

## Riassunto delle osservazioni

# Potenziamento dell'offerta della ferrovia regionale delle Centovalli (tratta Locarno-Intragna) PROSSIF 2030.

La tabella seguente riassume le osservazioni e le richieste formulate.

Legenda:

xxxxxx = commento SM

xxxxxx = commento FART

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
Municipio di Intragna	21.01.2010		<p>Riprendiamo i punti principali di quanto scritto nella nostra lettera del 16 gennaio 2019, aggiungendovi eventuali commenti.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li><b>Locale/i stazione:</b> prendiamo atto con piacere che la superficie progettata è aumentata. Sarà nostra premura discutere nel corso dei prossimi mesi con FART i possibili contenuti in ottica anche dello sviluppo del Masterplan Centovalli.</li> <li><b>Posteggi, mobilità pedestre e viabilità:</b> anche in questo caso prendiamo atto con piacere della disponibilità del Cantone a cofinanziare la sostituzione dei 17 stalli persi. Come Municipio ci attiveremo per valutare le migliori soluzioni pianificatorie. Nella vostra documentazione si propone un "circuito a senso unico" e una "condivisione dei posteggi" con la Fondazione Casa anziani regionale San Donato. A tal proposito rammentiamo la necessità di discutere preventivamente le soluzioni proposte con la fondazione, parte interessata, in</li> </ol>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Nella prossima fase di progetto andranno definite le parti d'opera a carico PROSSIF, Comune, Cantone ed Aziende (in particolare per i punti 1, 2 e 5)</b></li> <li>Costi generati da opere/progetti non prettamente inerenti l'ambito ferroviario non possono essere finanziati con le misure Prossif2035; bisogna chiarire da subito chi prende a carico questi costi.</li> <li><b>Vedi pto 1</b></li> <li>In base alla politica finanziaria di UFT non pensiamo che quest'ultimo sia disposto a sostenere la sostituzione dei 17 stalli persi (misura, tra l'altro, che non penso sia inserita nel preventivo del Pmax). La misura è poco sostenibile in quanto gli utenti della ferrovia, di per sé, non hanno bisogno dei posteggi in quanto o sono abitanti di Intragna che si spostano in stazione a piedi (considerata l'estensione del paese) o turisti che giungono nel</li> </ul>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			<p>modo da dividerle. In particolare, andrà discusso anche l'accessibilità dei fornitori con i camion e i relativi spazi di manovra.</p> <p>Rimane poi irrisolta la questione del trasporto degli allievi di scuola media. Seppur non inerente direttamente al progetto ferroviario, non vanno dimenticati gli effetti secondari.</p> <p>Chiediamo quindi a FART di volersi chinare sulla problematica e di discutere assieme possibili soluzioni, in modo tale da essere già preparati nel 2023 qualora fossero necessarie delle modifiche stradali.</p> <p>Nell'ambito della mobilità sostenibile, rammentiamo la volontà di trovare spazio per il posteggio bike-sharing e del servizio Mobility.</p>	<p>villaggio per spostarsi a piedi. Ricordiamo che oggi l'accesso veicolare al posteggio del S. Donato, alle case situate a monte della stazione e al posteggio del ristorante Stazione avviene passando sopra la strada privata che appartiene al sedime ferroviario.