

Biasca, 14 luglio 2004

Al
Dipartimento del Territorio
Residenza governativa

6501 Bellinzona

Progetto di area multiservizi per veicoli pesanti nell'area industriale della Bassa Leventina (ex Monteforno)

Gentili signore, egregi signori,

vi ringraziamo per averci inviato una copia del più recente incarto relativo al progetto citato a margine i cui contenuti sono stati presentati in occasione dell'incontro del 16 giugno u.s. ai rappresentanti dei Comuni della Bassa Leventina e del nostro Ente.

Dando seguito alle discussioni intervenute in occasione del citato incontro e alle varianti sottoposteci, vorremmo sottolineare che, nonostante in quest'ultima versione siano stati analizzati altri aspetti (semisvincolo autostradale e centro di controllo per veicoli pesanti), la relazione - come d'altronde si esplicita nell'introduzione - rimane prettamente di "carattere tecnico-stradale". L'ulteriore nuovo rinvio degli approfondimenti riguardo i temi economici, ambientali, pianificatori, ecc. e la mancanza di dati concreti sugli stessi non ci consente di esprimere una decisione di principio favorevole sull'insieme del progetto. In effetti, benché tali approfondimenti siano stati richiesti a più riprese, dobbiamo ancora una volta constatare che "altri aspetti tecnici e problematiche di natura superiore" sono stati rinviati ad una fase successiva. Per questo motivo, ribadendo integralmente le osservazioni presentate nella nostra lettera del 18 novembre 2003 sul progetto di ottobre di quell'anno, confermiamo il nostro disappunto per la mancata presentazione delle condizioni quadro che - solo se ritenute nel loro insieme - possono consentire a tutti gli interessati al progetto una corretta analisi delle proposte.

In questo contesto non possiamo quindi condividere l'opinione del Consiglio di Stato espressa il 12 luglio u.s., in risposta alla richiesta di un'analisi ambientale globale formulata dal Comune di Bodio. Il solo fatto che "nella maggior parte del fondovalle del Cantone, alcuni parametri dell'inquinamento dell'aria e di quello fonico superano i limiti legali" dovrebbe essere motivo di maggiore preoccupazione ed attenzione verso nuove iniziative. A nostro modo di vedere le considerazioni presentate possono dar adito a malintesi ed incomprensioni di fondo. Secondo le indicazioni fornite dall'Esecutivo risulta che il Cantone

interviene a correggere situazioni di inquinamento dell'aria e fonico che superano i limiti legali e che, nel caso in questione, "è difficile però immaginare di sospendere, fino a risanamento ambientale completato, la realizzazione di qualsiasi nuova struttura o impianto. Sarebbe un modo di procedere riduttivo e penalizzante, che oltretutto molto difficilmente riceverebbe dei consensi". Evidentemente questo modo di procedere non può trovare il nostro appoggio. Risulta infatti inaccettabile per le conseguenze negative sul territorio toccato, sull'ambiente, sulle persone e sulla qualità di vita in generale continuare a perpetuare una prassi che interviene con correttivi a posteriori piuttosto di ricercare a priori valide soluzioni alle possibili disfunzioni. Osiamo sperare che anche per il Consiglio di Stato valga il detto popolare "meglio prevenire che curare". D'altra parte non può neppure essere ritenuto come giustificazione il semplice fatto che nella nostra Regione si svolgono "maggiori analisi regolari e relativamente estese rispetto a quelle condotte nel resto del Cantone", anche perché - come sottolineato dallo stesso Consiglio di Stato - non vorremmo essere confrontati a ulteriori rinvii di analisi urgenti e necessarie, come nel caso dello studio preliminare per il risanamento fonico.

Per tali aspetti a maggior ragione si ritiene indispensabile che il progetto di area multiservizi non sia considerato a se stante. Richiamate l'urgenza e la necessità, si ribadisce in particolare di concretamente poter disporre di:

- **uno studio completo d'impatto ambientale** che dovrebbe evidenziare il "miglioramento tra l'attuale caotica situazione generata dal sistema di dosaggio e la futura situazione con l'area di servizio" (aumento capienza di stoccaggio). Lo stesso dovrebbe tener conto naturalmente delle attività già presenti nell'area, dei possibili futuri insediamenti allo studio (centrale a biomasse) e di tutte le diverse fonti di emissione presenti in quel comparto (traffico di transito, cantieri Alp Transit, ecc.). Per il traffico, i dati dovrebbero indicare se l'autorità federale è veramente intenzionata a perseguire l'obiettivo del dimezzamento dei transiti entro il 2009. Obiettivo che a quanto ci consta il Consiglio di Stato sostiene vada perseguito con tutti i mezzi, in special modo con la messa in servizio il più rapidamente possibile della linea Alp Transit completa fino al confine con l'Italia. Tale opzione operativa dovrebbe permettere di entrare nel merito della valutazione circa un ripristino dei sedimi quale area artigianale-industriale di carattere cantonale;
- **dati inequivocabili riguardo le ricadute economiche** sia in termini di creazione di posti di lavoro (numero di posti, tipo di qualifiche, ecc.) sia di indotti generati sulle attività esistenti, così come di entrate a favore degli enti locali;
- **garanzie in merito alla definizione di altri aspetti pianificatori** legati all'area (comprensorio residuo per nuovi insediamenti, bonifica terreni, ecc.);
- **una conferma dell'utilizzo temporale dell'area.** Il recupero dell'area per scopi artigianali-industriali è a nostro modo di vedere indispensabile per assicurare lo sviluppo futuro dell'intera Regione. D'altra parte ciò dovrebbe essere la conferma della volontà politica di trasferire il traffico dalla strada alla ferrovia, (obiettivo più volte ribadito anche dall'autorità federale) con l'entrata in funzione della linea ferroviaria veloce attraverso il Gottardo.

