

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Samuele Cavadini
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione 27 maggio 2011 n. 115.11 Ripari fonici FFS sul comune di Capolago

Signori deputati,

in risposta al quesito posto nella vostra interrogazione del 27 maggio 2011 vi comunichiamo quanto segue.

Premessa

Il risanamento fonico delle ferrovie si fonda sulla Legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie (LRFF) e sulla relativa Ordinanza di applicazione (ORFF). Esso può essere raggiunto conformemente a quanto previsto dagli articoli 1 e 2 LRFF mediante:

- a. provvedimenti tecnici volti a limitare le emissioni dei veicoli ferroviari;
- b. provvedimenti edili volti a limitare le emissioni di impianti ferroviari fissi esistenti;
- c. provvedimenti d'isolamento acustico sugli edifici esistenti.

Il rumore deve essere pertanto combattuto in primo luogo alla fonte, risanando il materiale rotabile, ovvero equipaggiando i convogli ferroviari con materiali più silenziosi. Tale provvedimento offre vantaggi e benefici a tutti coloro che sono colpiti dal rumore ferroviario.

Se questi interventi tecnici risultano insufficienti per rispettare i valori limite d'immissione (VLI) fissati dall'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF), si procede in secondo luogo con la costruzione dei ripari fonici sulla via di propagazione del rumore. Queste misure costruttive, poste tra la fonte di rumore e l'immobile da proteggere, hanno la funzione di limitare il propagarsi delle emissioni acustiche.

Come terza priorità si prevede invece l'installazione delle misure d'isolamento acustico sugli edifici (finestre fonoisolanti). Queste misure sono accessorie ed entrano in considerazione solo nel caso che gli altri due tipi di provvedimenti non siano sufficienti a garantire il rispetto dell'OIF.

L'obiettivo del risanamento delle ferrovie è il rispetto dei valori limite d'immissione (VLI), tuttavia l'intento legislativo è raggiunto quando lungo tutta la rete ferroviaria svizzera i provvedimenti sul materiale rotabile e quelli edili permettono di proteggere almeno due terzi della popolazione esposta al rumore a livelli sonori superiori ai VLI. Il terzo rimanente della popolazione toccata deve essere protetto tramite misure d'isolamento acustico sugli edifici (art. 2 cpv. 3 LRFF).

Per quanto riguarda il progetto di risanamento fonico della ferrovia a Capolago, occorre tener presente che i calcoli delle immissioni, eseguiti sulla base della previsione del traffico ferroviario 2015, hanno rilevato che i VLI presso le particelle e gli edifici situati lungo la linea ferroviaria erano in alcuni casi superati. La tratta aveva pertanto l'obbligo di risanamento da parte delle FFS (art. 16 cpv. 1 LPAmb).

Questo progetto elaborato dalle FFS è stato pubblicato durante il periodo dal 1° giugno 2004 al 1° luglio 2004 ed approvato solo il 10 dicembre 2008 dopo una lunga fase che ha portato all'ottimizzazione delle pareti foniche.

Il Cantone già nel 2003 aveva richiesto all'Ufficio federale dei trasporti (UFT), che è l'autorità decisionale in materia, di affiancare a questi progetti di risanamento fonico un gruppo di specialisti che avrebbero affrontato i temi urbanistici ed architettonici per l'inserimento di questi pannelli nel paesaggio. Con l'accordo dell'UFT il Consiglio di Stato aveva in seguito nominato due architetti ticinesi. Questi specialisti avevano l'incarico di accompagnare i progetti delle FFS che prevedevano la costruzione di provvedimenti edili lungo la ferrovia. Lo scopo principale del loro mandato era quello di elaborare i concetti generali d'inserimento delle protezioni foniche nel paesaggio e nei centri abitati, di indicare opportune soluzioni ai progetti che potessero risultare compatibili con i concetti urbanistici, architettonici e paesaggistici, nonché di verificare soluzioni puntuali nei luoghi più delicati, proponendo una scelta oculata dei materiali esecutivi delle barriere antirumore.

Nel corso dell'ultimo trimestre 2004 e fino ad agosto 2005, in considerazione della delicatezza del paesaggio lacustre lungo le rive del lago di Lugano, un gruppo di lavoro, comprendente le FFS, rappresentanti del Cantone, dell'allora comune di Capolago e gli architetti paesaggisti, ha operato all'ottimizzazione del progetto di realizzazione dei ripari fonici dal punto di vista di una migliore integrazione degli interventi pianificati nel contesto paesaggistico circostante, dedicando particolare attenzione alla scelta dei materiali. Gli architetti hanno elaborato un rapporto, denominato "FFS barriere antirumore - Capolago, indirizzi progettuali e indicazioni costruttive" (25 agosto 2005), con il quale hanno presentato le proprie proposte.

In seguito, dopo numerose discussioni e valutazioni sugli aspetti strutturali e sui materiali delle protezioni foniche da realizzare lungo la riva del lago, nel quadro dell'elaborazione del progetto per la pubblicazione è scaturita una soluzione che è stata portata avanti.