</p> <p>Il trasporto scolastico è attualmente un servizio privato (non integrato in una linea di trasporto pubblico); anche se oggi eseguito da parte di FART non tocca alla ditta esecutrice del servizio organizzare la logistica. È richiesto quindi il coinvolgimento del Cantone per lo studio di soluzioni; dal punto di vista funzionale, se si vuole continuare ad accedere con il bus del trasporto scolastico fino alla stazione, bisogna per forza di cosa permettere l'inversione di marcia sfruttando il circuito ad anello che passa sopra il posteggio del S. Donato. Per il servizio bike-sharing non dovrebbero esserci problemi mentre per il servizio Mobility, considerata la scarsità di stalli a disposizione e la mancanza di spazi di manovra, le difficoltà sono molte. Dal punto di vista del traffico l'accesso dalla strada cantonale verso la stazione (e viceversa) è già oggi critico considerata la strozzatura esistente tra il passaggio a livello Cà Madonna e l'area stazione; con il nuovo progetto non potrà che peggiorare e quindi bisogna evitare di favorire misure che abbiano come conseguenza l'aumento del traffico veicolare.</p>
			<p>3. <b>Informazione ai confinanti e al pubblico:</b> da valutare con FART la tempistica per la presentazione del progetto.</p>	<p>• <b>Nella prossima fase di progetto andrà organizzata l'informazione alla popolazione in applicazione dell'art. 8a della Legge sulle strade del 23 marzo</b></p>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			<p>4. <b>Collegamento al teleriscaldamento:</b> prendiamo atto con piacere della volontà di allacciare lo stabile alla rete di teleriscaldamento.</p> <p>5. <b>Vano per infrastrutture comunali:</b> prendiamo atto della disponibilità a mantenere un vano sotto la linea ferroviaria per far transitare eventuali infrastrutture comunali (acquedotto, canalizzazioni, teleriscaldamento, telefoni, elettricità, ecc.). Inoltre, a seguito delle modifiche a livello di Piano generale degli acquedotti, è sorta l'esigenza di creare un vano per installare delle pompe (superficie 3x3 m), vi chiediamo di tenerne conto nella fase del progetto esecutivo.</p> <p>6. <b>Smaltimento delle acque:</b> il PGS di Intragna rileva che il sedime non è adatto per l'infiltrazione delle acque nel terreno. Attendiamo eventuali analisi supplementari da parte vostra. Nel caso fossero negative, segnaliamo che la canalizzazione comunale è sottodimensionata. Già oggi, lo scarico delle acque pluviali provenienti dalla ferrovia in una fossa a cielo aperto a valle dei binari genera problemi in caso di forti piogge, allagando le aree edificate sottostanti. A tal proposito, proponiamo di trovare una soluzione comune per lo scarico di queste acque direttamente nel fiume Melezza.</p>	<p><b>1983.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>I progetti inerenti all'adeguamento delle stazioni alla LDis dovrebbero essere pronti per una potenziale presentazione pubblica nel corso del mese di maggio. Si tratta di capire chi presenta cosa; il Pmax cadenzato mezz'ora dovrebbe essere presentato da SM che ha curato il progetto, i progetti di adeguamento delle stazioni alla LDis possono essere presentati da FART</li> <li><b>Nessuna commento.</b></li> <li><b>Vedi pto 1</b></li> <li>Nella prossima fase andrà valutata la fattibilità e definito la parte d'opera a carico del comune.</li> <li><b>Vedi pto 1 e osservazioni SPASS.</b></li> <li>Da quanto compreso durante la presentazione del Pmax ai rappresentanti del Municipio ci sembra di aver compreso che la situazione descritta resta fuori dal perimetro del progetto (essendo localizzata a monte della stazione) ed è una situazione esistente. Anche in questo caso riteniamo sia difficile poter inserire il finanziamento di un tale intervento nell'ambito dei crediti Prossif2035. Bisogna, inoltre, verificare se il problema descritto non sia nato a causa di uno sfruttamento abusivo da parte dei</li> </ul>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
				privati dei canali di evacuazione sul sedime ferroviario (situazioni già ritrovate altrove). Fosse effettivamente un problema di dimensionamento idraulico, potrà essere possibile finanziare un eventuale progetto di risanamento con i fondi CP2025-2029. È richiesta una presa di posizione di SM onde evitare di fare false promesse.
