo, il tema principale è la linea ferroviaria di montagna e le argomentazioni per una sua salvaguardia al 2035 sono state rafforzate nel documento.

Lo scrivente Consiglio considera le argomentazioni per la salvaguardia della linea ferroviaria di montagna del San Gottardo quali attestazioni della conferma del mantenimento a lungo termine di tale collegamento d'importanza nazionale.

2 Parte infrastruttura ferroviaria – adattamenti e complementi 2021

Sosteniamo la presa di posizione della Conferenza svizzera dei Direttori cantonali dei lavori pubblici, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (BPUK).

Constatiamo con piacere che numerose osservazioni sulla parte concettuale e sulle schede di coordinamento formulate dalla Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità in occasione delle precedenti versioni, sottoposte nell'ambito della collaborazione ai sensi dell'art. 18 OPT, sono state riprese.

Vi sono tuttavia ancora dei punti da correggere o adeguare.

2.1 Parte concettuale

Al capitolo 3.2, nella parte vincolante che fissa gli *obiettivi* dell'infrastruttura ferroviaria, per una questione di ordine gerarchico e logico, riteniamo opportuno che il primo paragrafo inerente la funzionalità della rete ferroviaria sia spostato al terzo posto, dopo i paragrafi che riguardano rispettivamente, la disponibilità di collegamenti ferroviari di qualità e la garanzia dei collegamenti di base nei trasporti pubblici.

Alla pagina 22 del capitolo 3 *Gestione del materiale da cantiere*, il seguente paragrafo risulta poco comprensibile: "*Se i siti per la gestione del materiale previsti nei piani direttori cantonali coincidono con quelli dei piani di utilizzazione comunali, nell'ambito dell'approvazione dei piani è possibile definire le aree per il riciclaggio e il deposito del materiale di scavo e sgombero anche all'esterno del perimetro del progetto*". Le modifiche introdotte sembrano attribuire diversamente i compiti ai Cantoni in merito alla pianificazione e approvazione dei siti di deposito.

Richiesta

Deve essere riformulato il paragrafo e chiarito il ruolo dell'autorità cantonale in relazione ai vincoli di Piani direttore e Piani regolatori sulla gestione del materiale di scavo di progetti federali.

Permangono le incoerenze terminologiche del concetto di "*statu quo*" relativo alle infrastrutture. Rimandiamo alla tabella allegata per alcuni riferimenti precisi.

Richiesta

Deve essere chiarita la definizione di quanto viene considerato "statu quo", in modo tale da non dare adito a confusioni interpretative, che si ripercuotono anche nella ripresa dei progetti nei Piani direttori cantonali.

2.2 Schede di coordinamento

2.2.1 Scheda di coordinamento 6.1 Bellinzona

Secondo i criteri per l'inserimento di progetti nel Piano settoriale - capitolo 5.1, in particolare il consumo maggiore a 5 ettari di superficie, manca l'indicazione del Nuovo stabilimento industriale ferroviario FFS.

Richiesta

Nella scheda di coordinamento 6.1 Bellinzona va inserito il progetto di Nuovo stabile industriale ferroviario FFS, previsto ad Arbedo-Castione con grado di coordinamento Dato acquisito.

6759

2.2.2 Scheda di coordinamento 6.2 Lugano-Chiasso

Si segnala il potenziale conflitto del raccordo intermedio in località Lenaccio - previsto in caso di una realizzazione a tappe della tratta AlpTransit Lugano-Chiasso - con il progetto di rivalorizzazione riva lago Melano-Capolago promosso dai Comuni e anche dal Cantone, tramite l'allestimento di un Piano di utilizzazione cantonale (PUC).

Richiesta

Nell'eventualità della realizzazione di raccordi intermedi, sarà necessario tenere conto dei progetti regionali e locali esistenti.

2.2.3 Scheda di coordinamento 6.3 Locarno e Gambarogno

Per quanto riguarda l'ampliamento a due binari dei ponti sui fiumi Ticino e Verzasca, come richiesto nella presa di posizione della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità nell'ambito della collaborazione avvenuta (art. 18 OPT), segnaliamo che le due infrastrutture sono sufficientemente circoscritte, non vi sono alternative possibili e, per il fiume Ticino, i conflitti con la zona palustre sono noti e si sta lavorando da tempo per risolverli.

