

# Messaggio

numero	data	Dipartimento
<b>7030</b>	23 dicembre 2014	TERRITORIO
Concerne		

## **Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 19 dicembre 2013 presentata da Carlo Lepori e cofirmatari "Esecuzione di uno studio approfondito e completo sul trasporto degli RSU tramite ferrovia con raccordo ferroviario dell'inceneritore di Giubiasco"**

Signor Presidente,  
signore e signori deputati,

ci riferiamo alla mozione del 19 dicembre 2013 "Per l'esecuzione di uno studio approfondito e completo sul trasporto degli RSU tramite ferrovia con raccordo ferroviario dell'inceneritore di Giubiasco" alla quale rispondiamo come segue.

### **1. CONTENUTO DELLA MOZIONE**

Per far fronte al costante aumento degli inquinanti atmosferici (PM10 e NO<sub>x</sub>) misurate dalle stazioni di rilevamento della qualità dell'aria nei dintorni del termovalorizzatore (ICTR) di Giubiasco, pur ammettendo che l'origine di questi aumenti non è da imputare unicamente al traffico indotto dall'ICTR, la mozione chiede che venga eseguito *uno studio di fattibilità volto a dimostrare la necessità e l'utilità di un raccordo ferroviario presso l'ICTR di Giubiasco per il trasferimento su rotaia sia degli RSU in arrivo dal Sottoceneri sia dei residui della combustione (scorie e ceneri) destinati a discariche e impianti situati oltre Gottardo dal 2021 ca..*

### **2. ISTORIATO E DECISIONI RECENTI**

In base all'accordo del 22 dicembre 2005 fra il Comune di Giubiasco e l'Azienda cantonale dei rifiuti (ACR), questa è tenuta a limitare le emissioni di ossidi di azoto (NO<sub>x</sub>) e polveri fini (PM10) dovute al traffico indotto dell'impianto di termovalorizzazione dei RSU e assimilabili (ICTR). Tale limitazione doveva essere attuata entro 5 anni dalla crescita in giudicato della licenza edilizia, raggiungendo un livello di emissioni calcolabili di ossidi di NO<sub>x</sub> e PM10 dovute al traffico indotto, pari a quello stabilito dal Rapporto d'impatto ambientale (RIA) eseguito a suo tempo per la variante raccordo ferroviario elettrificato.

Attraverso il Rapporto finale sulla riduzione delle emissioni del traffico indotto 2012, elaborato dalla Comunità di lavoro CSD Ingegneri SA – Nutec Engineering AG in data 12 febbraio 2013, ACR ha confermato il raggiungimento degli obiettivi fissati nella licenza edilizia del 6 luglio 2005 e nell'accordo del 22 dicembre 2005. La riduzione delle emissioni è stata ottenuta grazie all'impiego di mezzi di trasporto più performanti (capacità di carico ed emissioni), ad un'ottimizzazione della logistica dei trasporti nel Sopraceneri e ad un sistema di mobilità aziendale sostenibile.

Tramite lettera dell'11 giugno 2013, il Comune di Giubiasco ha confermato che gli obiettivi di riduzione sono stati adempiuti, esonerando di fatto l'ACR dall'obbligo di dover provvedere all'esecuzione del raccordo ferroviario elettrificato.

Conseguentemente il Consiglio di Stato, in data 10.7.2013 (cfr. ris. CdS n. 3834), ha ritirato il Messaggio concernente la richiesta di un credito per la progettazione definitiva e la realizzazione del raccordo ferroviario all'ICTR.

Fra le misure più importanti della riduzione dei trasporti verso l'ICTR figura la razionalizzazione degli apporti tramite Comuni, Consorzi e ditte autorizzate, a scapito della consegna diretta da parte dei privati, che è stata drasticamente ridotta.

### **3. FATTORI CRITICI RELATIVI AD UN RACCORDO FERROVIARIO**

Sebbene quanto indicato al pto. 2 rappresenti una motivazione sufficiente e ben documentata relativa alla rinuncia della realizzazione del raccordo ferroviario, di seguito elenchiamo alcuni ulteriori fattori critici di questa soluzione, a sostegno della decisione presa:

