



Dicastero amministrazione generale

Servizi centrali

Servizio cancelleria
Piazza Nosetto 5
6500 Bellinzona

T +41 (0)58 203 10 00
F +41 (0)58 203 10 20
cancelleria@bellinzona.ch

Egregi signori

Marco Noi

Ronnie David

Interpellanza 171/2020

“Terzo binario e dintorni” di Marco Noi e Ronnie David

TRASFORMATA IN INTERROGAZIONE

Egregio signor Noi,
Egregio signor David,

Premesse

Prima di rispondere puntualmente alle domande poste, si impongono due premesse, una di merito e una d'ordine.

Nel merito, si ricorda che, grazie alla realizzazione della galleria di base del Monte Ceneri, la strategia cantonale (ma anche quella regionale e comunale), già più volte avallata dalle varie autorità preposte, è proprio quella di sfruttare appieno la linea Alptransit anche per potenziare e così migliorare l'attrattività del servizio ferroviario regionale (non a caso si parla appunto di Metrò Ticino), inserendo nuove fermate capillari, anche ravvicinate dove è giustificato dal bacino d'utenza, e potenziando puntualmente la linea dove l'esercizio del traffico merci (in effetti il sistema AlpTransit è stato realizzato primariamente per questo scopo) e passeggeri nazionale e internazionale, per una questione di tracce limitate disponibili, non permetterebbe di aumentare il numero di treni regionali. Per quanto riguarda il Bellinzonese, si tratta, in una prima tappa, di completare il terzo binario sino alla stazione FFS, includendovi la fermata di Piazza Indipendenza, mentre per il Locarnese, a titolo di esempio, si tratta di potenziare la linea a Contone sulla diramazione verso il Ponte sul Ticino e a Minusio. **Solo così sarà possibile aspirare ad ottenere in tempi relativamente brevi la realizzazione di una nuova fermata regionale in una posizione strategica del nostro Comune e un'offerta di un treno passeggeri ogni quindici minuti fra Bellinzona e Lugano, rispettivamente fra Bellinzona e Locarno e**

viceversa, e non subire unicamente la pressione del transito dei treni merci all'interno degli abitati del Cantone senza poter sfruttare la linea anche per il trasporto di passeggeri regionale, fintanto che AlpTransit non verrà completata con la cosiddetta circonvallazione del Bellinzonese, un'opera dal costo di 2,5 miliardi (1.5 miliardi se a binario unico, più in ogni caso almeno altri 8 miliardi per adattamenti a nord delle Alpi e disporre così di più tracce merci), di cui non esiste ancora un progetto definitivo e per ora inserita dalla Confederazione nel cosiddetto "Piano settoriale dei trasporti" con messa in esercizio ipotizzata soltanto a lungo termine, malgrado il Municipio la confermi essere un obiettivo da perseguire inderogabilmente e più volte lo abbia perorato – e ancora lo farà ad ogni occasione utile – presso le autorità cantonali e federali (ottenendo sinora, per lo meno, che il Consiglio di Stato l'abbia inserita nelle proprie richieste sull'ultimo piano di sviluppo della rete ferroviaria nazionale e che, ultimamente, anche il Consiglio federale parrebbe mostrare una certa apertura, anche se le risposte alle ultime sollecitazioni in Consiglio nazionale parrebbero focalizzarsi sul tratto a sud di Lugano). Allo stato attuale, per decisioni prese a livello federale diversi anni fa e ancora con l'ultima adozione del programma di sviluppo strategico dell'infrastruttura ferroviaria (PROSSIF) 2035, i relativi crediti per procedere alla sua realizzazione non sono ottenibili prima del 2040. Da lì, anche, lo si ripete, la volontà di cogliere **l'opportunità (sostenuta e dunque finanziata dalla Confederazione) di già riuscire a potenziare nel breve periodo la linea per il trasporto pubblico regionale, senza influire sulla disponibilità di tracce per i treni merci.**

In ordine, si premette invece che l'allestimento delle risposte ha richiesto la collaborazione delle FFS e del Dipartimento cantonale del territorio (DT), con cui la Città ha regolari contatti sia nel comitato di progetto, sia nella cosiddetta Delegazione delle Autorità che sovrintende il coordinamento dei vari progetti tra i diversi partner istituzionali. Nondimeno, la procedura di pubblicazione attualmente in corso, gestita dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT), contro cui sono pendenti diversi ricorsi, fa sì che questi due partner (in particolare le FFS) abbiano dovuto soppesare modalità e contenuti delle informazioni date in questo contesto, già solo per non superare competenze altrui, in questo caso dell'UFT.