La mancanza di tali informazioni, in particolare per quel che concerne lo studio sull'impatto ambientale, le ricadute economiche, i dati dei transiti e l'introduzione di un sistema di prenotazione, nonché la necessità di porre un vincolo temporale al progetto, in considerazione dell'apertura del Lötschberg e del tracciato Alp Transit, preclude l'analisi effettiva, corretta ed oggettiva della situazione e del progetto proposto. Inoltre, il continuo rinvio nella presentazione di dati oggettivi di supporto riguardo i capitoli da oramai troppo tempo rimasti in sospeso lasciano presagire scenari poco rassicuranti circa l'effettiva volontà politica di dar seguito a future strategie nell'ambito del settore dei trasporti che possano favorire il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia.

Il Consiglio direttivo della Regione Tre Valli ritiene il rapporto incompleto e, come già nella precedente consultazione del 18 novembre 2003, conferma di non aderire al progetto come presentato. Non è infatti auspicabile analizzare la fattibilità di un progetto senza avere a disposizione gli elementi necessari ed indispensabili alla sua verifica.

Per quanto sopra, il Consiglio direttivo chiede al Consiglio di Stato e per esso al Dipartimento del Territorio d'intervenire verso l'autorità federale per una conferma delle scelte strategiche in ambito trasportistico in seguito all'apertura del Lötschberg e del tracciato Alp Transit e di essere messo a conoscenza di eventuali cambiamenti nella politica del trasporto merci che l'autorità federale è intenzionata ad attuare.

E' con una certa soddisfazione che abbiamo invece appreso dagli organi d'informazione della decisione del Consiglio di Stato di autorizzare la successiva fase di progettazione definitiva. Gli approfondimenti dovrebbero fornire perlomeno importanti risposte ad alcuni degli interrogativi aperti e vanno nella direzione da noi auspicata. L'entrata nella fase di progettazione di dettaglio non significa comunque ancora un'adesione incondizionata da parte nostra, già sin d'ora, alla realizzazione dell'area. In tal senso infatti chiediamo che il Dipartimento confermi e si adoperi per far rispettare la condizione di fondo - espressa sia in occasione dei vari incontri che negli scritti interscambi sull'argomento - "di non agire in contrapposizione alla volontà dell'autorità politica locale" (vedi lettera del 20 ottobre 2003 firmata dal Direttore del Dipartimento sig. M. Borradori e dal direttore della Divisione delle costruzioni sig. G. Pettinari). Volontà che in base agli ultimi avvenimenti non sembra rispondere alle aspettative dei Comuni.

Ci permettiamo infine ancora un'annotazione riguardo allo scritto del Consiglio di Stato nel quale si è indicato pure che "le questioni ambientali legate all'inquinamento atmosferico e fonico saranno esaminate anche nell'ambito dei lavori della Commissione per il Piano regionale dei trasporti delle Tre Valli". Per il traffico pesante e l'area multiservizi ciò non corrisponde a quanto riferito dai rappresentanti del Cantone nel gruppo di lavoro appositamente costituito per accompagnare la Commissione regionale dei Trasporti per l'elaborazione del relativo piano regionale (PRT-RTV). In effetti sin dalle fasi iniziali dei lavori, benché da parte della Regione si volessero affrontare anche le problematiche relative al traffico pesante e alle sue conseguenze (in talune occasioni deviazione sulla strada cantonale) - area di stoccaggio dei TIR compresa - i rappresentanti cantonali hanno esplicitamente sottolineato che tali aspetti rimanevano di competenza cantonale e che pertanto erano completamente esclusi dagli approfondimenti del PRT-RTV.

La conferma è data dai contenuti del piano stesso di recente approvazione da parte del Consiglio di Stato. Al cap. 6 "La mobilità privata" (pag. 43) si esplicita chiaramente che "i problemi di capacità della rete stradale si pongono unicamente sulla A2 alla galleria del Gottardo e sulla rampa di accesso in direzione nord. Il Cantone sta trattando questa problematica in sede separata, in quanto ritenuta di rilevanza cantonale". Allo stesso capitolo si richiamano poi le principali criticità legate alle colonne lungo la A2 ed al traffico parassitario dovuto alla massiccia deviazione sulla cantonale.

Certi che vorrete tenere in debita considerazione le nostre osservazioni e richieste, in attesa di un vostro riscontro, cogliamo l'occasione per porgervi, signore e signori, i nostri migliori saluti.

PER LA REGIONE TRE VALLI

Il Presidente

Il Segretario animatore

avv. Matteo Baggi

lic. rer. pol. Dario Zanni

Copia p.c.: - Consiglio di Stato del Cantone Ticino, residenza governativa, 6500 Bellinzona
- Comuni di Giornico, Bodio, Personico e Pollegio
- Associazione dei Comuni di Leventina per il tramite del Presidente, 6760 Faido