

Messaggio

numero	data	Dipartimento
7305	12 aprile 2017	TERRITORIO
Concerne		

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 10 ottobre 2016 presentata da Cleto Ferrari "Merci pericolose: i tempi sono maturi per occuparsene in primis?"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

con la mozione del 10 ottobre 2016 (annessa), si chiede al Consiglio di Stato l'istituzione di un gruppo di lavoro per affrontare la tematica del trasporto di merci pericolose lungo la ferrovia, che coinvolga gli Enti Locali toccati dal problema, gli Uffici federali interessati, le FFS e, se ritenuti utili, altri attori. La mozione richiama inoltre due atti parlamentari già evasi, la mozione 414 del 21.03.2005 e l'interpellanza 1647 del 17.02.2016, che per completezza di informazione sono allegati al presente messaggio unitamente alla risposte fornite a suo tempo dal Consiglio di Stato, che possono essere tuttora considerate valide ed attuali.

La mozione in oggetto, a supporto dell'istituzione di un gruppo di lavoro per affrontare la tematica del trasporto di merci pericolose lungo la ferrovia, cita l'esempio di alcuni Cantoni romandi che, unitamente agli Uffici federali e ad altri attori interessati hanno istituito un gruppo di lavoro per la riduzione dei rischi legati del trasporto di cloro nella regione.

Nel caso appena citato, considerati i quantitativi trasportati e l'elevato potenziale di pericolo che essi comportano con rischi in alcuni tratti ritenuti non sopportabili, le autorità locali sono giunte alla decisione di istituire tali commissioni. Per i dettagli si rimanda alla "Dichiarazione congiunta II di Scienceindustries, FFS, VAP, UFT e UFAM, concernente la riduzione dei rischi per la popolazione derivanti dal trasporto di cloro in carri cisterna" del 26.09.2016. In essa è inoltre illustrato come, in assenza di contromisure, questi rischi continueranno ad aumentare, coinvolgendo in maniera più generalizzata diverse tratte della rete ferroviaria regionale, con le conseguenti necessità d'intervento.

La situazione in Ticino è illustrata nelle risposte già fornite e citate in apertura. I quantitativi di sostanze tossiche gassose trasportate su ferrovia sulla tratta a sud delle Alpi ammontano a circa 1'500 t/a, di cui solo una minima parte costituita dal cloro, sostanza particolarmente problematica. Tali quantitativi non sono comparabili a quelli trasportati in Romandia (per esempio tratta Ginevra-Losanna: ~22'000-25'000 t/a, di cui circa 19'000 t/a di cloro).

Si ribadisce che il rischio per la popolazione dal trasporto di merci pericolose su rotaia in Ticino ai sensi dell'OPIR è sopportabile, anche tenendo conto del previsto aumento nei prossimi anni dei quantitativi di merci trasportate attraverso il Cantone. Nel dettaglio, solo brevi tratte presso le stazioni di Chiasso e Lugano presentano un rischio che si colloca

comunque nella parte bassa della zona di transizione, definita nel contesto delle valutazioni secondo OPIR facendo capo ad un diagramma probabilità - conseguenze. Essenzialmente per questo motivo la situazione non è comparabile con quella che in altri casi ha giustificato l'adozione di un gruppo di lavoro esteso a livello regionale.

Per contro, anche in Ticino rimane attuale la problematica dello sviluppo insediativo lungo gli assi ferroviari che, se spinto oltre determinate soglie (non ancora raggiunte) e in funzione delle caratteristiche e dell'evoluzione del trasporto di merci pericolose, potrebbe risultare conflittuale e non conforme con le disposizioni contenute nell'OPIR. Tale problematica viene puntualmente affrontata preventivamente a livello di pianificazione locale e in casi specifici attentamente valutata proprio all'interno di gruppi di lavoro dedicati e con il coinvolgimento di tutti gli attori interessati.

Per quanto riguarda invece la tematica dei "micro-pericoli", dalle informazioni raccolte presso le FFS risulta che il "gruppo pericoli della natura" presso le FFS controlla annualmente circa 1700 opere di premunizione in Ticino e sorveglia tutte le superfici rocciose e corsi d'acqua interessati. Inoltre sono installati diversi sistemi automatici di sorveglianza per gli eventi naturali. Allo stesso tempo le FFS procedono anche alla valutazione di altri potenziali pericoli provocati da terzi che potrebbero minacciare il tracciato ferroviario.

