

Rapporto

numero

8514 R

data

30 giugno 2025

competenza

DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

della Commissione ambiente, territorio ed energia sulla mozione 15 aprile 2024 presentata da Tiziano Zanetti e cofirmatari per il Gruppo PLR “Alptransit in Ticino; rumori e pericoli da gestire con maggior determinazione grazie a studi specialistici”

(v. messaggio 11 dicembre 2024 n. 8514)

1. LA MOZIONE N. 1775

La mozione n. 1775 di Tiziano Zanetti, Bixio Caprara e Omar Terraneo del 15 aprile 2024 si basa su un'interrogazione che le stesse tre persone avevano inoltrato (v. punto 2) in precedenza e per cui le risposte date dal CdS erano state ritenute insufficienti, sottolineando in particolare che *«il CdS ribadisce che l'autorità responsabile della gestione dei rischi è l'Ufficio federale dei trasporti, che sembrerebbe però essere poco ricettivo alle richieste del Cantone»*.

In poche parole, la mozione chiede di far eseguire uno studio aggiornato sull'impatto fonico e sui rischi in caso di incidenti su tutta la tratta di Alptransit a cielo aperto tra Pollegio e Chiasso, ritendendo che tali studi debbano essere la premessa imprescindibile per avere gli argomenti necessari e indispensabili nelle trattative con l'autorità federale.

Infatti, l'obiettivo principale è quella di fornire argomenti solidi e oggettivi che costituiscano *«una solida base per poter spingere la politica federale a chinarsi immediatamente sul completamento della tratta di Alptransit a sud della galleria di base con le opere previste a progetto e non ancora realizzate quali il binario di sorpasso in direzione Sud ed il “Salto montone” in zona Giustizia a Biasca, l'aggiramento della Riviera e la circonvallazione di Bellinzona con il completamento a sud di Lugano per il proseguo del traffico merci verso l'Italia in sicurezza per i centri urbani limitando al massimo gli influssi negativi del rumore e delle vibrazioni provocati dai convogli merci»*.

Inoltre, i mozionanti ricordano che le opere summenzionate per il completamento del percorso non erano una mera promessa al momento della proposta di esecuzione di Alptransit al Sud delle Alpi, **bensì parti integranti del progetto e dell'investimento approvati**.

2. LA PRECEDENTE INTERROGAZIONE N. 122.23

Come detto in precedenza, la mozione oggetto del presente rapporto era stata preceduta dall'interrogazione n. 122.23 del 13 settembre 2023 intitolata “Alptransit ad ogni costo” e inoltrata dagli stessi tre parlamentari mozionanti. Il punto centrale dell'interpellanza risultava essere la perizia commissionata dal Comune di Riviera in merito ai rumori e alle vibrazioni generati dai numerosi convogli che attraversano a cielo aperto il territorio del

Sopraceneri tra Pollegio e S. Antonino. Le risultanze oggettive della perizia sono preoccupanti e indicano chiaramente che *«il rumore generato dal transito dei treni può provocare degli effetti negativi sul sonno e sulla salute di una buona parte della popolazione che risiede nelle vicinanze della ferrovia»*. Nell'interrogazione venivano poste 12 domande al Consiglio di Stato: tre inerenti i pericoli, sette sui rumori e le due rimanenti su entrambe le tematiche.

Il Consiglio di Stato ha risposto all'interpellanza con la RG 366 del 24 gennaio 2024. Le risposte ad alcune domande hanno poi sollevato ulteriori quesiti e portato alla formulazione e all'inoltro della mozione. Infatti, tali risposte mostrano un'insufficiente conoscenza della situazione attuale e la mancata volontà di migliorare la situazione in alcuni territori ticinesi particolarmente colpiti, oltre alla poca voce in capitolo nei confronti di Berna.