Alle singole domande (26), in base appunto alle informazioni raccolte e sinora a conoscenza del Municipio, si risponde come segue.

1. Quale tipo di intervento si prevede di fare per risolvere l'eccesso di radiazioni nella palestra e magazzino delle scuole sud?

Come si è già risposto a precedenti interpellanze, della richiesta di deroga ai valori limite di cui all'Ordinanza sulla protezione dalle radiazioni non ionizzanti (ORNI) con particolare riguardo alla parte terminale della palestra delle Scuole elementari sud, ma anche ad altri fondi confinanti, il Municipio ne è venuto a conoscenza in sede di pubblicazione dei piani. Anche se la pubblicazione dei piani è il momento procedurale privilegiato per far emergere tutte le criticità di un progetto così importante e complesso, da poi affrontare in ottica migliorativa, pure si è già detto che, anche solo in virtù dei rapporti regolari con le

FFS indicati nella premessa, una così rilevante dal profilo dell'opinione pubblica avrebbe dovuto essere preavvisata al Comune e al Cantone da parte delle FFS per anticipare la ricerca, semmai assieme, di misure supplementari, com'è peraltro stato il caso per l'aspetto legato ai beni culturali e al delicato comparto in cui è prevista la realizzazione dell'opera (si veda a tale proposito la risposta alla domanda n. 1 relativa ai lavori di scavo).

Il Municipio ha quindi interposto, già solo cautelativamente, opposizione su questo punto specifico (quello della richiesta di deroga ai valori limite di cui all'Ordinanza sulla protezione dalle radiazioni non ionizzanti), chiedendo che le FFS facessero tutto il possibile per rientrare al di sotto dei limiti di legge.

Le FFS hanno successivamente comunicato che avrebbero valutato altre possibilità costruttive, volte a limitarne le emissioni al minimo tecnicamente possibile, assicurando infine il Municipio, in un ultimo incontro oramai di qualche mese fa, che con ulteriori importanti – ma necessari – investimenti sulla linea di contatto e di schermatura non vi sarebbe ora più la richiesta di derogare al valore limite di 1 microtesla per nessuno dei luoghi a utilizzazione sensibile, compresa beninteso la palestra Scuola elementare.

Le soluzioni supplementari che le FFS intendono adottare sono ora al vaglio dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) che disporrà con ogni verosimiglianza una ripubblicazione (parziale) del progetto con oggetto specifico queste e altre eventuali modifiche, ciò che permetterà di anche di verificarle nel dettaglio da parte delle autorità preposte (in questo caso – a livello cantonale – in particolare dalla Sezione della protezione aria, acqua e suolo, SPAAS, del Dipartimento del territorio, con la quale i servizi comunali sono in contatto).

Il Municipio, pur positivo sulle rassicurazioni fornite dalle FFS a tale riguardo, attende quindi la nuova pubblicazione per avere evidenza e conferma del rispetto dei valori limite, mantenendo sino a quel momento l'opposizione cautelativa alla prima pubblicazione, che rimane quindi valida e pendente.

2. Le rassicurazioni offerte alle FFS sulla possibilità di contenere entro i limiti di legge (ORNI 814.710) le radiazioni elettromagnetiche sono dal Municipio ritenute sufficienti e sono state verificate dal Municipio?

Vedi risposta alla domanda n. 1.

3. Il Municipio in qualità di opponente ha fatto richiesta all'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) di una misurazione dello stato attuale delle radiazioni non ionizzanti? O ci si è basati solo sulle costatazioni di un privato cittadino? Quali sono i reali valori odierni di emissione elettromagnetica sulla tratta in questione? E quali si prevedono in futuro?