In base a queste considerazioni riteniamo che neppure in questo ambito vi siano delle esigenze tali da giustificare la creazione di un gruppo di lavoro esteso a livello generale. Se del caso, eventuali situazioni che dovessero richiedere approfondimenti puntuali possono essere segnalate singolarmente ed affrontate dagli attori direttamente coinvolti.

In aggiunta a quanto già indicato in risposta ai precedenti atti parlamentari, il Consiglio di Stato ritiene pertanto che l'approccio puntuale appena descritto sia al momento sufficiente per affrontare le problematiche sollevate dalla mozione in oggetto.

Parimenti, a livello più generale e in prospettiva, si ritiene importante che le FFS continuino anche in futuro a garantire una corretta e costante manutenzione di tutte le opere di premunizione esistenti, come quelle lungo la vecchia linea del San Gottardo.

CONCLUSIONI

Il Consiglio di Stato, sulla base di quanto esposto nel presente Messaggio, è dell'opinione che l'istituzione di un gruppo di lavoro esteso per affrontare la tematica del trasporto di merci pericolose lungo la ferrovia, che coinvolga gli Enti Locali toccati dal problema, gli Uffici federali interessati, le FFS e altri attori, non sia al momento necessaria per migliorare la sicurezza in relazione alla tematica del trasporto di merci pericolose su ferrovia in Ticino.

Si ritiene piuttosto opportuno e importante proseguire con le misure già in atto per ridurre i rischi legati al trasporto di merci pericolose su rotaia, spingendo con convinzione e in linea generale verso l'adozione di tutte le misure di manutenzione, di mantenimento e di ammodernamento secondo lo sviluppo della tecnica in materia di sicurezza realizzando, laddove necessario, le misure supplementari per contenere il rischio ad un livello accettabile. In quest'ambito, che può riguardare dei progetti legati a singole tratte della rete ferroviaria, è già prevista la valutazione delle possibili problematiche tramite il coinvolgimento, sul piano locale, degli attori interessati. Le modalità operative ed il coinvolgimento degli attori necessari sono definiti di volta in volta in funzione delle tratte considerate e dei progetti specifici, senza ulteriori procedure formali.

Si ritiene in conclusione che la mozione trovi già un adeguato riscontro nell'ambito delle attività ordinarie del Dipartimento del territorio e che la stessa possa di conseguenza ritenersi evasa.

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

Per il Consiglio di Stato:

Il Presidente, Manuele Bertoli

Il Cancelliere, Arnoldo Coduri

Allegati:

1. Mozione 414 "Istituzione di un gruppo ad hoc nell'ambito del trasporto merci lungo la tratta Gambarogno-Luino" del 21.03.2005 e Rapporto del CdS (M5686).
2. Interpellanza 1647 "Festeggiamenti AlpTransit e interessi del Ticino: DATEC, UFT, FFS, AlpTransit,... come mai tutti uguali?" del 17.02.2016 e risposta del CdS.
3. Dichiarazione congiunta II di Scienceindustries, FFS, VAP, UFT e UFAM, concernente la riduzione dei rischi per la popolazione derivanti dal trasporto di cloro in carri cisterna del 26.09.2016.

MOZIONE

Merci pericolose: i tempi sono maturi per occuparsene in primis?

del 10 ottobre 2016

È di questi giorni la notizia riportata dai media dell'accordo raggiunto tra FFS, Cantoni e ambienti economici per rendere più sicuro il trasporto di cloro nella regione lemanica. Ad occuparsene è stato un gruppo di lavoro attivo da inizio 2015 istituito dall'Ufficio federale dell'ambiente che ha coinvolto i Cantoni interessati, Ginevra, Vaud, Vallese e Basilea città.

Con il presente atto parlamentare si torna a chiedere di affrontare in primis la problematica del trasporto di merci pericolose.

Il 21 marzo 2005 con una mozione si invitò il Consiglio di Stato ad istituire un gruppo ad hoc che si facesse carico di rappresentare e tutelare gli interessi dei cittadini del Gambarogno nell'ambito del trasporto merci sulla tratta (Cadenazzo)-Quartino-Luino.

Questo gruppo avrebbe dovuto verificare il grado di sicurezza della linea, l'impatto sul paesaggio, gli effetti di un possibile aumento dei convogli e valutare la possibilità di sospendere la procedura per la posa dei ripari fonici in attesa di maggiori indicazioni sull'impatto paesaggistico. Esso dovrebbe collaborare con le autorità italiane, le autorità federali, le FFS e le autorità locali.