Nello specifico, si fa riferimento la risposta alla domanda n. 6 (*«Il Consiglio di Stato non ha sufficienti elementi per poter confermare che l'impatto dovuto ai rumori e alle vibrazioni misurato ad Osogna si può riscontrare anche sul resto della tratta ferroviaria a cielo aperto a sud del portale»*), quella alla domanda n. 8 (*«Il Consiglio di Stato è cosciente del fatto che l'impatto acustico causato dalla linea ferroviaria in alcuni comparti e aree del proprio territorio è sempre presente e che la situazione dal profilo dell'inquinamento fonico non può ancora essere considerata ovunque ottimale»*) e infine alla domanda 9 (*«Il risanamento fonico delle ferrovie compete invece essenzialmente alle autorità federali. Il Cantone su questo tema non ha potere decisionale e il suo margine di manovra risulta più limitato se non nullo rispetto al risanamento fonico stradale»* e *«il presente Consiglio intende comunque prodigarsi affinché si riesca ad ottenere una diminuzione dell'impatto fonico anche nei comparti territoriali in cui il risanamento fonico della ferrovia è tuttora insoddisfacente»*).

3. IL MESSAGGIO N. 8514

Il Consiglio di Stato ha risposto alla mozione n. 1775 con il messaggio n. 8514 del 11 dicembre 2024, chiedendo di respingere la mozione poiché ritiene che *«tenendo in considerazione le competenze e le attività in corso a livello federale, in particolare il continuo aggiornamento degli studi da parte della stessa autorità federale (Ufficio federale dei trasporti - UFT), quanto richiesto dalla Mozione è già garantito»*. A supporto di tale affermazione, il CdS nel suo rapporto evidenzia che *«la mozione è stata depositata a seguito delle risposte ricevute all'interrogazione n. 122.23 e considerando le rappresentazioni grafiche che mostrano il livello di emissione sonora sulla rete ferroviaria in Svizzera»*, precisando inoltre che *«il rischio per la popolazione e per l'ambiente rappresentato dal trasporto di merci pericolose sulla ferrovia è conosciuto grazie alle regolari pubblicazioni dell'UFT (documento "Rischi per la popolazione e l'ambiente derivanti dal trasporto di merci pericolose su ferrovia - Valutazione aggiornata dei rischi su tutta la rete 2018" del 1 febbraio 2021 e pag. web dell'UFT dove sono elencati tutti gli studi svolti a livello federale nell'ambito della prevenzione degli incidenti rilevanti¹)»*.

Pertanto, sempre secondo il CdS, *«non occorre svolgere altri studi per i rischi in caso d'incidenti, in quanto rappresenterebbero dei doppioni rispetto agli studi già eseguiti dall'UFT»*. Altresì, viene specificato che *«anche per l'inquinamento fonico, l'autorità*

¹ [Prevenzione degli incidenti rilevanti](#), Ufficio federale dei trasporti (UFT).

esecutiva che si occupa dell'applicazione delle norme federali in relazione agli impianti ferroviari è l'UFT, a cui spetta il compito di intervenire in particolare con misure di limitazione delle emissioni foniche e con provvedimenti d'isolamento acustico sugli edifici (miglioramento del materiale rotabile, pareti antirumore e finestre insonorizzate). Questi interventi sono già stati realizzati sulla tratta ferroviaria che attraversa il Canton Ticino e hanno permesso un miglioramento della situazione fonica».

Anche in questo caso il CdS rimanda per maggiori informazioni alla specifica pagina web dell'UFT dedicata al tema del risanamento fonico², contenente informazioni e studi specialistici, inclusa la relativa rubrica dedicata al monitoraggio.

Infine, il Governo fa notare che *«i costi aggiuntivi per il Cantone dati dagli studi richiesti dalla mozione non sarebbero giustificabili in relazione a un impianto fisso esistente di competenza federale. Uno studio sull'impatto fonico lungo l'intera tratta ferroviaria comporterebbe un onere finanziario di ca. 100'000.- franchi, mentre per i rischi legati all'impianto ferroviario, assumendo la possibilità di ricevere gratuitamente i dati necessari allo scopo, è possibile stimare indicativamente un costo tra 100'000.- e 200'000.- franchi».*

4. LAVORI COMMISSIONALI

Il relatore ha effettuato diversi approfondimenti inerenti la mozione e il messaggio governativo, ricevendo tutte le risposte necessarie per avere un quadro della situazione migliore e completo. In particolare, all'inizio di aprile 2025 ha incontrato il primo mozionante Tiziano Zanetti, il quale ha confermato tutti i punti richiesti nella mozione e ribadito la sua rilevanza per delle rivendicazioni che sono ritenute essenziali nei confronti di Berna, la quale ha disatteso il voto popolare ad esempio per quanto riguarda la galleria di aggiramento del Bellinzonese.