- a. un raccordo ferroviario non è sempre positivo dal profilo ambientale, pensando al consumo di suolo agricolo, all'effetto di cesura faunistica data dal tracciato, al fabbisogno energetico e materiale per la sua costruzione, ecc.;
- b. oltre all'oggettiva difficoltà realizzativa di un raccordo presso l'ICTR, va sottolineato che ambedue le stazioni di trasbordo esistenti nel Sottoceneri (Bioggio e Coldrerio) sono sprovviste di raccordi ferroviari, la cui realizzazione, specialmente a Coldrerio, risulta quasi impossibile;
- c. tramite ferrovia, a condizione di disporre di binari di raccordo a Bioggio e Coldrerio, potrebbero essere trasportati solo gli RSU del Sottoceneri, pari a ca. 60'000 t, in quanto quelli del Sopraceneri sono trasportati via gomma direttamente dai Consorzi di raccolta all'ICTR. La costruzione del raccordo ferroviario servirebbe dunque solo per il trasporto di ca. il 40% dei rifiuti che vengono oggi conferiti all'ICTR;
- d. pure i rifiuti aziendali o gli ingombranti non riciclabili e combustibili delle raccolte speciali organizzate dai Comuni verrebbero come oggi trasportati direttamente dagli smaltitori autorizzati all'ICTR, grazie ad un accordo sottoscritto da ACR con i Comuni e le imprese di smaltimento per il pretrattamento presso le imprese stesse (demetallizzazione e triturazione) prima della consegna all'ICTR;
- e. già al momento della stesura del rapporto del febbraio 2013, l'ICTR funzionava a pieno regime. Nell'immediato futuro non sono previsti aumenti nei quantitativi trattati, anzi semmai è prevista una diminuzione del 15% nel quantitativo di RSU (ca. il 10% del totale dei rifiuti trattati) con la prevista introduzione a livello cantonale della tassa causale sul sacco;
- f. riguardo al prospettato trasporto delle scorie nel Ct. Uri a partire dal 2022 (data probabile di chiusura della discarica CRER di Lostallo), non vi sono ancora certezze; poiché nessuna decisione definitiva è stata presa né sul trattamento delle scorie (presso l'ICTR, presso terzi o presso una discarica) né sulla destinazione finale (allacciata o meno alla ferrovia). Per i trasporti oltre Gottardo rimane tuttora valida la possibilità di utilizzare la stazione di carico delle FFS a Cadenazzo, analogamente a quanto fatto con i RSU nel passato.

In conclusione, il Consiglio di Stato ritiene che attraverso le misure implementate nei primi anni di esercizio, la cui efficacia è stata pienamente dimostrata, l'impatto generato dai trasporti dei rifiuti verso l'ICTR di Giubiasco sia stato già sufficientemente ridotto in conformità agli accordi a suo tempo stipulati, rendendo superfluo l'allestimento di nuovi studi di fattibilità. Il Consiglio di Stato propone dunque la reiezione della mozione, confermando tuttavia l'intenzione del Governo di continuare anche in futuro gli sforzi intrapresi in favore di una sempre migliore gestione degli impatti generati dai trasporti dei rifiuti verso il termovalorizzatore cantonale.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, M. Bertoli

Il Cancelliere, G. Gianella

Annessa: Mozione 19 dicembre 2013

## MOZIONE

### Esecuzione di uno studio approfondito e completo sul trasporto degli RSU tramite ferrovia con raccordo ferroviario dell'inceneritore di Giubiasco

del 19 dicembre 2013

#### Premessa

Il tema della modalità del trasporto dei rifiuti all'inceneritore di Giubiasco è stato sin dall'inizio della sua progettazione molto dibattuto e controverso. Controverso a tal punto che nel Rapporto di Impatto Ambientale (RIA) erano stati dedicati tre sostanziosi capitoli solo a questo specifico tema; vedi Cap. 3, 4 e 5.

Il RIA aveva valutato con i dati di riferimento del 2008 le varianti "**TUTTO STRADA**", trasporto "**COMBINATO**" (nessun raccordo ferroviario, ma con trasporto dal Sottoceneri tramite ferrovia fino alla stazione di Giubiasco e da lì trasporto all'Inceneritore tramite camion) e infine la variante "**RACCORDO**" con la posa di binari elettrificati fino all'inceneritore. Scartata la variante "**COMBINATO**" perché troppo complessa e onerosa, doppio carico e scarico strada-ferrovia, rimanevano in gioco la variante "**TUTTO STRADA**" e "**RACCORDO**".

Sulla decisione per la variante TUTTO STRADA ha pesato fortemente il costo stimato per la realizzazione del raccordo ferroviario elettrificato anche per l'insicurezza di tracciato, le conseguenze dei lavori di AlpTransit e il preventivato svincolo autostradale per il collegamento del Locarnese alla A2 in zona Camorino. Il conflitto con il tracciato del collegamento stradale per il Locarnese A2-A13 non esiste più, visto che la variante attualmente scelta dal Cantone e proposta alla Confederazione segue il percorso della "tirata di Cadenazzo". Anche il potenziale conflitto con il tracciato di AlpTransit attraverso il Piano di Magadino è stato rinviato a dopo il 2030.

Non ci risulta che una valutazione seria e coerente dei costi di realizzazione del raccordo ferroviario sia stata fatta a quei tempi. Il RIA menziona dei costi stimati fra i 7.6 e i 10 milioni di franchi per la variante elettrificata.

Inoltre, alla luce dell'attuale evoluzione della tecnica ferroviaria si potrebbe oggi ipotizzare l'uso di locomotive ibride (elettriche con accumulatori) evitando così di dover elettrificare il raccordo sull'ultimo tratto fino all'inceneritore ed evitando l'esalazione di sostanze nocive.