<b>Municipio di Terre di Pedemonte</b>	<b>09.01.2020</b>		<ul style="list-style-type: none"> <li>Allargamento del vicolo Barbatè per il transito veicolare a senso unico tenendo conto della messa in sicurezza dei pedoni che si muovono nei due sensi inserendo una limitazione di traffico ai confinanti (come già previsto nel progetto preliminare);</li> <li>sistemazione dell'area posteggi come da proposta UTC 19.12.2019 allegata;</li> <li>creazione di una piazza di giro in prossimità della stazione per gli accessi da via Stazione (traffico nei due sensi);</li> <li>verificare in modo approfondito, comprese le eventuali possibilità di deroghe alle regole generali eventualmente concesse dalle norme, di mantenere il collegamento fra Vicolo dell'asilo e via Stazione nella sua attuale ubicazione, realizzando un passaggio a livello sia per il cambio di marciapiedi per l'utenza della ferrovia che per il transito pedonale/ciclabile;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><b>Approfondire nella prossima fase di progetto.</b></li> <li><b>Nella prossima fase andrà valutata la possibilità di delegare la progettazione definitiva al Comune.</b></li> <li><b>È esclusa la possibilità di creare una piazza di giro all'interno della stazione. L'accesso veicolare da e per la stazione deve avvenire dal parcheggio comunale. Nella prossima fase andrà risolto l'accesso al fondo 131.</b></li> <li><b>Il passaggio a livello esistente su via Stazione va eliminato perché si trova in corrispondenza dei marciapiedi. Secondo la direttiva UTP – R RTE 25931 (SN 671.512) non è possibile realizzare un secondo passaggio a livello se il percorso fino al passaggio a livello più vicino è meno di 500 m.</b></li> <li>Nella fase di Pdef si farà un nuovo tentativo per verificare se la sicurezza ferroviaria ci permette di mantenere l'attuale PL Stazione con la doppia funzione di passaggio pedonale per il cambio di marciapiede e il transito pedonale/ciclabile. Anche da parte del gestore dell'infrastruttura sarebbe una soluzione</li> </ul>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			E' inteso che gli interventi necessari per la realizzazione del progetto ferroviario non dovranno presentare oneri a carico del Comune.	<p>migliore rispetto a quanto inserito oggi nel Pmax. Il PL centrale al marciapiede obbliga l'utilizzo del marciapiede per il transito pedonale non legato agli utenti della ferrovia e questo non è gradito a UFT</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Se le richieste dovessero essere palesemente di carattere locale, anche in questo caso come a Intragna, andranno definite delle parti d'opera.</b></li> </ul>
DT-DC-Area operativa del sottoceneri	18.12.2019		Non ha interventi in zona	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Si prende atto.</b></li> </ul>
DT-DC-Staff	20.12.2019		L'opera è interamente finanziata dal fondo PROSSIF 2030? Se no, com'è il riparto dei costi della parte rimanente (TI, CIT, contributi CH PALoc3)? Va chiarita pure l'organizzazione esecutiva (Committente, ecc.), visto l'investimento andrà prevista un'organizzazione ad hoc.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rischi non coperti dal preventivo Pmax: misure infrastrutturali nella galleria Muralto-S. Martino per il cambio di tipologia della galleria a causa del maggior numero di treni, eventuali misure ambientali (rumore) causate dall'aumento del traffico, eventuale necessità di una nuova sotto centrale per il maggior fabbisogno elettrico.</li> </ul>
DT-DC-seg	20.11.2019		Nessuna osservazione.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Si prende atto.</b></li> </ul>