Verso metà aprile 2025 il relatore ha inoltre parlato con i rappresentanti del Comune di Riviera, i quali hanno espresso il loro grande rammarico per la poca considerazione e la completa mancanza di sensibilità da parte di Cantone e Confederazione (e nello specifico l'UFT) in merito ai risultati dello studio fatto eseguire sul territorio del Comune di Riviera, territorio già martoriato da autostrada, strade cantonali che tagliano in mezzo i Paesi (ora quartieri) e per l'appunto ferrovia.

Da tale studio si ritengono rilevanti alcuni passaggi e i risultati finali più importanti, sottolineati dai progettisti (Bonalumi Ferrari Partner SA, società autrice del citato studio) nella loro replica alle affermazioni dell'UFT: *«nella presa di posizione dell'Ufficio prevenzione rumori del Cantone Ticino la quale ribadisce che lo studio fonico è stato eseguito correttamente confermando come vi siano dei superamenti dei valori limite d'immissione dell'**Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF)**, sebbene le immissioni, grazie all'effetto di miglioramento del materiale rotabile, siano inferiori a quelle riscontrate nell'ambito del risanamento fonico delle FFS. Sebbene la facilitazione degli impianti ferroviari sia stata eseguita applicando un metodo di valutazione standardizzato per tutta la Svizzera, il confronto tra diversi progetti di risanamento ha dimostrato come il territorio comunale di Riviera presenta una maggior percentuale di edifici in cui sono stati derogati i valori d'allarme. Le deroghe concesse permettono di raggiungere dei livelli*

² [Risanamento fonico](#), Ufficio federale dei trasporti (UFT).

*d'immissione che presso alcuni edifici superano la soglia oltre la quale il rumore disturba sensibilmente il benessere della popolazione esposta. La situazione più critica riguarda sicuramente **le vibrazioni** che in certi casi superano ampiamente i valori limite secondo la norma DIN 4150-2. Ciò dimostra come sia opportuno procedere con i necessari provvedimenti di risanamento alla fonte, non appena vi sarà la possibilità di intervenire direttamente con dei lavori di costruzione sulla linea. In conclusione non possiamo che prendere atto dei risultati di questo studio che dimostrano il **disagio delle persone**, che abitano a poca distanza dalla linea ferroviaria, dovuto in particolare alle vibrazioni e al rumore per via solida. Invitiamo pertanto l'autorità federale competente a valutare le possibilità di intervento per favorire un certo risanamento della situazione».*

Proprio per questo ultimo punto, ossia la **qualità della vita** degli abitanti che vivono sul territorio di Riviera, è importante ribadire che, sebbene i parametri individuati dall'Organizzazione mondiale della sanità (OMS) non abbiano valore legale in Svizzera ma solo un carattere di raccomandazione, si può concludere che i livelli sonori generati dal transito ferroviario superano quelli raccomandati dall'OMS e provocano quindi effetti negativi sul sonno e sulla salute di una buona parte della popolazione che risiede nelle vicinanze della ferrovia. In poche parole, le misurazioni hanno dimostrato come le immissioni di rumore e vibrazioni superino in alcuni casi i limiti fissati dalle rispettive normative e raccomandazioni. Dato che per il prossimo futuro si delinea la tendenza di un netto aumento del traffico ferroviario e che non si intravede la realizzazione di eventuali interventi per la limitazione delle emissioni, la qualità della vita dei residenti nelle fasce limitrofe alla linea ferroviaria sarà destinata a peggiorare ulteriormente.