Il Municipio non ha fatto richiesta all'UFT per l'ottenimento di dati di misurazione dello stato attuale delle radiazioni non ionizzanti, tuttavia ha richiesto di implementare quanto necessario per far rispettare la legislazione in vigore. Per quanto riguarda l'indicazione di "costatazioni di un privato cittadino", al Municipio non è chiaro a cosa ci si riferisca. Come indicato nella risposta alla domanda n. 1, gli approfondimenti che porteranno alla

ripubblicazione parziale del progetto e i relativi valori che vi verranno indicati, saranno verificati anche dalle autorità a ciò preposte, e in particolare – a livello cantonale – dalla SPAAS, con cui i servizi comunali sono in contatto.

4. Oltre alla palestra e magazzino delle scuole Sud, vi sono altre proprietà e dunque altri cittadini toccati da potenziali dannose radiazioni elettromagnetiche? Se sì, si intende chiedere alle FFS misure per ovviarvi?

Dal Rapporto d'impatto ambientale (RIA) risultavano otto luoghi ad utilizzazione sensibile (LAUS) per i quali i valori di immissione sarebbero stati superiori, anche se di poco, al valore limite di 1 microtesla. In base alle indicazioni fornite dalle FFS per tutti vale quanto indicato nella risposta alla domanda n. 1, nel senso che le soluzioni supplementari previste faranno prescindere dalla richiesta di deroga a tal proposito.

Scavo della nuova galleria sotto le mura del castello di Montebello

1. Considerato che si vuole realizzare la nuova galleria ferroviaria mediante brillamenti, è stata eseguita una perizia geologica per identificare potenziali pericoli e criticità di questa modalità operativa? Quali sono i potenziali rischi legati alla realizzazione della nuova galleria? È cosciente il Municipio che il nuovo tunnel sarà scavato sotto una zona di pericolo censita a livello federale e area protetta dall'UNESCO?

Per l'allestimento del progetto della nuova galleria Svitto II, le FFS si sono basate anche su un rapporto geologico, allestito da professionisti dal ramo, oltre che su indagini eseguite nelle zone interessate. Il progetto è stato oggetto anche di una verifica allestita da un perito indipendente, il quale non ha riscontrato elementi inadeguati nella parte di progetto della galleria. A metà 2014 sono anche stati eseguiti rilievi e sondaggi approfonditi delle preesistenze storiche nel perimetro interessato dalla realizzazione per permettere ai progettisti di intervenire con misure adeguate, documentando e valorizzando la struttura preesistente. Ciò ha in particolare portato all'allestimento di un articolato Rapporto d'impatto monumentale (RIM) di concerto tra FFS, Città, Cantone e Confederazione e in particolare con il coinvolgimento dell'Ufficio cantonale dei beni culturali e dell'Ufficio federale della cultura, poi sottoposto all'UNESCO che lo ha preavvisato positivamente tramite il proprio Consiglio internazionale su monumenti e siti (ICOMOS). Per i monumenti UNESCO e per gli altri edifici limitrofi al progetto, iscritti nell'inventario cantonale dei beni da salvaguardare, le FFS hanno inoltre allestito uno specifico concetto di sorveglianza, che prevede un monitoraggio costante durante i lavori, con differenti livelli d'intervento a seconda della necessità.

2. Quanti brillamenti di roccia si stima siano necessari per la realizzazione della nuova galleria?

Per lo scavo della galleria Svitto II, le FFS prevedono di effettuare un massimo di otto micro cariche al giorno; queste sono in effetti da intendersi come metodologie meno impattanti di uno scavo con fresatrice, che non sarebbe comunque utilizzabile in quanto il suo uso sarebbe sproporzionato, vista l'esigua lunghezza della galleria. Le micro-cariche saranno effettuate in modo da evitare i momenti più sensibili di inizio mattinata e delle ore notturne. Per lo scavo della nuova galleria si prevede all'incirca un anno di lavoro.