DT-DA-Sezione della protezione dell'aria dell'acqua e del suolo			<p>Prevenzione dei rumori Fase di esercizio Il progetto di massima riguarda il potenziamento dell'offerta della ferrovia regionale delle Centovalli (FART) e ha quale scopo principale quello di migliorare il sistema di trasporto pubblico regionale nell'ambito del programma di sviluppo strategico (PROSSIF 2030) in vista dell'apertura della galleria di base del Ceneri nel dicembre 2020.</p> <p>Si prevede in particolare l'introduzione del servizio regionale a cadenza semi oraria Locarno-Ponte Brolla-Intragna con specifici interventi costruttivi nelle stazioni di Intragna e di Tegna, dove sono previsti nuovi binari per lo stazionamento e gli incroci dei convogli, che dovrebbero garantire un possibile potenziamento del materiale rotabile. Questi interventi infrastrutturali e d'esercizio previsti dal progetto costituiscono una modi-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nella prossima fase di progetto.</b></li> </ul>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			<p>fica di un impianto fisso esistente e dovranno essere valutati secondo gli art. 7-9 dell'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF).</p> <p>Nella prossima fase di progettazione andrà verificato non solo l'impatto fonico dovuto agli interventi costruttivi previsti nelle stazioni di Intragna e Tegna (binari supplementari), ma si dovrà verificare anche l'impatto acustico dovuto al potenziamento della linea Locarno-Intragna con l'introduzione della cadenza semi oraria.</p> <p>A questo proposito si segnala che nell'ambito della consultazione del progetto di risanamento fonico (PRF) delle strade cantonali e comunali del Bellinzonese e Locarnese-Vallemaggia (Fase prioritaria), un abitante di Solduno ha inoltrato al nostro ufficio la richiesta di valutare la possibilità di realizzare una barriera fonica lungo la linea della FART, a protezione sia del rumore stradale che ferroviario.</p> <p>In questo senso qualora, nell'ambito del calcolo dei livelli sonori e della valutazione di conformità dell'OIF per l'esercizio della linea della FART, dovessero risultare dei superamenti dei valori limite d'immissione (VLI) per il rumore ferroviario, il nostro ufficio propone di studiare ed eventualmente concordare con i progettisti un provvedimento antirumore che permetta di limitare anche il rumore stradale a beneficio degli edifici che, nonostante le misure adottate nel PRF, restano esposti ad immissioni superiori ai VLI.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Analisi corretta: bisognerà considerare tutto il territorio toccato dall'aumento del traffico, e cioè la tratta ferroviaria da Intragna fino alla stazione di Muralto. Non esiste oggi un catasto dei rumori per la tratta ferroviaria delle Centovalli sul geo portale della Confederazione come, invece, per le linee a scartamento normale. Non è quindi possibile oggi, senza una simulazione, poter stimare il margine a disposizione prima di superare le soglie di emissione notturne/diurne. Un altro problema è l'aumento dei treni nella fascia notturna (dalle 22 alle 6), fascia per la quale la soglia di emissione è molto più restrittiva.</li> <li><b>Il perimetro di progetto non comprende Solduno.</b></li> <li>Pensiamo la SPAAS si riferisca al quartiere di via alle Sorgenti (strada parallela alla ferrovia nei pressi della stazione di S. Martino) che in effetti è toccata dal progetto in quanto ci sarà un aumento del traffico ferroviario. Purtroppo, anche risultasse necessario, l'installazione di barriere foniche in questa tratta è escludere a causa dell'assenza di spazio.</li> <li><b>Il perimetro di progetto non comprende la verifica del rumore stradale, tuttavia se si dovesse manifestare il problema, va coinvolta la SPASS (parte d'opera finanziata dal cantone).</b></li> </ul>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			<p><b>Vibrazioni</b> Si conferma che per questo tipo d'impianto ferroviario si applica la direttiva per la valutazione di vibrazioni e di rumore trasmesso per via solida da impianti per il trasporto su binari (VVRTB) del 20 dicembre 1999, come d'altronde è specificato nella relazione tecnica del progetto.</p> <p><b>Radiazioni non ionizzanti</b> Richiamato il capitolo 5.2.13 della relazione tecnica, nella futura fase andranno considerati i disposti dell'Ordinanza federale sulla protezione dalle radiazioni non ionizzanti (ORNI) e approfonditi in particolare gli aspetti trattati, ossia il rispetto dei valori di esposizione riguardanti le modifiche o i nuovi impianti che generano radiazioni non ionizzanti (RNI), quali ad esempio le stazioni di distribuzione, di alimentazione o di trasformazione di energia.