A inizio maggio 2025 il relatore ha altresì contattato il signor Nicola Solcà, Capo della sezione per la protezione dell'aria dell'acqua e del suolo, sollevando alcune domande che la Commissione si era posta in precedenza e, nello specifico, per cercare di capire meglio alcuni aspetti delle conclusioni del messaggio governativo, laddove si può leggere: *«In conclusione, considerando le competenze e le attività in corso a livello federale, in particolare il continuo aggiornamento degli studi da parte della stessa autorità federale, quanto richiesto dalla Mozione è già garantito».*

Le domande miravano a capire le principali differenze tra gli studi che già effettua la Confederazione, come detto nel messaggio governativo, e gli studi che vorrebbe la mozione e la Commissione ha ricevuto tutte le risposte e le delucidazioni del caso. Le risposte non si discostano molto da quanto già fatto rilevare nel messaggio n. 8514: in particolare vengono nuovamente indicate le pagine web con gli studi più recenti e viene ribadito che *«con uno studio analogo a quello commissionato dal Comune di Riviera, sarebbe sin d'ora logico attendersi dei superamenti dei valori limite d'immissione dell'OIF sebbene le immissioni, grazie all'effetto di miglioramento del materiale rotabile, saranno inferiori a quelle riscontrate nell'ambito del risanamento fonico concluso delle FFS. Per i motivi già esposti in risposta all'interrogazione n. 122.23, questa conclusione non deve sorprendere e difficilmente potrà essere evocata, come auspicato dalla mozione 1775, per avere gli argomenti necessari e indispensabili nelle trattative con l'autorità federale».* Anche per il tema degli incidenti, il capo ufficio Solcà ricorda che *«non vi potrebbe essere alcuna differenza con i risultati già ottenuti dalla Confederazione nell'ambito dei regolari aggiornamenti sul tema e un eventuale studio rappresenterebbe quindi un doppio rispetto a quanto già eseguito dall'UFT. Difficilmente Cantone o studi privati disporrebbero dell'esperienza acquisita in tutti questi anni dall'UFT, al quale sarebbe inoltre necessario richiedere diversi dati necessari allo scopo senza la certezza di poterli ottenere. Uno*

eventuale studio sui rischi risulterebbe quindi verosimilmente meno approfondito e affidabile di quanto già effettuato dall'UFT, vanificando gli scopi evocati dai mozionanti».

Infine, nella risposta è stata data una rassicurazione aggiuntiva in merito agli studi svolti nell'ambito della prevenzione degli incidenti: *«rispetto a quanto risposto all'interrogazione n. 122.23, tutta la tratta ferroviaria in Ticino presenta ora un rischio sopportabile per la popolazione. Anche il segmento che, in precedenza, veniva segnalato per la stazione di Bellinzona nella parte bassa della zona di transizione della curva del rischio è rientrato nella zona di rischio sopportabile».*

La Commissione ritiene che le deroghe attualmente concesse, benché valide da un punto di vista legale, non influenzino il disagio concreto della popolazione, ma debbano invece essere uno sprone per velocizzare l'adozione di soluzioni già programmate e date per acquisite. Questo anche in previsione dell'aumento del traffico ferroviario previsto sulla tratta e che tutti noi ci auguriamo porti ad un rafforzamento, tra gli altri, di FFS Cargo, anziché ad un suo depotenziamento a Sud delle Alpi (come alcune notizie recenti sembrerebbero invece indicare).

Il benessere della popolazione e la sicurezza della tratta ferroviaria devono essere parte integrante, ma non esclusiva, della strategia cantonale per assicurarsi il completamento rapido delle misure di Alptransit previste e menzionate dai mozionanti. L'auspicata analisi approfondita sarebbe un ulteriore strumento a nostra disposizione e garantirebbe quel peso politico cantonale e concreto che mancherebbe invece a uno dell'UFT.