3. Per i brillamenti della roccia resisi necessari nella realizzazione del corridoio di 4 metri, vi sono stati proprietari che hanno lamentato danni alle loro proprietà. Al fine di non scaricare eventuali danni provocati dai futuri numerosi brillamenti sui proprietari, è previsto un monitoraggio prima, durante e dopo degli edifici privati e pubblici (castelli, chiese,...) potenzialmente toccati dalle vibrazioni?

Le FFS hanno indicato che nell'ambito del progetto di ampliamento della galleria Svitto I nell'ambito del Corridoio 4 metri, oltre al continuo monitoraggio geodetico e geofisico, è stata approntata una campagna di prove a futura memoria indipendente, a cura della Commissione federale di stima. Queste prove sono state fatte su tutti gli edifici all'interno di un perimetro ben definito. Su questi edifici non sono stati lamentati danni. Per quanto riguarda danni lamentati su altri edifici, esterni all'area delle prove a futura memoria, le FFS hanno indicato di aver effettuato delle verifiche puntuali, che hanno portato alla conclusione che questi non sono stati causati dall'attività di cantiere.

Anche per il progetto del 3. binario (galleria di Svitto II), analogamente a quanto fatto per l'ampliamento di Svitto I, le FFS hanno allestito un concetto di monitoraggio geodetico e geofisico, e verrà svolta una campagna di prove a futura memoria, in modo indipendente e a cura della Commissione federale di stima. Il concetto di monitoraggio come pure l'estensione dell'area all'interno della quale saranno svolte le prove a futura memoria sono stati adeguati a quel nuovo progetto.

4. Per il brillamento della galleria di circonvallazione autostradale a Roveredo, in Mesolcina, erano state eseguite perizie anche sulle sorgenti di acqua. Vi sono sorgenti d'acqua potenzialmente toccate dalle future vibrazioni? In caso affermativo, si prevede di monitorarle prima, durante e dopo i brillamenti?

All'interno dell'area dove si prevede il monitoraggio, non sono presenti sorgenti d'acqua. Il monitoraggio previsto sarà eseguito durante tutta la durata dei lavori.

5. Corrisponde al vero che l'Unesco ha dato preavviso negativo al progetto perché metterebbe a rischio il Castello di Montebello e le mura? Quali conseguenze potrebbero esserci? Come valuta il Municipio questo preavviso negativo?

Non corrisponde affatto al vero. A seguito della trasmissione del Rapporto d'impatto monumentale (RIM), indicato alla risposta alla domanda n. 1 di questa sezione, da parte dell'Ufficio federale della cultura all'Organizzazione UNESCO, quest'ultima ha comunicato con lettera dell'11.12.2018 il proprio nullaosta sulla base della valutazione tecnica del

proprio Consiglio internazionale su monumenti e siti (ICOMOS), il quale ha concluso che *«l'impact potentiel des travaux envisagés sur la valeur universelle exceptionnelle du bien est limité. Ils comprennent un accompagnement cohérent et des mesures compensatoires appropriées»*.

6. Non è pensabile realizzare la galleria con una fresatrice evitando così i brillamenti? Quali vantaggi o svantaggi comporterebbe tale soluzione?

Da informazioni ricevute dalle FFS, considerata l'esigua lunghezza della galleria (300m) e la sua posizione (in un centro densamente edificato), l'utilizzo di una fresatrice non è adatto, sia per motivi tecnici, sia finanziari, in quanto il suo impiego è indicato per gallerie di lunghezza di almeno 2000 m.

Bonifica del terreno inquinato ex. Lavanderia Caviezel

1. Sul sedime della vecchia lavanderia Caviezel le FFS hanno già iniziato i lavori di bonifica. Vi è una regolare licenza edilizia cresciuta in giudicato per eseguire questi lavori?

