

Repubblica e Cantone Ticino
Consiglio di Stato
Piazza Governo
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

Signor
Cleto Ferrari
Deputato al Gran Consiglio

INTERPELLANZA 17 febbraio 2016

Festeggiamenti AlpTransit e interessi del Ticino: DATEC, UFT, FFS, AlpTransit,... come mai tutti uguali?"

INTERPELLANZA 16 aprile 2016

Questione di rispetto, educazione e sani costumi

Signor deputato,

preso atto e dando seguito alla sua disponibilità a rispondere per iscritto, giusta l'art. 97 cap. 5 LGC e rapp. CDS, provvediamo a prendere posizione sugli atti parlamentari indicati a margine.

Con il suo atto parlamentare esprime sostanzialmente la delusione per:

- il ritardo con la quale è stata data evasione alla sua interpellanza 1632, inoltrata il 9 giugno 2015 ed evasa il 16 dicembre 2015
- il fatto che la sua interpellanza 1647, depositata il 17 febbraio 2016, sia ancora pendente.

Ai quesiti posti osserviamo quanto segue:

1. Dove si sono fermati questi atti parlamentari?

Come giustamente sottolinea l'interpellante, l'articolo 97 della legge sul Gran Consiglio e sui rapporti con il Consiglio di Stato dà facoltà ad uno o più deputati di sottoporre al Consiglio di Stato una interpellanza, vale a dire una domanda formulata per iscritto, su un oggetto pubblico generale.

Il Consiglio di Stato è tenuto a rispondere pubblicamente, seduta stante o nella seduta successiva (vedi capoverso 3). Se l'interpellanza è presentata almeno 10 giorni prima della seduta, il Consiglio di Stato è tenuto a rispondere nella seduta stessa (vedi capoverso 4).

Il Consiglio di Stato attribuisce grande importanza al dialogo con il legislativo, ed ambisce ad evadere un massimo possibile di atti parlamentari nei termini indicati dalla legge. Non sempre riesce però nell'intento. Tra le ragioni principali che possono portare a ritardi menzioniamo le seguenti:

- le domande concernono ambiti complessi, che richiedono pertanto degli approfondimenti tecnici da parte dell'amministrazione cantonale;
- le domande toccano ambiti che esulano dalla competenza del Consiglio di Stato, di modo che sono necessarie delle consultazioni con attori esterni, quali ad esempio la Confederazione, con i ritardi che ne possono conseguire;

- in ragione delle risorse limitate a disposizione, può succedere che i servizi chiamati ad elaborare la risposta ad un dato atto parlamentare siano momentaneamente presi da incarti operativi urgenti, e questo rende necessario assegnare delle priorità a compiti ugualmente importanti ed urgenti, con tutti i compromessi che ne possono derivare;
- ci si può inoltre chiedere se le domande rivolte al Consiglio di Stato, piuttosto che nella forma dell'interpellanza, considerati gli aspetti evidenziati, non debbano essere presentate tramite interrogazione e consentire una risposta più completa e dettagliata.

2. Il mancato rispetto dei termini di legge previsti nei nostri atti parlamentari comporta conseguenze legali all'interno dell'Esecutivo?

No, i termini di legge previsti dalla legge sul Gran Consiglio e il Consiglio di Stato sono da considerare dei termini d'ordine. Il loro mancato rispetto non comporta una conseguenza giuridica immediata. Non per questo vanno ignorati: ne va del rapporto di fiducia e di rispetto tra l'esecutivo e il legislativo, fondamentale al buon funzionamento delle istituzioni statali. Per questa ragione il Consiglio di Stato ambisce rispettare con maggiore sensibilità e attenzione i termini previsti dalla legge che regola il rapporto tra i due Poteri anche se come evidenziato in precedenza non sempre si avvera praticabile.

3. Cosa intende fare il CdS per assicurare che in futuro la situazione rientri nelle regole?

Il Consiglio di Stato, in stretta collaborazione con la segreteria del Gran Consiglio, si sta dottando dei mezzi informatici necessari per gestire con più efficacia il flusso degli atti parlamentari e i processi amministrativi volti ad assicurare una evasione rapida ed esaustiva di questi atti parlamentari. Questi strumenti informatici permetteranno pure di rafforzare il controlling interno del Consiglio di Stato. Servizi in difficoltà potranno così essere individuati tempestivamente e sostenuti, se del caso, con misure specifiche.

Per quanto concerne l'interpellanza 17 febbraio 2016 rispondiamo come segue.

1. Chi dei vari attori federali non ha eventualmente rispettato gli accordi concernenti i festeggiamenti AlpTransit in Ticino e come si intende fa rientrare la questione?