Dai dati ricevuti dall'ACR sono risultati per l'anno 2012 un trasporto di **30'645 t di RSU dal centro di trasbordo di Manno e 14'412 t da quello della Valle della Motta/Coldrerio**. Da questi dati si possono quantificare circa 2'500 camion/anno da Manno e 1'200 camion/anno da Coldrerio. Per un totale di circa 3'700 camion/anno che attraversano il Ceneri e che potrebbero essere tolti dalla già intasata autostrada A2 del Sottoceneri.

Dall'epoca dell'allestimento del RIA sono cambiate molte cose.

E anche se uno studio di accompagnamento fatto eseguire dal Comune di Giubiasco, secondo una convenzione stipulata con l'ACR, ha dimostrato che dopo 5 anni l'impatto delle emissioni (PM10 e NOx) causate dei trasporti via strada e da quello indotto, è al disotto dei livelli che il RIA aveva calcolato per la variante "Raccordo ferroviario elettrificato", la realtà dei valori dell'inquinamento atmosferico (PM10, NOx, e O2) misurate dalle stazioni di rilevamento OASI di Giubiasco e lungo la tratta autostradale danno tutt'altre indicazioni.

In effetti, i dati delle NO2, le PM10 in inverno e l'ozono in estate sono in media aumentati e superano regolarmente i livelli limite dell'ordinanza contro l'inquinamento atmosferico (OIA). Per esempio, le PM10 misurate a Giubiasco superano quasi costantemente il limite medio mensile dei 20 µg/m<sup>3</sup>. Poco importa se l'origine di questi aumenti non è da imputare unicamente al traffico causato dal trasporto dei rifiuti. La popolazione residente subisce le conseguenze della somma delle varie fonti di inquinamento. Le conseguenze dell'inquinamento atmosferico sulla salute sono oggi ben conosciute, e ogni sforzo per ridurlo può contribuire a migliorare la qualità di vita per la popolazione.

Il trasferimento del trasporto dei rifiuti, dove possibile senza costi di investimenti eccessivi, dalla strada alla ferrovia, è senza ombra di dubbio, per un Ticino che sta entrando nell'epoca di AlpTransit, un obbligo al riguardo delle future generazioni.

L'associazione RailValley già all'epoca delle valutazioni sul RIA dell'inceneritore aveva sottoposto all'ACR una proposta (vedi <http://railvalley.org/sites/railvalley.org/files/OKKIO%20raccordo%20ferroviario.pdf>) economicamente e tecnicamente valida. Nel frattempo in Ticino si stanno formando altre promettenti "realità ferroviarie", come il "polo tecnologico ferroviario" che in molti aspetti potrebbe giocare un ruolo importante in un trasferimento strada-ferrovia anche per i rifiuti.

Non da ultimo il raccordo ferroviario potrebbe essere, non solo utile ma indispensabile, per il trasporto delle scorie dall'inceneritore alla discarica ipotizzata nel Canton Uri, quando quella di Lostallo/Sorte, nel 2020-22, sarà esaurita.

## **Proposta**

La realizzazione di un raccordo dell'inceneritore alla rete ferroviaria rappresenta il tassello fondamentale per realizzare il trasferimento del trasporto degli RSU del Sottoceneri dai centri di compattazione e trasbordo di Manno e Coldrerio all'inceneritore.

Risulta quindi fondamentale elaborare uno studio di fattibilità pratica per la realizzazione del citato raccordo, nella variante con o senza elettrificazione. La variante senza elettrificazione entrerebbe in considerazione se il servizio può essere effettuato in maniera conveniente tramite locomotive ibride. Il raccordo ferroviario serve poi in futuro per il trasporto delle scorie in discarica, quando quella di Lostallo/Sorte sarà esaurita.

L'associazione ticinese RailValley che dispone delle necessarie competenze e conoscenze per collaborare all'elaborazione di soluzioni ferroviarie innovative dovrebbe essere coinvolta attivamente nello studio e nelle scelte strategiche per il trasferimento del trasporto dei rifiuti dalla strada alla ferrovia.

Alla stessa stregua, a dipendenza delle scelte, anche il neo-costituito "Centro di competenze ferroviarie" potrebbe avere un ruolo importante e dovrebbe essere coinvolto attivamente nell'elaborazione dello studio.

## **In conclusione**

Tramite la presente mozione si chiede al Consiglio di Stato di far eseguire, sulla base della situazione attuale e di quella prevedibile, con il coinvolgimento del "Centro di competenze ferroviarie" e dell'associazione ticinese RailValley:

- uno studio approfondito e completo, sia degli aspetti tecnici sia di quelli economici e ambientali, per effettuare il trasferimento del trasporto dei rifiuti dal Sottoceneri (Coldrerio e Manno) all'inceneritore di Giubiasco, e in futuro anche delle scorie in discariche di oltre Gottardo.

Carlo Lepori  
Bacchetta - Bassi - Crivelli Barella - Delcò Petralli -  
Maggi - Peduzzi - Pedrazzini - Quadranti - Storni