Il progetto concernente il risanamento del sito inquinato denominato ex-lavanderia Caviezel è stato pubblicato come modifica di progetto del Terzo binario e fermata Indipendenza, secondo il diritto ferroviario e la Legge sulla protezione dell'ambiente, con avviso sul Foglio ufficiale del 13 settembre 2019. L'UFT ha rilasciato la licenza edilizia con Decisione di approvazione dei piani del 9 gennaio 2020. La stessa autorità ha autorizzato l'inizio dei lavori.

2. A quale grado risulta inquinato questo terreno? Vi sono rischi per la falda acquifera? Come si intende bonificare il terreno? Da chi sono assunti i costi?

Il terreno contaminato denominato ex-lavanderia Caviezel è iscritto nel catasto cantonale dei siti inquinati sin dal 1997, perché tra il 1927 e il 1988 su questo terreno fu attiva una lavanderia chimica. Questa lavanderia utilizzò solventi clorurati che infiltrandosi nel terreno nel tempo hanno portato a effetti dannosi e molesti per l'ambiente, in particolare per le acque sotterranee. Negli anni non è tuttavia mai esistito un pericolo immediato per l'approvvigionamento idrico, né per la salute della popolazione, poiché le sostanze inquinanti sono presenti in profondità (12-16 m). La procedura di risanamento ha quindi seguito il normale iter tecnico e amministrativo previsto dall'Ordinanza sul risanamento dei siti inquinati (OSiti) e dall'Ordinanza sulla tassa per il risanamento dei siti contaminati (OTaRSi). Nel 2008, dopo le indagini preliminari iniziate nel 2003, il sito è stato classificato come contaminato, mentre solo dopo l'indagine di dettaglio, terminata nel 2015, vi è stata la conferma dell'inquinamento e si è quindi avviata la procedura di risanamento. Il risanamento è gestito, seguito e controllato da specialisti ambientali, garantendo costantemente la sicurezza per le persone e per l'ambiente. La sicurezza per le persone e per l'ambiente è garantita dall'estrazione a circuito chiuso ed immobilizzazione immediata del contaminante, accompagnate da un monitoraggio delle emissioni.

Trovandosi a lato del tracciato ferroviario sono inoltre prese delle misure di sicurezza per l'esercizio ferroviario.

I costi complessivi del risanamento sono stimati, ad oggi, a circa CHF 6 mio e sono finanziati nella misura del 50% dal Cantone e il restante 50% dalle FFS.

Abbattimento di edifici comunali

1. Il Municipio ritiene necessario l'abbattimento dello storico edificio attuale sede del Dicastero opere pubbliche comunali?

L'edificio, sito al mappale no. 2941 RFD Bellinzona (che non è inserito nel pur vasto elenco di edifici protetti recentemente approvato dal Consiglio comunale su indicazione dell'apposita commissione consultiva), risulta per quasi un terzo del suo volume in conflitto con il futuro impianto ferroviario (impianto binari, muro di sostegno, ripari fonici). L'edificio risulterebbe pertanto drasticamente compromesso sia nel suo utilizzo, sia nella sua immagine, essendo una struttura a costruzione simmetrica, Non è quindi pensabile mantenerlo in tale stato.

2. Tale abbattimento è ritenuto necessario anche se l'immobile sarebbe solo leggermente toccato dal progetto per il terzo binario

Vedi risposta alla domanda precedente.

3. Quale destinazione è prevista dopo l'eventuale abbattimento dello storico edificio comunale durante la durata del cantiere? E quale destinazione sarebbe prevista alla fine del cantiere?

L'abbattimento dello stabile è previsto all'inizio dei lavori in quanto il fondo sarà utilizzato per tutta la durata come area di cantiere. Al termine dei lavori il sedime residuo verrà riconsegnato alla Città con le relative potenzialità edificatorie, oggetto di variante di piano regolatore per l'intero comparto. In merito, si informa che la relativa variante di PR, di cui si era data notizia a suo tempo, è già stata preavvisata positivamente dal Dipartimento del territorio e, una volta affinata anche sulla base delle pubblicazioni del progetto ferroviario e relative procedure, si prevede di procedere con la sua pubblicazione preliminare idealmente ancora entro la fine del corrente anno per poi licenziare il relativo messaggio municipale all'attenzione del Consiglio comunale.