Per quanto riguarda il collegamento ferroviario Cadenazzo-Luino (Gronda Ovest) è stata stralciata l'indicazione di realizzazione a binario unico.

Richieste

La misura inerente l'ampliamento a due binari dei ponti sui fiumi Ticino e Verzasca va mantenuta in Risultato intermedio.

La realizzazione del collegamento ferroviario Cadenazzo-Luino (Gronda Ovest) va indicata a doppio binario.

3 Partecipazione alla consultazione pubblica

Il Consiglio di Stato, per il tramite della Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità del Dipartimento del territorio, ha coinvolto in un'unica consultazione sui due oggetti i Comuni e la popolazione dal 16 ottobre al 20 novembre 2020, pubblicando l'informazione sul Foglio Ufficiale del Cantone e sui quotidiani. I Comuni sono stati inoltre informati con lettera del 16 ottobre 2020.

Nei termini per l'inoltro delle osservazioni sono giunte in totale 14 prese di posizione, da parte di: 11 Comuni (Bellinzona, Chiasso, Cureglia, Gambarogno, Lugano, Maroggia, Minusio, Muzzano, Riva San Vitale, Sorengo e Serravalle) dei quali 4 non hanno espresso osservazioni di merito, Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio, Espace Suisse Gruppo regionale Ticino e Associazione Pro Gottardo ferrovia d'Europa. Copia delle prese di posizione è allegata alla presente lettera. Di seguito, riportiamo i temi principali sollevati rimandando alle singole prese di posizione per le considerazioni di dettaglio.

3.1 Consultazione Parte programmatica – “Mobilità e territorio 2050”

In generale, le modifiche e le strategie oggetto della procedura sono ben accolte. La consultazione ha fatto tuttavia emergere preoccupazioni e critiche già sollevate e condivise nelle pagine precedenti relative principalmente al mancato inserimento della

6759

realizzazione delle opere AlpTransit a completamento delle esistenti – in particolar modo la circonvallazione di Bellinzona e la tratta Lugano-Chiasso.

Le osservazioni sollevano anche i temi del coordinamento delle grandi infrastrutture con progetti di carattere locale e delle conseguenze paesaggistiche e ambientali delle infrastrutture.

3.2 Consultazione Parte infrastruttura ferroviaria – Adattamenti e complementi 2021

Per quanto concerne la parte infrastruttura ferroviaria, gli intervenuti concordano generalmente con le modifiche riportate. L'osservazione principale di fondo riguarda il completamento delle opere mancanti di AlpTransit, da realizzare integralmente o a tappe, ma comunque da progettare subito (in particolare nella fase d'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria successiva a quella del 2035), in modo da anticipare l'orizzonte realizzativo del 2050. Sempre su questo argomento emerge la richiesta di completare le relative schede con l'indicazione delle tempistiche delle varie tappe.

Il Consiglio di Stato ringrazia gli Uffici federali per l'importante lavoro di condivisione e miglioramento costante della documentazione sottoposta e si augura che sugli aspetti fondamentali sopra riportati, questa presa di posizione sia debitamente tenuta in considerazione.

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

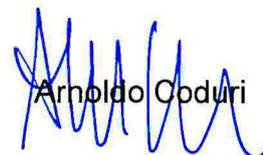
PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



Norman Gobbi

Il Cancelliere:



Arnoldo Coduri

Allegato:

- Osservazioni e richieste supplementari di ordine tecnico;
- Copia delle prese di posizione ricevute.

6759

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

Segreteria del Gran Consiglio (sgc@ti.ch)
Deputazione ticinese alle camere federali (can-relazioniesterne@ti.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);
Divisione delle costruzioni (dt-dc@ti.ch);
Sezione dello sviluppo territoriale (dt-sst@ti.ch);
Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch);
Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (dt-spaas@ti.ch);
Sezione dell'agricoltura (dfe-sa@ti.ch);
Segreteria dei servizi generali del dipartimento del territorio (dt-sg@ti.ch);
Ufficio dell'energia (dfe-energia@ti.ch);
Pubblicazione in Internet;
EspaceSuisse Gruppo regionale Ticino (info@espacesuisse-ti.ch);
Associazione Pro Gottardo ferrovia d'Europa (presso, info@teamlegal.ch);
Commissione regionale dei trasporti del Mendrisiotto e Basso Ceresio (crtm@mendrisio.ch);
Città di Bellinzona (pianificazione@bellinzona.ch);
Comune di Chiasso (pianificazione@chiasso.ch);
Comune di Cureglia (segretario@cureglia.ch);
Comune di Gambarogno (info@gambarogno.ch);
Città di Lugano (sviluppo.territoriale@lugano.ch);
Comune di Maroggia (comune@maroggia.ch);
Comune di Minusio (ufficiotecnico@minusio.ch);
Comune di Muzzano (cancelleria@muzzano.ch);
Comune di Riva San Vitale (info@rivasanvitale.ch);
Comune di Serravalle (info@serravalle.ch);
Comune di Sorengo (info@sorengo.ch);