</p> <p><b>Inquinamento luminoso</b> Richiamate le raccomandazioni sulla prevenzione delle emissioni luminose redatte dall'Ufficio Federale dell'Ambiente, delle Foreste e del Paesaggio nel 2005, le linee guida per la prevenzione dell'inquinamento luminoso redatte dal Dipartimento del Territorio (DT) del Canton Ticino nel 2007, la recente giurisprudenza (cfr. BGE 1C_602.2012, BGE 1C_250.2013 e BGE 1C_140 II 2014) e l'art. 11 della LPAmb, nella futura fase dovrà essere approfondita l'analisi che permetta di accertare il rispetto dei disposti sopra elencati. In particolare gli eventuali impianti d'illuminazione posti in prossimità delle stazioni di Intragna e Tegna andranno valutati in tal senso.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vale quanto sopra anche per le vibrazioni. Problema che potrebbe dare adito a misure dispendiose per tutto il tratto sotterraneo della ferrovia tra Solduno e Muralto (necessità ad esempio di sistemare materassini antivibranti tra le traversine e il sottofondo per ridurre il livello medio del rumore trasmesso per via solida generato dalle vibrazioni che sicuramente aumenterà per effetto dell'aumento del numero di passaggi dei treni)</li> <li>Non dovrebbe essere una criticità essendo la linea delle Centovalli alimentata a corrente continua.</li> <li>Nono considerata come criticità.</li> </ul>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			<p>Protezione delle acque Stazione di Intragna: non concerne. Stazione di Tegna: si preavvisa favorevolmente il progetto, che interesserà il settore Au di protezione delle acque. Riguardo alle lavorazioni e scavi previsti in corrispondenza dei binari e della sottostruttura esistente, si ricorda che in questo settore costruzioni e impianti devono essere realizzati al di sopra del livello piezometrico medio della falda.</p> <p>Smaltimento delle acque Nella fase successiva di progettazione dovrà essere specificato il materiale previsto per i tetti dei nuovi edifici e delle nuove pensiline al fine di poterne valutare lo smaltimento delle acque. Dovranno inoltre essere quantificate le superfici e le corrispondenti acque meteoriche da smaltire.</p> <p>Gestione dei rifiuti Non vi sono siti inquinati iscritti nel catasto. Inquinamenti puntuali legati all'attività ferroviaria non sono però esclusi. Dovranno dunque essere presentati gli approfondimenti proposti per il tema rifiuti e suolo. In particolare lo smaltimento del materiale di scavo dei binari dovrà essere conforme alle disposizioni della relativa direttiva UFAm. Eventuali settori inquinati di tipologia E/&gt;E che dovessero emergere dalle indagini dovranno essere segnalati e bonificati.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Si prende atto.</b></li> <li>• <b>Nella prossima fase.</b></li> <li>• <b>Nella prossima fase di progetto.</b></li> <li>• <b>Si prende atto.</b></li> <li>• <b>Verificare nella prossima fase di progetto.</b></li> </ul>
<b>DT-DSTM- Sezione della mobilità</b>	<b>15.01.2020</b>		<p>UPM Nessuna osservazione</p> <p>UTP I due progetti infrastrutturali a Intragna e Tegna sono essenziali in quanto creano la premessa per il potenziamento del servizio ferroviario alla cadenza semioraria sulla tratta tra Locarno, le Terre di Pedemonte e Intragna, nonché per un esercizio stabile della linea delle</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Si prende atto.</b></li> <li>• <b>Nessuna osservazione.</b></li> </ul>



Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			Centovalli.  UMLS Nessuna osservazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Si prende atto.</b></li> </ul>