Impatto del cantiere

1. Quale sarebbe la durata del cantiere per la realizzazione della nuova galleria, del terzo binario e della nuova stazione di Piazza Indipendenza?

Le FFS prevedono che per concludere il progetto (3° binario e nuova fermata ferroviaria) ci vorranno all'incirca 5 anni e mezzo di lavori; in particolare 1 anno per lo scavo della galleria, 2 per la tecnica in galleria e 1.5/2 per la fermata.

2. Corrisponde al vero che per questo grande cantiere verranno utilizzati automezzi pesanti per portare ed evacuare materiali? Quanti camion si stima circoleranno giornalmente e annualmente in Piazza Indipendenza e sulle strade adiacenti? Per quanto tempo? Quali strade percorreranno? Come si stima il loro impatto fonico, sull'aria, sul traffico e sull'usura delle strade

Come riportato nel Rapporto d'impatto ambientale (RIA) esposto pubblicamente tra maggio e giugno 2019 sono previsti un massimo di circa 16 movimenti giornalieri di mezzi pesanti e circa 20 movimenti giornalieri di mezzi leggeri.

Nel 2016, il Traffico Giornaliero Medio (TGM) su via Lugano (la strada maggiormente interessata dai flussi del progetto) ammontava a 10'067 movimenti al giorno (dato quantificato in base alle informazioni dell'Osservatorio Ambientale della Svizzera Italiana OASI), di modo che l'incremento indotto dal cantiere per il 3. binario è da questo punto di vista quasi impercettibile.

Nondimeno, trattandosi di uno degli aspetti sensibili del progetto (in questo caso del cantiere), le FFS indicano che la circolazione viaria è stata valutata attentamente nell'ambito dello studio di impatto ambientale, cercando le soluzioni più adeguate e meno invasive possibili.

3. Per evitare tali impatti non sono immaginabili altre modalità di trasporto dei materiali? Ad esempio attraverso la ferrovia stessa oppure attraverso un nastro trasportatore come per i cantieri Alptransit?

Considerata l'esigua quantità di materiale da movimentare al giorno, altre forme di trasporto non sono state ritenute adeguate alla situazione, anche per rapporto alla durata del cantiere. Si osserva che anche un nastro trasportatore porrebbe il tema della sua ubicazione e del suo impatto sul vicinato, per nulla scontati. Per quanto riguarda la ferrovia, le FFS ricordano che l'intera realizzazione dovrà avvenire parallelamente al mantenimento dell'esercizio ferroviario, in quel tratto – notoriamente – estremamente sollecitato.

4. Quale impatto fonico avrà l'esercizio a regime di terzo binario e nuova stazione su un quartiere relativamente tranquillo con diverse scuole (scuole Sud, asilo Nocca, scuole la Traccia e La Caravella)? Verranno rispettate le normative sull'inquinamento fonico dell'ordinanza federale (OIF 814.41) con l'importante aumento del traffico merci?

Il terzo binario non causerà un aumento del traffico merci, perché il progetto di «3. binario» è un progetto che serve a potenziare e migliorare l'offerta del servizio ferroviario regionale (TILO) e a stabilizzare l'orario nel nodo strategico di Bellinzona. Infatti, grazie al progetto «3. binario e fermata Piazza Indipendenza», insieme ai progetti di raddoppio del binario Contone-Locarno, al raddoppio del binario Contone-Ponte Ticino e nuovo binario d'incrocio a Minusio, sarà possibile ampliare l'offerta (TILO) tra Bellinzona e Locarno con una cadenza ogni 15 minuti, ma in nessun caso aggiungere tracce (capacità di transito) per

i treni merci oltre a quelle già esistenti con le infrastrutture delle gallerie di base del San Gottardo (già aperta) e del Monte Ceneri (dal 2020), ma anche del resto dell'infrastruttura ferroviaria nazionale adattata in base al cosiddetto "Corridoio 4 metri", che ne determinano loro il limite tecnico, **indipendentemente cioè dalla realizzazione (o meno) del terzo binario completo tra Bellinzona e Giubiasco.**

Sull'incremento del traffico merci sull'asse nord-sud che per ora passa ancora dal Centro di Bellinzona, legato, appunto, all'apertura delle due gallerie di base AlpTransit e al completamento del "Corridoio di 4 metri", ma non – lo si ripete – alla realizzazione del terzo binario e della fermata di Piazza Indipendenza, e corrispondente alla politica svizzera dei trasporti di trasferire il traffico pesante dalla strada alla ferrovia, si rinvia a quanto indicato nella premessa di merito.

