



COMUNE DELLE CENTOVALLI

CH-6655 Intragna

tel. +41 91 796 11 14

fax +41 91 796 23 16

info@centovalli.swiss

www.centovalli.swiss

Intragna, 8 febbraio 2024

Rif. RM8894-07.02.2024

Raccomandata
Ufficio federale dei trasporti
Sezione autorizzazioni II
3003 Berna

Procedura ordinaria di approvazione dei piani di diritto federale Progetto stazione FART ad Intragna (km 9.931-3): opposizione

Egregi signori,

il Comune delle Centovalli, rappresentato dal Municipio, dopo aver consultato le proprie commissioni del Legislativo ha risolto di inoltrare formale opposizione al progetto summenzionato.

Premessa

Il Comune delle Centovalli sta vivendo un momento difficile a livello demografico, la popolazione in generale diminuisce. Inoltre, i miglioramenti nell'ambito sanitario e scientifico permettono fortunatamente ad un'ampia fascia della popolazione di beneficiare di un aumento dell'aspettativa di vita.

Uno degli elementi cardine per riequilibrare la presente situazione è nel fornire un'adeguata e moderna rete di trasporto pubblico, sia per la popolazione anziana sia per facilitare il pendolarismo sia per permettere a famiglie con figli di insediarsi. Ecco che il miglioramento infrastrutturale di Intragna è positivo e permetterà di migliorare in modo notevole questo servizio. Tuttavia, tutto ciò non è politicamente sufficiente. Il Comune ha da sempre rivendicato che questo progetto si concludesse a Camedo. Siamo coscienti che l'introduzione di un orario cadenzato ogni 30 minuti non sia realizzabile senza importanti investimenti, tuttavia, una misura semplice come il ricovero del treno a Camedo permetterebbe di avere una corsa al mattino e una alla sera un segnale importante verso l'Alta Valle che sta vivendo una fase drammatica di spopolamento. In qualità di politici non possiamo che ribadire questa rivendicazione! Le richieste di un aumento e miglioramento delle corse del trasporto pubblico sono state fatte proprie sia dal Consiglio di Stato sia dal Gran Consiglio nel 2009 approvando i contenuti del rapporto di aggregazione delle Centovalli.

Nel merito

L'opposizione verte principalmente su tre aspetti: l'eccessivo ingombro della pensilina; l'accesso viario alla stazione e le immissioni foniche.

La pensilina non è strettamente necessaria alla tecnica ferroviaria, i treni possono circolare indipendentemente da questa infrastruttura, così come i lavori per la nuova stazione e per la realizzazione del terzo binario possono essere eseguiti indipendentemente da questo manufatto.

La stragrande maggioranza dei treni in Svizzera è ricoverata all'esterno, contrariamente vi sarebbero centinaia di rimesse per locomotive e vagoni, qualcosa di improponibile. Non è quindi comprensibile la necessità di tale copertura ad Intragna per la garanzia del servizio, tenuto conto che a questa altitudine – 350 m slm – nevica oramai raramente. A nostro parere, se si volesse avere una copertura del treno, l'opzione di Camedo offrirebbe un'alternativa interessante da questo punto di vista, in quanto è già presente una rimessa che potrebbe essere modificata o rinnovata.

Segnaliamo che Intragna - nella completezza del suo villaggio compreso il comparto stazione - è inserito nell'inventario degli Insediamenti svizzeri da proteggere d'importanza nazionale (n. 3950). L'arch. Matteo Inches, nella recente pubblicazione dedicata al 100 anni della ferrovia, descrive bene come i progettisti nel secolo scorso abbiano tenuto conto dell'inserimento armonioso dei manufatti (ponti, viadotti, stazioni, ecc.) nel territorio (caratteristica oramai rara negli ingegneri di oggi che si limitano ad applicare pedissequamente le severe norme legali ferroviarie). Ebbene, a nostro giudizio, oltre a non essere indispensabile, la pensilina non si inserisce paesaggisticamente. Seppure delineata con una struttura metallica "leggera" la sua volumetria è sproporzionata per la nostra realtà; contrariamente la stazione "trasparente" che ha destato i favori anche dei membri delle commissioni.

Giusta l'art. 104 della Legge sullo sviluppo territoriale (LST) tutte le attività d'incidenza territoriale vanno armonizzate con gli obiettivi di tutela e valorizzazione del paesaggio (cpv. 1). Le costruzioni devono inserirsi nel paesaggio in maniera ordinata e armoniosa (cpv. 2). A tal proposito chiediamo che l'UFT interpellati la Commissione federale per la protezione della natura e del paesaggio (CFNP) affinché si esprima in tal senso.