DT-DC-Area del supporto e del coordinamento	20.12.2019		<p>Ucp Lavoro complessivo di ca. 21 mio CHF. Tenere conto del prolungamento dei termini necessario a tutte le gare (CIAP) d'appalto. La suddivisione dei capitoli costruttivi è troppo generica (ancora) per permettere la visione sul n. di procedure necessarie. Ricontattare Ucp a tempo debito. Nota: consultare le commissioni dei monumenti storici e beni culturali per i fabbricati viaggiatori di prevista demolizione/trasformazione.</p> <p>Ugm Nessuna osservazione.</p> <p>Usip Preavviso favorevole con le seguenti precisazioni: Il nostro preavviso non concerne quanto legato all'esercizio ferroviario. Si segnala la mancanza di indicazioni sulla segnaletica stradale esistente/nuova/da rimuovere ai sensi dell'OSStr, in particolare riguardante le aree di parcheggio legate alle stazioni ferroviarie in tema.</p> <p>Utrac Verificare se non sia necessario avere un'altezza libera sotto le pensiline di almeno 2,50m. La piazza di giro a Tegna (fig. 18 rel tec) serve solo alle automobili? In ogni caso non sono troppe le manovre simulate? Alcuni posteggi previsti a Tegna non rispettano la larghezza secondo le norme vigenti in materia. Si esprimono dubbi pure sull'accessibilità del primo posteggio per portatori di handicap, i quali non dovrebbero accedere al posteggio facendo manovre difficili. I pilomat in stazione di Tegna sono molto pericolosi e non se ne capisce l'utilità nella posizione prevista. L'altezza dei sottopassi, la pendenza delle rampe e l'altezza dei parapetti sono da</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nella prossima fase di progetto.</b></li> <li>• <b>Si prende atto.</b></li> <li>• <b>Nella prossima fase di progetto.</b></li> <li>• <b>Approfondire nella prossima fase di progetto.</b></li> </ul>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			verificare secondo le norme vigenti in materia. Di principio vanno evitate le scale in allineamento con le rampe e nascoste dalle stesse (sezione D-D) se non con precauzioni particolari che a progetto sembrano mancare.	
<b>DT-DSTM- Sezione dello sviluppo territoriale</b>	<b>24.02.2020</b>		<p><u>Situazione pianificatoria</u></p> <p>Intragna: Zona ferroviaria e Zona per edifici pubblici (stazione). La nuova rampa che tocca in parte i mappali n. 2540 e 2504 RFD si situa in parte in zona residenziale. Per garantire la realizzazione del marciapiede a servizio del binario 3, il progetto si estende anche su parte della zona del nucleo tradizionale.</p> <p>Tegna: Zona ferroviaria. Il progetto si estende in minima parte anche su altre zone di utilizzazione: la parte toccata sui mappali n. 251 e 284 RFD è situata in zona residenziale, quella sul mappale n. 252 RFD in zona senza destinazione specifica, mentre quella sul mappale n. 133 in zona nucleo.</p> <p><u>Preavviso</u></p> <p>Circa la compatibilità del progetto con la pianificazione non vi sono problematiche da segnalare. Trattandosi di un progetto sottoposto alla Legge sulle ferrovie, gli espropri necessari alla realizzazione degli elementi al di fuori della zona ferroviaria o dedicata agli edifici pubblici non necessitano di una modifica del PR.</p> <p>Per quel che concerne gli aspetti paesaggistici, preso atto che il progetto verrà affinato dal punto di vista architettonico nelle prossime fasi con l'adeguamento alla LDis, proponendo un concetto architettonico/urbanistico dei materiali unitario e qualificato per quanto concerne l'aspetto dei nuovi edifici, delle pensiline e degli arredi, al momento non vi sono particolari osservazioni.</p> <p>In relazione alla riorganizzazione e al ridisegno del parcheggio di Tegna si ritiene invece che il disegno del verde (alberature) vada ulteriormente qualificato e im-</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Nella prossima fase di progetto.</b></li> <li>• <b>Nella prossima fase andrà valutata la possibilità di delegare la progettazione definitiva al Comune.</b></li> </ul>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			<p>plementato; mentre l'utilizzo dell'asfalto colorato, al momento indicato solo a livello di preventivo (non sui piani di progetto), deve essere approfondito con coerenza, prestando particolare attenzione al contesto paesaggistico, al fine di risultare una soluzione qualitativa a livello urbanistico/paesaggistico.