A Capolago si è arrivati pertanto alla conclusione che non era possibile realizzare pareti in legno, a causa dello spazio alquanto limitato tra la ferrovia e la strada cantonale. Gli architetti, in accordo con il gruppo di lavoro ed in particolare con l'UFAM, hanno quindi proposto dei pannelli in alluminio con un'altezza di 1.5 m fonoassorbente ed il resto trasparente, in modo da mantenere la vista del lago per gli abitanti interessati e limitare il problema di riflessione del rumore stradale.

Da questo punto di vista occorre rilevare che questa soluzione con una superficie fonoassorbente fino a 1.5 m d'altezza assicurava un quasi totale assorbimento del rumore, in modo da minimizzare l'aumento delle immissioni foniche stradali.

Con decisione del 29 maggio 2006 il DATEC ha approvato il progetto che prevede lungo il tratto della riva del lago pareti foniche di altezza 2.0-3.0 m formata da elementi in alluminio termolaccato di 1.5 m d'altezza, rivestiti esternamente da lamiera ondulata orizzontale fonoassorbente da ambo i lati di colore marrone/grigio e la parte superiore in vetro trasparente con strisce verticali.

Questa soluzione permetteva di evitare il fenomeno, non irrilevante, di riflessione del rumore stradale verso le abitazioni dall'altra parte della strada cantonale.

La decisione di approvazione dei piani del 29 maggio 2006, non essendo stata impugnata, è cresciuta in giudicato il 10 dicembre 2008.

1. Come valuta il Consiglio di Stato il progetto dei ripari fonici di Capolago per quanto attiene sia gli aspetti tecnici che estetici, alla luce di quanto sinora realizzato in particolare per quanto attiene la scelta dei materiali di costruzione?

Il comparto lago relativo al progetto di Capolago rappresenta per il Cantone un settore molto delicato e pregiato da un punto di vista paesaggistico, nel quale gli interventi costruttivi di protezione acustica devono essere realizzati con attenzione e ocularità. Evidentemente il materiale di costruzione delle pareti antirumore riproduce un elemento importante nel processo di integrazione dei manufatti nel paesaggio o nel contesto urbano, motivo per cui la sua scelta doveva essere debitamente ponderata.

Come detto, questo processo di ottimizzazione del progetto è iniziato già nel 2005 nell'ambito di un gruppo di lavoro, comprendente le FFS, rappresentanti del Cantone, dell'allora comune di Capolago e gli architetti paesaggisti, che ha cercato di trovare un giusto equilibrio tra protezione del paesaggio e protezione fonica. Da questo punto di vista si rileva come questi specialisti, che hanno accompagnato il progetto, abbiano proposto una soluzione uniforme, proponendo l'alluminio come materiale edile di base da Bissone fino a Capolago-Riva S. Vitale, che tiene conto anche del coordinamento con i ripari autostradali a Melide-Bissone.

In definitiva il progetto di ripari fonici FFS a Capolago ha seguito tutta la procedura di pubblicazione e di approvazione secondo le disposizioni legali in vigore. Sugli aspetti estetico-paesaggistici non ci sono state particolari opposizioni a riguardo. I lavori attualmente in corso da parte delle FFS sono quindi conformi ai piani approvati e cresciuti in giudizio.

Il presente Consiglio, pur riconoscendo quanto citato in precedenza, comprende le critiche avanzate dagli abitanti interessati e dalle autorità comunali. Per loro natura e scopo le pareti antirumore hanno sempre un impatto paesaggistico, che può essere però in parte mitigato, se gli aspetti architettonici e di inserimento nel contesto sono debitamente considerati e ponderati, ma che è sempre considerato importante.

2. Il Consiglio di Stato intravede delle possibilità atte a trovare soluzioni meno invasive e meglio accolte dalla popolazione per quanto concerne la posa dei ripari?

Dopo alcuni reclami sopraggiunti nel corso della fase realizzativa di posa delle protezioni foniche a Capolago, l'UFT, che è l'autorità competente in materia, ha deciso di rimettere in discussione il progetto di ripari fonici lungo la tratta a lago non ancora realizzata.

Per ovviare a questa situazione e per cercare di trovare una soluzione più accettabile per la popolazione, il 15 giugno 2011 si è tenuto un primo incontro a Capolago tra il Municipio di Mendrisio (competente dopo l'aggregazione comunale) ed i rappresentanti dell'UFT, dell'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM), delle FFS e del Cantone. Tutti i rappresentanti hanno dato la propria disponibilità per cercare una soluzione che permetta di ottimizzare ulteriormente il progetto riducendo l'impatto paesaggistico. Si intende in particolare verificare la possibilità di aumentare la superficie trasparente rispetto alla parte piena fonoassorbente, mantenendo, allo stesso tempo, la necessaria efficacia fonica. L'altezza complessiva delle pareti resterà comunque invariata.