La Commissione ritiene inoltre che non possiamo aspettare Berna o, peggio, l'Europa. La recente notizia pubblicata da RSI Info il 20 giugno 2025³ non fa che confermare, se ciò fosse ancora necessario, che dobbiamo essere noi stessi propugnatori di misure e proposte di sicurezza, sulla base di dati inequivocabili. Infatti, in merito a quel deragliamento l'Europa si smarca e si defila, mentre l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA) ha risposto picche alle raccomandazioni formulate dal Servizio d'inchiesta svizzero sulla sicurezza (SISI), che ha indagato sulle cause del grave incidente avvenuto nel tunnel ferroviario del San Gottardo del 2023. Ciò che veramente preoccupa è che nel suo recente rapporto finale il SISI ha parlato di un "problema sistemico", con un carro deragliato a causa della rottura di una ruota surriscaldata e quindi crepatasi. All'origine della temperatura eccessiva c'erano però i freni, gli stessi freni montati su ben il 95% dei treni merci che circolano in Svizzera. Ruote crepate sono peraltro state rilevate in Europa in un'ottantina di casi dal 2019 a oggi.

Nel suo rapporto finale, il SISI formula anche quattro raccomandazioni, tre delle quali indirizzate l'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), la quale ha preso esplicitamente posizione sulla manutenzione scrivendo che *«Secondo l'ERA le raccomandazioni formulate in merito all'estensione delle misure di controllo del rischio e alla modifica degli intervalli di manutenzione si rivolgono a soggetti con responsabilità dirette nell'esercizio e nella manutenzione e agli enti nazionali per la sicurezza. [...] Non sono consigli da indirizzare a noi ma a chi è responsabile per la sicurezza della rete e per la manutenzione dei carri».*

³ [Articolo](#): Deragliamento nel San Gottardo, l'Europa si smarca, RSI Info, 20 giugno 2025.

Sembrerebbe che tutto ciò abbia fatto creare dei vuoti giuridici in Europa che vanno al più presto colmati, dimostrando che l'assicurare la sicurezza della rete ferroviaria svizzera è un dovere che abbiamo verso i nostri concittadini, la cui qualità di vita ne beneficerebbe. Nel nostro caso, agendo per il territorio e la popolazione ticinesi.

4. CONCLUSIONI

In conclusione, per la Commissione ambiente, territorio ed energia non ci sono dubbi sul fatto che il Ticino non possa attendere fino al 2050, come invece affermato dalle FFS, per tornare a discutere del presente tema, fondamentale per la qualità di vita e la sicurezza dei cittadini di tutto il Canton Ticino e non solo di alcune sue parti. Gli studi richiesti, che devono basarsi su quanto già svolto in Riviera, dovranno permettere di raccogliere i dati necessari per rivedere la situazione con una tempistica diversa da quella prevista attualmente per le opere di completamento del percorso di Alptransit al Sud delle Alpi.

Alla luce di quanto esposto e del fatto che in Ticino ci sono specialisti indipendenti altamente qualificati, la Commissione non condivide per niente quanto asserito dal CdS, ossia che *«Visto poi che non si disporrebbe dell'esperienza acquisita in tutti questi anni dall'UFT in questo ambito e nemmeno di diversi dati necessari allo scopo, che dovrebbero essere richiesti all'autorità federale senza la certezza di poterli ottenere, questi ulteriori studi non permetterebbero di raggiungere lo stesso grado di affidabilità e di approfondimento»*. Pur apprezzando le risposte date dai funzionari preposti, con la messa in evidenza di alcune criticità, la Commissione ritiene che gli studi proposti dalla mozione siano necessari e rilevanti per i cittadini del nostro Cantone.

Pertanto, la Commissione chiede a codesto lodevole Parlamento di voler accogliere la mozione n. 1775, domandando al Consiglio di Stato di voler concedere lo svolgimento di uno studio aggiornato sull'impatto fonico e sui rischi in caso di incidenti su tutta la tratta di Alptransit a cielo aperto tra Pollegio e Chiasso. A seconda dei risultati dello studio, il Consiglio di Stato sarà poi tenuto a trattare in maniera convinta e decisa con l'Autorità federale per le relative rivendicazioni.

Per la Commissione ambiente, territorio ed energia:

Sem Genini, relatore

Berardi - Bühler - Buri - Buzzi - Cedraschi -

Ermotti-Lepori - Mobiglia - Minotti - Padlina -

Passardi - Piezzi - Prada - Rigamonti -

Terraneo - Tonini - Tricarico - Zanini Barzaghi