

INTERPELLANZA

La sicurezza dei nostri cittadini è stata messa in pericolo ma tutto è in regola. Con i passaggi a livello e gli inserimenti viari non si dovrebbe scherzare

del 6 marzo 2019

Un domenicale recentemente ha sollevato delle reticenze nei miei confronti per il fatto che abbia richiesto un indennizzo di 1'400 franchi al Consiglio di Stato (indennizzo non versato).

Il tutto prende origine da un progetto oggetto di autorizzazione cantonale (FU 64/2016) da me contestato perché avrebbe generato evidenti pericoli e di non indifferente entità a livello di viabilità pubblica su rotaia e viabilità privata motorizzata. Visto che il previsto progetto, pur avendo ricevuto l'autorizzazione dal Cantone, a due anni di distanza non è stato realizzato, mi permetto di promuoverne un'analisi volta a fare chiarezza su cosa non abbia funzionato nell'apparato amministrativo e istituzionale, visto che la vita dei nostri cittadini sarebbe stata messa in pericolo.

La prevista riorganizzazione viaria avrebbe spostato il traffico pesante della zona industriale di Cadenazzo su due punti estremamente delicati: un doppio passaggio a livello e un incrocio con la strada cantonale. La procedura ritengo sia stata viziata da una documentazione lacunosa e posso ora aggiungere anche da perizie dubbiose da parte di specialisti del traffico. Niente di tutto ciò però era emerso a livello di Uffici cantonali preposti alla verifica. Quindi suppongo che senza i miei numerosi e costosi interventi presso differenti istanze, la deviazione viaria sarebbe avvenuta.

Considerato che la credibilità di un granconsigliere, soprattutto nei confronti dei colleghi, purtroppo passa anche attraverso questi canali di informazione spiccica domenicale, desidero chiarire di cosa si tratta.

L'attenzione va riportata in questo caso sul malfunzionamento delle nostre istituzioni. Malfunzionamento che avrebbe generato grossi pericoli all'utenza del traffico ferroviario e anche al traffico privato. Malfunzionamento dovuto a legami personali, partitici, mancata coordinazione, procedure incomplete...? Difficile puntare il dito. Preoccupante rimane il fatto che abbia dovuto intervenire a mie spese in più sedi, a più riprese, sull'arco di più anni per fare rientrare il grave pericolo che si sarebbe innescato.

Deludente il fatto che non si identifichino le responsabilità. Insomma da nessuna parte emerge che qualcosa sia andato storto. Se non facciamo questo passo chiarificatore come sarà possibile evitare che in futuro cose del genere non si ripetano?

Richiamo la mia interpellanza 1699 del 29 maggio 2017 "Procedure amministrative incomplete ed accomodanti, pericolose e dannose per l'utenza cittadina", inoltrata pochi mesi prima del previsto inizio lavori, e la risposta del Consiglio di Stato del 21 febbraio 2018. Risposta che tratta solo in parte l'autorizzazione "incriminata".

Lodevole Consiglio di Stato, di fronte a una domanda incredibilmente lacunosa, trattata poi nel corso della procedura con altrettanta leggerezza; di fronte a un progetto che ha ottenuto la licenza cantonale; di fronte a un progetto che se realizzato avrebbe messo in pericolo la gente e avrebbe generato forti problemi alla viabilità; tutti noi che crediamo nella cosa pubblica dovremmo reagire e porre dei correttivi. A bocce ferme chiedo pertanto al Consiglio di Stato:

1. Come mai in questa procedura la perizia del TCS non ha ottenuto la necessaria considerazione? Riprendo un breve passaggio del TCS: «*L'inserimento degli autocarri sulla strada cantonale dalla secondaria via "alla Monda", considerate le dimensioni dei veicoli pesanti, la larghezza della carreggiata e la precaria visuale a destra, è da ritenersi pericoloso e pregiudica la fluidità del traffico [...]*»;

2. Come mai la presa di posizione del Consiglio di Stato, datata 19 aprile 2016, in questa procedura non è emersa e lo stesso Governo rilascia il permesso che va contro la sua precedente posizione? Cito il Consiglio di Stato: *«[...] viene sollevato il problema del doppio passaggio a livello presso il bivio di Contone, si fa esplicitamente riferimento a situazioni critiche e pericolose con veicoli – tra i quali anche trattori con rimorchi o autocarri – bloccati sui binari dalle barriere del passaggio a livello successivo»*.
3. Come mai in tutta la procedura presentata nel 2016 non figura una chiara posizione delle FFS in merito a questo pericoloso doppio passaggio a livello che sarebbe stato superato giornalmente forse da 100, forse 200 forse 300 (il dato chiaramente non è stato fornito nella procedura) mezzi pesanti?
4. Come mai lo specialista del traffico coinvolto dal Municipio di Cadenazzo non è stato in grado di fare emergere evidenti problematiche generate dalla deviazione del traffico pesante e legate alla sicurezza dei nostri cittadini? I tecnici del traffico operano liberamente esprimendo pareri tecnici o sottostanno ad altre dinamiche?
5. Come mai per bloccare questa sciagurata operazione è stato necessario da parte mia operare a più livelli (istanze ricorsuali, interventi politici) allo scopo di fare emergere le necessarie tracce per eventualmente poter risalire a responsabilità in caso di incidenti o di reclami?
6. Come mai la CIT e un Comune non si sono accorti di niente emettendo un parere favorevole? Sono ancora credibili e soprattutto necessari questi pareri politici? A cosa servono dei pareri politici su questioni tecniche?
7. È sicuro il Consiglio di Stato che fatti del genere non si ripeteranno? Sono stati intrapresi dei correttivi?

Cleto Ferrari