5. Attualmente l'impatto fonico della ferrovia nei quartieri toccati rispetta le normative vigenti? Sono state fatte misurazioni a tal proposito? Ne verranno fatte in futuro con la nuova infrastruttura a regime?

L'intera tratta toccata dal progetto è già stata risanata fonicamente dalle FFS con la realizzazione del relativo programma di risanamento fonico ordinario, nel quale sono state definite, approvate e realizzate le misure di protezione fonica quali pareti antirumore e finestre insonorizzanti. L'Ufficio federale dei trasporti (UFT) procede alla tenuta del catasto del rumore degli impianti ferroviari e provvede alla sua verifica e al monitoraggio stabilendo dei valori di emissione fonica effettiva. Per la tratta in oggetto i valori effettivi sono risultati sensibilmente inferiori rispetto a quanto definito e autorizzato nell'ambito del programma di risanamento fonico ordinario. Con la realizzazione del progetto non è previsto un aumento del rumore rispetto a quanto autorizzato nell'ambito del programma di risanamento fonico ordinario, di modo che le FFS non prevedono ulteriori misurazioni.

6. A Bellinzona sono previsti diversi altri grandi cantieri: quelli già previsti sono il semi-svincolo, lo smantellamento delle Officine FFS e l'edificazione di un nuovo quartiere e si parla anche del nuovo ospedale. Quale è la tempistica di tutti questi interventi edilizi? Il Municipio è cosciente dell'impatto per la popolazione di tutti questi cantieri, senza contare quelli stradali o dell'edilizia privata?

Le tempistiche realizzative previste per i progetti indicati nella domanda (nella quale ne mancano anche altri, come ad esempio il parco fluviale Saleggi-Boschetti), fatte salve le procedure di definizione e di approvazione dei piani, per alcune in corso e per altre ancora soltanto all'inizio, rispettivamente senza contare eventuali imprevisti, sono per il semisvincolo attorno agli anni 2021-2024, per un diverso utilizzo e l'inizio dello sviluppo del comparto Officine a partire dal 2026, mentre per l'Ospedale non vi è ancora una tempistica definita.

Il Municipio è cosciente delle importanti sfide che la nostra Città si sta preparando ad affrontare, grazie alle quali, come già più volte indicato nei documenti programmatici, ad esempio dei vari Conti preventivi, si aspira ad ottenere una dinamica virtuosa

sull'autosufficienza economica del Comune e sul miglioramento della qualità di vita. I vari progetti, oltre a rientrare in un disegno comune di sviluppo, verranno peraltro coordinati fra di loro e con i vari partner.

Impatto legato all'aumento del traffico ferroviario di merci attraverso Bellinzona

- 1. Il Municipio è consapevole che il traffico ferroviario passeggeri e soprattutto quello delle merci (tra cui molte movimentazioni inutili) nord- sud di mezza Europa passa e passerà a cielo aperto attraverso il centro di Bellinzona? Ritiene ciò compatibile con la qualità di vita che si vuole per la cittadinanza?**

Sulla politica svizzera dei trasporti (trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia) e sulla soluzione a lungo termine della circonvallazione del Bellinzonese, si rinvia alla premessa generale di merito e alle risposte alle domande precedenti sul tema.

Si ribadisce inoltre che non sarà la realizzazione del terzo binario completo a far aumentare il traffico ferroviario merci attraverso la Città di Bellinzona (si veda anche a tal proposito la premessa generale e la risposta alla domanda n. 4 nella sezione precedente).