Nel frattempo le FFS hanno deciso di interrompere la posa dei pannelli fonici lungo il tratto a lago, limitando i lavori alle sole opere di fondazione, in attesa di sapere l'esito delle trattative. Sono stati inoltre posati lungo la linea ferroviaria degli elementi provvisori pieni di altezza inferiore a quella prevista dal progetto esecutivo per valutare il diverso impatto sulla vista a lago. Il Municipio di Mendrisio ha anche fatto eseguire da una ditta specializzata dei fotomontaggi che permettono di avere una buona percezione del lago da diversi punti di vista.

Il 21 luglio 2011 si è tenuto a Mendrisio-Capolago un secondo incontro tra gli enti interessati per portare avanti le discussioni sui ripari fonici lungo la tratta ferroviaria a lago non ancora realizzata. Le verifiche e gli approfondimenti effettuati hanno permesso di confermare che dal profilo tecnico è possibile aumentare la superficie vetrata ed abbassare di 50 cm l'altezza dei pannelli fonoassorbenti da 1.50 m a 1.00 m di altezza. Ciò implica evidenti vantaggi dal punto di vista paesaggistico rispetto al progetto originale.

Questa modifica di progetto, condivisa da tutti i rappresentanti presenti all'incontro, comporta una differenza acustica minima del rumore ferroviario e non provoca maggiori superamenti dei valori limite d'esposizione al rumore imposti dall'OIF.

L'UFT e le FFS si sono impegnate a determinare i costi supplementari causati dall'ottimizzazione del progetto che saranno discussi durante un prossimo incontro.

L'UFT è inoltre disposto a rivedere la propria decisione in merito al progetto unicamente quando sarà individuata una soluzione definitiva che soddisfi tutte le parti coinvolte.

3. Non ritiene che un'opera di tale natura possa essere penalizzante anche per il turismo regionale?

Per chi si sposta da Mendrisio verso Lugano in auto, in treno o in bicicletta, l'improvviso apparire del lago rappresenta un momento particolarmente intenso e bello: la vista si apre e permette di cogliere un panorama rimarchevole in cui si manifestano alcuni tra gli elementi più caratteristici del nostro paesaggio: il lago ed i monti. La sottrazione di questa vista, come evidenziato già nelle precedenti risposte, rappresenta senza dubbio un impoverimento non soltanto per chi visita il nostro territorio, ma anche per chi lo abita. Ciò nondimeno risulta difficile stabilire un nesso diretto tra le singole emergenze paesaggistiche e le attività turistiche di una regione: di certo, tuttavia, è il fatto che la somma di singole perdite porta nel tempo ad un impoverimento di una risorsa – il paesaggio appunto – che di certo influisce negativamente su attività economiche quali il turismo.

E' d'altronde per questi motivi che la valorizzazione del paesaggio è diventata uno dei capisaldi della politica territoriale contenuta nel Piano direttore cantonale.

4. La gestione del territorio è uno dei tasselli fondamentali per una crescita sana, rispettosa del paesaggio e dell'ambiente del nostro Cantone. Il Consiglio di Stato ritiene soddisfacenti, sotto un profilo di efficacia tecnica, di estetica paesaggistica e di impatto ambientale i vari progetti (e cantieri) previsti in ambito di ripari fonici su tutto il comprensorio cantonale? Se no, non ritiene sia il caso di intervenire con le autorità federali per evitare un'eccessiva deturpazione del paesaggio e che casi come quello di Capolago abbiano a ripetersi?

Tutti i progetti di risanamento fonico, che vengono realizzati sul territorio ticinese e che prevedono la realizzazione di ripari fonici lungo le autostrade e le linee ferroviarie, devono seguire le relative procedure di approvazione dei piani e rispettare le disposizioni legali in materia di protezione dell'ambiente e di gestione del territorio.

Occorre infatti considerare che la progettazione di queste opere è affiancata, di regola, da studi specialistici dettagliati sull'efficacia tecnica e sull'impatto paesaggistico dei provvedimenti edili, nonché sull'impatto ambientale sia per la fase di costruzione che per quella di esercizio. Si sottolinea che, per quanto riguarda il risanamento fonico della linea ferroviaria, il Ticino è l'unico Cantone che ha imposto l'accompagnamento architettonico e paesaggistico tramite consulenti esterni.

Va poi rilevato che nelle procedure di approvazione i risultati di questi studi sono poi esaminati con attenzione dalle istanze competenti, che provvedono, se necessario, a porre ulteriori condizioni.

Il presente Consiglio, tenendo conto di quanto citato in precedenza, ritiene che, di norma, questi studi ed approfondimenti possono essere ritenuti soddisfacenti per garantire il rispetto delle disposizioni legali in materia di tutela ambientale e territoriale.

Occorrerà, tuttavia, in futuro vigilare affinché la somma dei singoli interventi, operati da enti differenti in tempi diversi, non produca un risultato complessivo incoerente con i principi d'ordine paesaggistico.

Sperando di avere esaurientemente evaso il quesito posto, vogliate gradire l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

La Presidente:

Il Cancelliere:

L. Sadis

G. Gianella

Copia:

- Divisione dell'ambiente
- SPAAS / Ufficio prevenzione rumori
- Sezione dello sviluppo territoriale