Il secondo punto concerne l'accesso alla stazione. Da subito il Municipio ha espresso a FART e ai rappresentanti dell'Ufficio della pianificazione della mobilità le proprie preoccupazioni e perplessità. Infatti, il progetto della stazione non può essere letto unicamente quale progetto di tecnica ferroviaria che esula dal contesto in cui si inserisce, ciò rappresenta una grave miopia. Se il Comune, in modo proattivo, ha già trovato una soluzione per i posteggi persi presso la stazione creando anche le premesse per un futuro park&rail e sta valutando con il Cantone la messa in sicurezza dei collegamenti pedonali fra la stazione, i posteggi e la fermata dei bus, da parte di FART non pare esserci la stessa sensibilità. Malgrado le nostre sollecitazioni verso l'azienda ferroviaria volte a cercare il dialogo con i confinanti per trovare soluzioni *win-win*, dobbiamo prendere atto - con marcato disappunto - che quanto pubblicato non rispecchia l'accordo raggiunto con la Fondazione casa anziani regionale san Donato e presentato al proprio Consiglio di amministrazione (ne è cosciente il CdA?). La Fondazione aveva proposto di cedere parte del proprio sedime, dove oggi vi è il posteggio, per permettere il transito veicolare bidirezionale senza occupare il parcheggio ed evitare di impedire futuri sviluppi edificatori alla casa anziani. Da un punto di vista legale notiamo che il transito della strada di servizio a piano regolatore è indicato a lato del parcheggio della casa anziani (come è oggi). Aver progettato una strada di accesso senza una base legale pianificatoria e senza il consenso dei proprietari è equiparabile di fatto ad un esproprio formale e materiale illegale; si tratta di una crassa violazione della Legge sugli espropri a danno della Fondazione.

Inoltre, la soluzione proposta permette anche ai proprietari del fondo n. 1260 RFD Centovalli-Intragna (Fam. Gottardi) di accedere in modo adeguato alla loro abitazione, senza

improbabili inversioni ad U o salite in retromarcia. FART ha esaminato con un ingegnere del traffico – stradale e non ferroviario - le modalità di accesso?

L'ultimo aspetto è inerente alle immissioni foniche. Nell'incarto non siamo riusciti a trovare una perizia fonica sulle immissioni future. Seppur vero che il materiale rotabile – solo per parte svizzera – sarà rinnovato, l'auspicato aumento delle corse equivarrà evidentemente ad un aumento di treni che si fermano e/o che transitano. Ciò significherà che le barriere a livello per i pedoni – oggi non presenti – saranno perennemente in funzione. Giustamente per le persone non vedenti questi impianti devono essere riconoscibili, tuttavia, come per i semafori nei passaggi pedonali, chiediamo che si adottino sistemi con vibrazioni tattili e non sonore (ad esempio alla stazione di Solduno il rumore è eccessivo e fastidioso per quasi tutti gli utenti). La tecnica oggi permetterà certamente di trovare soluzioni sia a favore dei non vedenti sia di chi abita e vive in loco; infatti, la stazione è attorniata da una casa anziani, da numerose abitazioni e da un albergo, che meritano anch'essi di essere tutelati.

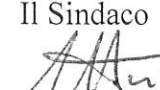
Conclusione

Espresse le precedenti considerazioni, il Comune delle Centovalli, rappresentato dal Municipio, chiede che il progetto sia approvato con le seguenti modifiche:

- i treni devono stazionare durante la notte a Camedo garantendo in questo modo due corse supplementari;
- la tettoia per la copertura dei convogli non sia autorizzata;
- siano realizzate delle pensiline leggere (tipo stazione bus) su entrambi i marciapiedi a favore dell'utenza in attesa del treno;
- sia inserito nel progetto un tunnel trasversale ai binari per l'attraversamento futuro di infrastrutture pubbliche (acqua potabile, canalizzazioni, elettricità, teleriscaldamento, ecc.);
- il piano di accesso veicolare alla stazione sia modificato come da accordo con la Fondazione casa anziani regionale san Donato con la formazione di una doppia corsia con marciapiede (cfr. allegato);
- per i passaggi a livello pedonali siano adottati sistemi per non vedenti con vibrazioni tattili e non sonore.

Certi della vostra comprensione, l'occasione ci è grata per porgervi i nostri più cordiali saluti.

PER IL MUNICIPIO

Il Sindaco

Michele Turri



Il segretario

Axel Benzonelli

Allegato citato.