Piano settoriale dei trasporti – Audizione dei Cantoni e dei Comuni, informazione e partecipazione della popolazione ai sensi dell’art. 19 dell’Ordinanza federale sulla pianificazione del territorio (OPT)
Parte programmatica – “Mobilità e territorio 2050”
Parte infrastruttura ferroviaria - Adattamenti e complementi 2021

Allegato - Osservazioni e richieste supplementari di ordine tecnico
Parte programmatica – “Mobilità e territorio 2050”

No.	Dove	Tematica/argomentazioni	Osservazioni/richieste
1	p. 20	Base cartografica per lo sviluppo territoriale auspicato	Manca l’indicazione “Centro d’agglomerato” dell’agglomerato del Mendrisiotto, che comprende sostanzialmente le aree dei centri di Mendrisio e Chiasso. Rimandiamo in tal senso alla scheda R1 del Piano direttore con gli spazi funzionali e le centralità del modello territoriale (link: https://www4.ti.ch/fileadmin/DT/temi/piano_direttore/documenti/luglio_2018/Modifiche_nro12_R1_R6_R10_072018.pdf).
		Centri turistici	Stralciare l’indicazione dei “centri turistici” Biasca o Stabio in quanto non sono paragonabili alle “grandi regioni turistiche alpine” secondo il Progetto territoriale Svizzera, non sono riprese in esso e poiché l’intero Cantone va considerato come centro turistico.
		Corridoi di sviluppo	Va chiarito il concetto di “corridoi di sviluppo”. In qualsiasi caso la sua indicazione solo per Mendrisio-Stabio non è pertinente rispetto ad ulteriori situazioni come Bellinzona-Giubiasco, Giubiasco-Locarno, Lugano-Vedeggio o le aree a cavallo della frontiera.
2	Cap. 4.3	Protezione delle acque / scheda U1 Manca un esplicito riferimento allo smaltimento delle acque dalle vie di comunicazione, in particolare per le strade ad elevato traffico giornaliero.	Riformulare come segue: <i>“prevenzione dell’utilizzazione degli spazi riservati alle acque, nonché delle zone e aree di protezione delle acque sotterranee e in generale degli elementi sensibili quali acquiferi o corpi d’acqua superficiali”</i> .
3	Cap 5.3	Impatto significativo su territorio, trasporti, ambiente (acque) È definito cosa va inteso per “impatto significativo su territorio, trasporti, ambiente” anche per quel che riguarda l’impatto sulla protezione delle acque.	Riformulare come segue: <i>l’impatto è considerato significativo quando “ha ripercussioni rilevanti sulle zone e aree di protezione delle acque sotterranee o in generale sugli acquiferi e sulle acque superficiali degni di protezione, oppure (...)”</i> .

Piano settoriale dei trasporti – Audizione dei Cantoni e dei Comuni, informazione e partecipazione della popolazione ai sensi dell’art. 19 dell’Ordinanza federale sulla pianificazione del territorio (OPT)

Parte programmatica – “Mobilità e territorio 2050”