Su questo tema il Consiglio di Stato si è già espresso rispondendo all'interpellanza 9.6.2015. A posteriori, considerato l'esito degli eventi succedutisi settimana scorsa, a cominciare dall'incontro dei Ministri dei trasporti e dai CEO delle ferrovie di Stato del 31 maggio a Lugano, della giornata inaugurale del 1 giugno a Pollegio e di quelle popolari dello scorso fine settimana sempre a Pollegio, possiamo senz'altro ritenere che il Ticino abbia ottenuto grande visibilità, attenzione e considerazione, sia da parte delle Autorità presenti, degli ospiti, dei media.

Anche dal profilo del coinvolgimento di aziende e imprese per il supporto logistico, tecnico, e del materiale utilizzato negli spazi riservati all'evento, dei prodotti enogastronomici, dell'impiego delle forze dell'ordine per assicurare la sicurezza, sotto la regia della polizia cantonale, e della collaborazione e consulenza di servizi dell'Amministrazione cantonale coordinati dalla Cancelleria dello Stato, si può affermare che i timori iniziali siano stati nel complesso fugati e adeguatamente riconosciuti, apprezzati e ben ricompensati.

2. Quando intendiamo esigere il dovuto compenso agricolo in base alla legge sulla conservazione del territorio agricolo cantonale (LTagr)? Quante sono complessivamente le superfici agricole sottratte con la realizzazione di AlpTransit? Quali sono i compensi reali? Solo con la presentazione di un conteggio dettagliato indipendente si potrà fare chiarezza?

In merito osserviamo che per il progetto Alptransit i Piani sono approvati dall'autorità federale (DATEC, UFT; CF) che nel caso specifico ha proceduto di conseguenza; le decisioni concernenti il compenso agricolo sono da ricercare in tale ambito.

Nella decisione di approvazione dei piani della galleria del San Gottardo, cresciuta in giudicato, la richiesta cantonale di applicazione della Ltagr non è stata accolta argomentando che il diritto federale è superiore alle leggi cantonali.

Nella successiva decisione di approvazione dei piani per la galleria del Ceneri il Cantone ha nuovamente sollevato il quesito evidenziando che il principio della prevalenza del diritto federale va esaminato anche dal profilo della proporzionalità. Questa tesi è stata accolta e pertanto il DATEC è stato incaricato di riesaminare la propria decisione. Questa decisione ad oggi non è ancora stata presa. L'Ufficio federale dei trasporti intende esprimersi allorché saranno noti gli elementi definitivi dell'intero progetto, in altri termini allorché disporrà dei dati sul consumo totale e irreversibile di territorio agricolo. Il Cantone ha fornito le proprie valutazioni sulla superficie persa e una stima della compensazione finanziaria ai sensi della Ltagr.

Verosimilmente la decisione sarà presa con la conclusione dei lavori al Monte Ceneri.

3. Il transito di merci, in particolare di merci pericolose, sembra non essere sotto controllo. I quantitativi che prendono la via del Ticino sono impressionanti e non in diminuzione come ci si potrebbe aspettare su di un tema di elevato impatto territoriale come questo, che è correttamente seguito e gestito e in cui si riesce ad incidere. I criteri di sicurezza applicati sulle linee ferroviarie, molto generici, sottovalutano i perduranti micro pericoli esistenti. La creazione di un gruppo di accompagnamento da tempo richiesta ma sottovalutata proprio dal nostro Stato la ritengo più che mai necessaria. Resta l'amaro (in bocca) perché nella gestione del traffico di merci pericolose sembrerebbe che abbiamo perso dieci anni, o mi sbaglio? Al momento ritengo che senza un coinvolgimento diretto degli attori toccati in primis dai rischi da sopportare non si possano creare trasparenza e la necessaria propositività per affrontare e portare i necessari correttivi al problema, o sbaglio?

L'interpellante pone il problema con affermazioni a nostro modo di vedere in parte fuorvianti. In particolare che il "transito di merci, in particolare di merci pericolose, sembra non essere sotto controllo" e che i "criteri di sicurezza applicati sulle linee ferroviarie,..." siano "...molto generici..".

Il Consiglio di Stato sostiene con convinzione la politica federale volta al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, considerando il fatto che il trasporto delle merci pericolose su ferrovia presenta un elevato standard di sicurezza e notevoli vantaggi rispetto al trasporto su strada.

Purtroppo le competenze dei Cantoni per regolamentare i trasporti di merci pericolose sul proprio territorio sono limitate. Il Consiglio di Stato ha comunque già espresso la volontà di seguire con la massima attenzione il tema e, nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità, vigilare e collaborare con l'Ufficio federali dei trasporti (UFT) al fine di ridurre il più possibile il rischio residuo lungo la linea ferroviaria. Questo tenendo evidentemente conto delle basi legali vigenti e dell'insieme degli interessi in gioco.