- 2. Quali sono i rischi legati al notevole aumento di passaggio di treni con sostanze pericolose?**

Oltre a rinviare alla premessa generale e alla risposta alla domanda n. 4 nella sezione precedente, si indica di seguito la presa di posizione delle FFS, le quali indicano che già oggi – indipendentemente cioè dalla realizzazione del terzo binario completo – da Bellinzona transitano treni che trasportano merci pericolose ammesse al trasporto ferroviario, nel rispetto di tutte le norme che regolamentano questa tipologia di trasporto. Per il trasporto ferroviario di merci pericolose le FFS sono tenute ad applicare le prescrizioni RID, il “Regolamento concernente il trasporto internazionale per ferrovia delle merci pericolose” ratificato dai 44 stati membri. I treni che viaggiano sulla rete FFS sono inoltre costantemente controllati da circa 200 dispositivi di controllo dei treni. Il centro di intervento dei dispositivi di controllo analizza continuamente i dati misurati e applica le misure necessarie, come l'arresto del treno o un intervento.

- 3. Il Municipio non ritiene che la realizzazione della stazione di Piazza Indipendenza per i passeggeri, a poche centinaia di metri della stazione principale, sia stato solo un pretesto delle FFS per la realizzazione del terzo binario e “coprire” così il massiccio aumento di trasporto merci (vedi implementazione della nuova Via della Seta) attraverso il centro storico i Bellinzona**

È sorprendente che una simile domanda venga posta da consiglieri comunali ecologisti, quando l'idea del terzo binario completo, per potervi inserire una fermata (secondo il concetto di maggiore capillarità e quindi attrattività del trasporto pubblico regionale) e poter sviluppare (senza non sarebbe possibile) una cadenza al quarto d'ora dei treni tra Bellinzona e Locarno, è stata lanciata dall'Associazione traffico e ambiente (ATA) nel 2012,

riprendendo di fatto quanto pianificato e rivendicato dal Cantone sin dalla fine degli anni '90 per servire adeguatamente gli importanti settori dell'amministrazione pubblica e scolastica in quella zona. **Se il 3. binario non dovesse venir realizzato, sarebbero in primo luogo penalizzati il traffico regionale ticinese e l'attrattività del trasporto pubblico regionale, mentre la capacità di transito (tracce) per i treni merci prevista dopo le aperture delle gallerie di base (Gottardo e Ceneri) e la realizzazione del Corridoio 4 metri, non subirebbe alcuna penalizzazione.**

4. In che modo intende il Municipio informare la popolazione, con trasparenza e oggettività sulle conseguenze e le criticità di questo progetto

Le FFS, anche su richiesta, rispettivamente di concerto con il Municipio, negli anni hanno organizzato diversi momenti di informazione pubblica in forma di serate informative pubbliche, conferenze stampa, contatti personali con i confinanti e, infine, ciò che la legge prevede come momento privilegiato per il coinvolgimento di ogni interessato, mediante la pubblicazione dei piani e relativa documentazione nella procedura di approvazione. Procedura di pubblicazione che ha dato la possibilità (sfruttata da cittadini legittimati a farlo) di visionare e verificare la documentazione, rispettivamente di esprimersi sul progetto, ciò che per alcuni aspetti – si pensi all'oggetto delle risposte alle prime domande della presente interpellanza, a cui si rinvia – ha anche permesso di migliorarlo.

Oltre al progetto ferroviario, come già indicato, per il comparto adiacente è in corso una procedura pianificatoria, anch'essa già illustrata nei principi tempo fa, rispettivamente per la quale sono stati coinvolti i confinanti interessati e che prevedrà idealmente entro fine anno, rientrato l'esame del Cantone, la pubblicazione preliminare prima del licenziamento del messaggio municipale.

5. Il Municipio si è attivato assieme al Cantone per accelerare la realizzazione della circonvallazione ferroviaria di Bellinzona? Quali tempi si prospettano?

Vedi la premessa di carattere generale.

Con i migliori saluti.

Per il Municipio

Il Sindaco

Mario Branda

Il Segretario

Philippe Bernasconi