Parte infrastruttura ferroviaria - Adattamenti e complementi 2021

No.	Dove	Tematica/argomentazioni	Osservazioni/richieste
4	Cap. 6.6 Cap. 6.10	Aree di intervento Città Ticino e Regione del San Gottardo Evoluzione demografica Il riferimento ai dati UST per l’area di intervento Città Ticino è il 2020, mentre che per l’area di intervento regione San Gottardo è del 2015. Inoltre, non si accenna al Ticino nei commenti inerenti lo scenario della Regione del San Gottardo. Infine, i capitoli sull’evoluzione demografica risultano mutevoli nel tempo, in generale puramente informativi e poco utili agli scopi del Piano settoriale.	Valutare l’opportunità di uno stralcio dei capitoli sull’evoluzione demografica delle aree di intervento.
5	Cap.6.10 p. 133	Area di intervento regione del San Gottardo <i>“Se necessario, il Passo del Lucomagno potrebbe tuttavia essere utilizzato tutto l’anno con un investimento ragionevole”.</i>	È già così. Dal 2000 esiste un Ente pubblico - di cui fanno parte Cantoni, Comuni, militari ed altri portatori di interesse. Una convenzione tra Cantoni ed Ente, lascia a quest’ultimo la gestione dell’apertura del Passo del Lucomagno (dal 30 novembre al 30 aprile).

Parte infrastruttura ferroviaria – Adattamenti e complementi 2021

Parte concettuale

No.	Dove	Tematica/argomentazioni	Osservazioni/richieste
1	Cap. 2.3 p. 12	Incoerenze terminologiche sui criteri di definizione “statu quo”	Va formulata un’unica e coerente definizione di quali progetti rientrano nello “statu quo”: <i>Lo statu quo è costituito dall’attuale rete ferroviaria e dai progetti in fase di costruzione o approvazione dei piani.</i>
	Cap. 2.3 p. 12	<i>“(…) Lo statu quo (cfr. Capitolo 5.1) è costituito dall’attuale rete ferroviaria (…). Questi progetti non sono oggetto delle schede di coordinamento contenute nella presente parte attuativa del Piano settoriale dei trasporti (…).”</i>	
	p. 13	<i>Nel piano settoriale i progetti di cui sono stati approvati i piani sono rappresentati in linea di massima come statu quo (…).”</i>	

Piano settoriale dei trasporti – Audizione dei Cantoni e dei Comuni, informazione e partecipazione della popolazione ai sensi dell’art. 19 dell’Ordinanza federale sulla pianificazione del territorio (OPT)
Parte programmatica – “Mobilità e territorio 2050”
Parte infrastruttura ferroviaria - Adattamenti e complementi 2021

No.	Dove	Tematica/argomentazioni	Osservazioni/richieste
	p. 99	<i>(...) progetti già approvati, in fase di costruzione o realizzati che adempiono tali criteri sono inclusi nello statu quo. (...)</i> .	
	p. 241	Si afferma che <i>“(...) I seguenti progetti, in fase di costruzione o di approvazione dei piani sono stati inclusi nello statu quo (...)”</i>	
2	Cap. 3.2 p. 15	<i>“L’effettiva necessità di ampliamento dei progetti deve essere dimostrata, anche nell’ambito di un’ analisi globale dei trasporti a livello multimodale.”</i>	Specificare cosa si intende e di chi è la competenza per un’eventuale <i>analisi globale dei trasporti a livello multimodale</i> .
3	Cap. 4.8	Prevenzione degli incidenti rilevanti - “Sistemi di controllo sulla marcia dei treni e sistemi di comunicazione” Anche in Svizzera è stato introdotto il sistema europeo standardizzato di controllo della marcia dei treni (ETCS). Da quanto risulta dai controlli a campione effettuati da UFT sui convogli ferroviari di merci pericolose, si rilevano comunque molte irregolarità, in particolare per quanto riguarda la correttezza della documentazione di trasporto e dell’etichettatura dei vagoni, l’esecuzione di trasporti di merci pericolose in vagoni non adeguati, il ritrovamento di piccole perdite di liquidi pericolosi da vagoni-cisterna.	Considerando che queste irregolarità non possono essere rilevate dai sistemi automatici di controllo dei treni, si chiede che vengano inserite misure atte ad aumentare e approfondire i controlli visivi dei convogli.

Schede di coordinamento

No.	Dove	Tematica/argomentazioni	Osservazioni/richieste
1	p. 251	Scheda di coordinamento 6.3 Locarno Gambarogno – Funzione e motivazione	Aggiornare i testi del capitolo <i>“Funzione e motivazione”</i> in conseguenza all’entrata in funzione del tunnel di base del ceneri.
	p. 254	Misura ampliamento a due binari Contone-Quartino La misura è erroneamente indicata con due gradi di coordinamento differenti.	Indicare la misura come Dato acquisito, come richiesto dalla Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità durante la collaborazione ai sensi dell’art. 18 OPT.