La base legale che regola gli aspetti relativi alla sicurezza della popolazione e dell'ambiente in relazione al trasporto di merci pericolose lungo la ferrovia è data dall'Ordinanza federale sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR). Tale Ordinanza stabilisce due requisiti importanti per gli oggetti ad essa sottoposti:

- occorre prendere tutte le misure disponibili secondo lo sviluppo della tecnica in materia di sicurezza (art. 3)

- se il rischio non è sopportabile, occorre realizzare delle misure supplementari di sicurezza per ridurre il rischio ad un livello di accettabilità (art. 8)

Per quanto concerne l'adeguamento delle misure di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria allo stato della tecnica, i requisiti dell'OPIR vengono promossi applicando la direttiva dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) "*Stand der Sicherheitstechnik für Eisenbahninfrastrukturen, Massnahmenkatalog Art. 3 StFV*".

Questo documento definisce le misure organizzative, gestionali e costruttive di cui una linea ferroviaria deve disporre, rispettivamente quelle che devono essere messe in atto in occasione del rinnovo di infrastrutture. A nostra conoscenza e giudizio, questi aspetti vengono di fatto considerati con il continuo rinnovo e mantenimento delle infrastrutture.

Prevenzione dagli incidenti rilevanti

Sulla base delle recenti pubblicazioni dell'UFT "*Screening dei rischi per la popolazione 2014*" e "*Screening dei rischi per l'ambiente 2014 su tutta la rete ferroviaria*", pubblicate nel 2015, la tratta ferroviaria in Ticino, così altre tratte nel resto della Svizzera, presenta purtroppo dei segmenti dove secondo questa valutazione il rischio per le acque secondo OPIR non è sopportabile. I servizi del Dipartimento del territorio richiedono con convinzione la messa in opera di tutte le misure atte a ridurre il rischio residuo per risolvere quanto prima le situazioni puntuali ritenute non soddisfacenti. Per quanto riguarda invece il rischio per la popolazione, i risultati del rapporto citato indicano che lungo tutta la tratta cantonale il rischio residuo è sopportabile.

Prevenzione da incidenti di minore entità

Il Cantone è consapevole dell'esigenza di mantenere alto il livello di attenzione sulla tematica della sicurezza del trasporto di merci pericolose su ferrovia. Lo stesso rimarrà sostenibile nel tempo solo a condizione che sia l'infrastruttura che il materiale rotabile siano costantemente aggiornati e adeguati allo stato della tecnica di sicurezza, che i controlli preventivi siano appropriati e frequenti e che l'efficacia degli enti di primo intervento in caso di necessità possa essere garantita.

L'interpellanza di Cleto Ferrari solleva anche il tema dei "micro pericoli esistenti", che sarebbero sottovalutati in relazione al trasporto di merci pericolose su rotaia. Questo tema trova parziale riscontro anche nel nostro servizio tecnico, chiamato a intervenire nel caso di incidenti o inquinamenti a supporto dei servizi di difesa pompieristici. Non conformità riscontrate puntualmente all'origine di eventi di minore entità, come la correttezza della documentazione di trasporto e dell'etichettatura dei vagoni, l'esecuzione di trasporti di merci pericolose in vagoni non adeguati e il ritrovamento di piccole perdite di liquidi pericolosi da vagoni-cisterna, non sono accettabili.

Problemi di questo tipo, seppure fino ad oggi limitati e con conseguenze per la popolazione o per l'ambiente del tutto trascurabili, possono essere evitati con gli strumenti esistenti, come i controlli alla frontiera prima dell'entrata dei convogli sul territorio nazionale che possono e devono essere aumentati. Verrà pertanto richiesto con convinzione all'UFT, competente in materia, di aumentare decisamente il numero di tali controlli e di inasprire le sanzioni in caso di non conformità esercitando in tal modo un effetto deterrente e preventivo.

Conclusioni

In conclusione, non si ritiene né necessaria né attuabile l'istituzione di gruppi ad-hoc per affrontare la tematica della sicurezza del trasporto di merci pericolose sulla ferrovia. Fermo restando un livello di sicurezza molto elevato, si ritiene piuttosto di promuovere tramite l'UFT un'applicazione più incisiva degli strumenti esistenti, che hanno mostrato nel tempo la loro efficacia.

Riteniamo comunque che non sia corretto affermare che "nella gestione del traffico di merci pericolose sembrerebbe che abbiamo perso dieci anni", né che questo ambito sia gestito senza la necessaria trasparenza. Rapporti dell'UFT sul tema e sull'evoluzione della situazione sono pubblicati e messi a disposizione online (www.bav.admin.ch → Temi → Ambiente → Merci pericolose).

Voglia gradire, signor deputato, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:



P. Beltraminelli

Il Cancelliere:



G. Gianella

Copia:

- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione dell'agricoltura (dfe-sa@ti.ch)