

## **INTERPELLANZA**

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

del 17 febbraio 2016

Il nove giugno 2015 avevo inoltrato un'interpellanza (v. allegato) volta ad attivare il Consiglio di Stato (CdS) nell'organizzazione degli eventi legati ai festeggiamenti per l'apertura di AlpTransit al fine di prendere in mano in modo convinto e determinato gli interessi cantonali da tutelare. L'evasione dell'interpellanza ha necessitato di ben sei mesi avendo ricevuto la risposta orale nella sessione di Natale, ben lontana dai dieci giorni previsti per l'evasione di questo tipo di atto parlamentare (la nota di risposta del CdS trasmessa dalla Cancelleria la trovate in allegato).

Come è poi andata a finire, con, sembrerebbe, l'assegnazione di appalti a ditte d'oltralpe, lo avete potuto recepire in queste settimane dai media.

Nessuno mette in discussione la valenza dell'opera. Preoccupa invece la mentalità con cui i vari attori federali si approciano a varie problematiche che toccano evidenti interessi cantonali.

Mi permetto di seguito di presentare altri due dossier a tutt'oggi in sospeso legati alla realizzazione e messa in funzione dell'opera AlpTransit.

Ancora inevasa è la questione legata alla determinazione del compenso agricolo da versare, in base alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo (LTagr), per i terreni sottratti da AlpTransit all'agricoltura (2002-2005), come pure è in sospeso la creazione di un gruppo di accompagnamento per il trasporto merci verso il Gambarogno (2005).

Un solo dato messo a disposizione dal CdS la dice lunga. AlpTransit ha sottratto più di cento ettari all'agricoltura cantonale. A mo' di paragone l'aumento di zone edificabili in tutto il Ticino negli ultimi 25 anni è stato di circa settanta ettari (dati: cfr. rapporto Petizione "Famiglie contadine a difesa del territorio agricolo" e Interrogazione "LTagr compie vent'anni").

Con la Petizione sottoscritta da più parlamentari nel corso della manifestazione svoltasi a Pollegio nel 2002 e organizzata dall'Unione Contadini Ticinesi (UCT) "Famiglie contadine a difesa del territorio", il Gran Consiglio poté approvare il principio di fare sottostare anche AlpTransit alla Legge sulla conservazione del territorio agricolo che prevede che l'ente pianificante, in questo caso il DATEC, sia chiamato a compensare il territorio agricolo dezonato (LTagr).

A seguito dell'opposizione congiunta di Cantone Ticino e di UCT alla pubblicazione dei piani AlpTransit della tratta Camorino-Rivera, il DATEC nel 2005, nell'evasione delle opposizioni aveva in parte accolto il principio e si impegnava ad intraprendere in collaborazione con il Cantone una ponderazione degli interessi legati alla compensazione del territorio agricolo. Nonostante avessi sollecitato a più riprese lo stato della pratica "DATEC" in sede di approvazione dei consuntivi cantonali da parte del Gran Consiglio, la stessa a undici anni di distanza dalle promesse fatte dal DATEC rimane inevasa. Insoddisfacenti sono anche le cifre ballerine attorno alla questione finanziaria. Da un lato il Cantone ammette che AlpTransit è l'opera che ha sottratto maggior territorio agricolo nella storia degli ultimi 25 anni del territorio cantonale, d'altra parte sembrerebbe che il compenso agricolo pecuniario da versare sia passato da un iniziale importo di 18 milioni di franchi a poco più di un milione. Forse su questo aspetto una perizia indipendente porterebbe chiarezza e trasparenza.

Sta di fatto che siamo ad opera ultimata, la galleria di base del Gottardo entrerà in funzione quest'anno e del compenso dovuto per mitigare le perdite territoriali addossate al Cantone Ticino non si sa ancora niente.

Il 21 marzo 2005 con una mozione chiesi al Consiglio di Stato di istituire un gruppo ad hoc che si facesse carico di rappresentare e tutelare gli interessi dei cittadini del Gambarogno nell'ambito del trasporto merci sulla tratta (Cadenazzo)-Quartino-Luino.

Questo gruppo avrebbe dovuto verificare il grado di sicurezza della linea, l'impatto sul paesaggio, gli effetti di un possibile aumento dei convogli e valutare la possibilità di sospendere la procedura per la posa dei ripari fonici in attesa di maggiori indicazioni sull'impatto paesaggistico. Esso dovrebbe collaborare con le autorità italiane, le autorità federali, le FFS e le autorità locali.

La mozione non ebbe un seguito per le "rassicurazioni" date dal CdS in particolare per quanto riguardava la problematica del transito di merci pericolose. A proposito nel relativo messaggio del CdS si leggeva tanta passività del nostro Cantone sul tema e una chiara delega di rappresentanza di nostri importanti concreti interessi alla Confederazione. Insomma, tanto passivismo su di un tema come quello delle merci pericolose che toccava vivi interessi territoriali. Così il CdS affrontava la questione:

*«A titolo indicativo constatiamo una tendenza all'aumento del trasporto di merci pericolose sulla linea di Luino, che nel 2003 ha accolto circa 550'000 t, pari a circa il 5% del traffico totale annuale al San Gottardo. L'altro 5% transita via Chiasso.*

*Questo tema è seguito costantemente. Questo Consiglio già aveva interpellato il Dipartimento federale competente in data 18 settembre 2002 in merito allo sviluppo del trasporto di merci pericolose e alla gestione dei rischi connessi. Nella risposta del 18 ottobre successivo l'Autorità federale scriveva che "in base ai criteri di valutazione ai sensi dell'OPIR nel Cantone Ticino i rischi connessi con il trasporto di merci pericolose su rotaia lungo la linea Airolo-Chiasso rientrano nell'area intermedia... Per gli agglomerati di Bellinzona e Lugano si rilevano maggiori rischi situati nell'area intermedia. La linea Giubiasco-Luino, invece, si situa nell'area di rischio accettabile... In base ai criteri di valutazione ai sensi dell'OPIR allo stato attuale in tutto il Ticino non si registrano rischi classificabili nell'area non accettabile". Allora la medesima Autorità non ha pertanto ritenuto necessario adottare misure d'urgenza supplementari.*

*Nel frattempo l'approccio all'analisi dei rischi è stato approfondito e modificato. Un aggiornamento sistematico della valutazione dei rischi è stato preannunciato dall'Ufficio federale dei trasporti entro la fine del 2006. Da questa valutazioni potranno scaturire esigenze di adottare misure di sicurezza. Il Dipartimento del territorio, e per esso la Sezione protezione acqua, aria e suolo ha manifestato con lettera 21 giugno 2005 all'indirizzo dell'Autorità federale la necessità di una verifica sistematica del rischio chimico-ambientale con particolare riferimento alla linea di Luino, proprio in ragione dell'aumento del traffico.*

*L'Ufficio federale dei trasporti conduce sia la procedura del risanamento fonico sia quella relativa alla gestione dei rischi e pertanto ne assume anche il relativo coordinamento. Il Cantone segue comunque l'evoluzione degli studi».*

Questi tre "aneddoti" mi portano a dire che la politica e le associazioni presenti sul territorio si sono mosse per tempo e hanno fornito al Consiglio di Stato gli elementi necessari per difendere i nostri interessi. Ora mi piacerebbe capire dove e perché si sono fermati i dossier sopra citati legati alla realizzazione e messa in funzione della galleria di base del Gottardo e alla difesa dei nostri interessi.

Mi permetto pertanto di chiedere al Consiglio di Stato:

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

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?
  
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?

Cleto Ferrari

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 da 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](http://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)