</p> <p>Si segnala inoltre che gli attuali edifici delle stazioni non sono protetti quali beni culturali ai sensi della Legge sulla protezione dei beni culturali (LBC). Sono tuttavia nel Censimento dei beni culturali.</p> <p>L'importanza storica, sociale, tecnica, architettonica di questa linea ferroviaria regionale, inaugurata nel 1923, che da Locarno attraversa le Terre di Pedemonte e le Centovalli, è scontata. Oltre alle stazioni, funzionali ed essenziali, caratterizzate da un coerente e unitario linguaggio architettonico in stile classico, sono numerosi i manufatti ingegneristici di pregio che compongono la linea. Col progetto si prevede la demolizione dei manufatti storici di queste due fermate e la costruzione di un nuovo assetto delle stazioni. Nel merito del progetto si constata con rammarico come, purtroppo, le nuove esigenze non siano compatibili con la conservazione degli edifici storici. Vista la prevista demolizione, raccomandiamo vivamente di eseguire una completa documentazione fotografica professionale dello stato dei manufatti al fine di garantire la rintracciabilità dei dati storici e architettonici.</p> <p>Inoltre si rileva l'importanza di garantire la coerenza stilistica e la qualità architettonica delle nuove opere anche per l'adattamento delle altre stazioni, per le quali si auspicano un restauro e interventi conservativi che permettano l'adeguamento alle nuove esigenze funzionali in maniera compatibile con la valorizzazione di queste preziose testimonianze storiche e culturali.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Si prende atto.</b></li> <li>• <b>Nella prossima fase, si consiglia il coinvolgimento dell'Ufficio beni culturali per il rilievo fotografico.</b></li> <li>• <b>La volontà nella prossima fase di progetto è quella di garantire una "corporate identity" su tutta la linea ferroviaria, allo scopo di adottare un aspetto omogeneo dei nuovi edifici stazione, delle pensiline e degli arredi dal punto di vista architettonico e dei materiali. A tal fine è stato elaborato dallo studio Michele Arnaboldi Architetti un concetto architettonico e urbanistico che propone una visione unitaria degli intenti pro-</b></li> </ul>

Comune/ Servizio	Data	Preavviso	Osservazioni	Commento
			In conclusione, riprendendo quanto qui sopra esposto, formuliamo un preavviso positivo con le riserve e nei termini appena indicati.	<ul style="list-style-type: none"> <li>gettuali in tutte le stazioni della linea.</li> <li>Nella prossima fase saranno nuovamente coinvolti i Servizi della SST.</li> </ul>
DT-SG-Sai-Ufficio delle acquisizioni	27.11.2019		Nessuna osservazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si prende atto.</li> </ul>
DT-SG-Sai-Ufficio della geomatica	25.11.2019		Deve essere allestito il piano espropriativo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nella prossima fase di progetto</li> </ul>
DT-DC-Esercizio e manutenzione	16.12.2019		Nessuna osservazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si prende atto.</li> </ul>
DF-Sezione della logistica	10.12.2019		Non abbiamo alcuna osservazione al riguardo di quanto presentato.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si prende atto.</li> </ul>
DT-DA-Sezione Forestale	06.02.2020		Per quanto attiene le due stazioni di Tegna ed Intragna esprimiamo un preavviso favorevole non essendoci conflitti per la conservazione del bosco.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si prende atto.</li> </ul>
DFE-Sezione dell'agricoltura	22.11.2019		Nessuna osservazione. Il progetto non ha carattere agricolo e non vi sono interessi agricoli contrari.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si prende atto.</li> </ul>
DT-DC-ufficio corsi d'acqua	22.11.2019		Favorevole	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si prende atto.</li> </ul>
DT-DA-Ufficio del coordinamento e dell'informazione	27.12.2019		Nessuna osservazione	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si prende atto.</li> </ul>
DT-SG-Ufficio del demanio	25.11.2019		Non ci concerne	<ul style="list-style-type: none"> <li>Si prende atto.</li> </ul>