La mozione non ebbe un seguito per le "rassicurazioni" date dal Consiglio di Stato in particolare per quanto riguardava la problematica del transito di merci pericolose. A proposito nel relativo Messaggio si leggeva tanta passività del nostro Cantone sul tema e una chiara delega di rappresentanza di nostri importanti interessi alla Confederazione. Insomma, tanta passività su di un tema come quello delle merci pericolose che toccava vivi interessi territoriali. Così il Consiglio di Stato affrontava la questione:

«A titolo indicativo constatiamo una tendenza all'aumento del trasporto di merci pericolose sulla linea di Luino, che nel 2003 ha accolto circa 550'000 t, pari a circa il 5% del traffico totale annuale al San Gottardo. L'altro 5% transita via Chiasso.

Questo tema è seguito costantemente. Questo Consiglio già aveva interpellato il Dipartimento federale competente in data 18 settembre 2002 in merito allo sviluppo del trasporto di merci pericolose e alla gestione dei rischi connessi. Nella risposta del 18 ottobre successivo l'Autorità federale scriveva che "in base ai criteri di valutazione ai sensi dell'OPIR nel Cantone Ticino i rischi connessi con il trasporto di merci pericolose su rotaia lungo la linea Airolo-Chiasso rientrano nell'area intermedia... Per gli agglomerati di Bellinzona e Lugano si rilevano maggiori rischi situati nell'area intermedia. La linea Giubiasco-Luino, invece, si situa nell'area di rischio accettabile... In base ai criteri di valutazione ai sensi dell'OPIR allo stato attuale in tutto il Ticino non si registrano rischi classificabili nell'area non accettabile". Allora la medesima Autorità non ha pertanto ritenuto necessario adottare misure d'urgenza supplementari.

Nel frattempo l'approccio all'analisi dei rischi è stato approfondito e modificato. Un aggiornamento sistematico della valutazione dei rischi è stato preannunciato dall'Ufficio federale dei trasporti entro la fine del 2006. Da queste valutazioni potranno scaturire esigenze di adottare misure di sicurezza. Il Dipartimento del territorio, e per esso la Sezione protezione acqua, aria e suolo ha manifestato con lettera 21 giugno 2005 all'indirizzo dell'Autorità federale la necessità di una verifica sistematica del rischio chimico-ambientale con particolare riferimento alla linea di Luino, proprio in ragione dell'aumento del traffico.

L'Ufficio federale dei trasporti conduce sia la procedura del risanamento fonico sia quella relativa alla gestione dei rischi e pertanto ne assume anche il relativo coordinamento. Il Cantone segue comunque l'evoluzione degli studi».

Il 17 febbraio 2016 con un'interpellanza si torna a sottoporre al Consiglio di Stato la seguente richiesta:

«Il transito di merci, in particolare di merci pericolose, sembra non essere sotto controllo. I quantitativi che prendono la via del Ticino sono impressionanti e non in diminuzione come ci si

potrebbe aspettare su di un tema di elevata pericolosità correttamente seguito e gestito in cui si riesce ad incidere. I criteri di sicurezza applicati sulle linee ferroviarie, molto generici, sottovalutano i perduranti micro pericoli esistenti. La creazione di un gruppo di accompagnamento da tempo richiesta ma sottovalutata proprio dal nostro Stato la ritengo più che mai necessaria. Resta l'amaro che nella gestione del traffico di merci pericolose sembrerebbe che abbiamo perso dieci anni o mi sbaglio? Al momento ritengo che senza un coinvolgimento diretto degli attori toccati in primis dai rischi da sopportare non si possa creare trasparenza e la necessaria propositività per affrontare e portare i necessari correttivi al problema o sbaglio?

Tra l'altro per micro pericoli si intendeva ad esempio sul versante in forte pendenza sopra la ferrovia, il tratto di strada privo di barriere di protezione dove un veicolo leggero o pesante potrebbe precipitare direttamente sui binari e tanti altri pericoli di questo tipo che si riscontrano quando pendii, antropizzati e non, sfociano direttamente sull'asse ferroviario. Questo tipo di pericoli non trova riscontro nelle attuali procedure preventive.

Di seguito riporto la risposta del Consiglio di Stato dell'8 giugno 2016, dettagliata e ampia.

«L'interpellante pone il problema con affermazioni a nostro modo di vedere in parte fuorvianti. In particolare che il "transito di merci, in particolare di merci pericolose, sembra non essere sotto controllo" e che i "criteri di sicurezza applicati sulle linee ferroviarie,... "siano" molto generici...".

Il Consiglio di Stato sostiene con convinzione la politica federale volta al trasferimento del traffico pesante dalla strada alla ferrovia, considerando il fatto che il trasporto delle merci pericolose su ferrovia presenta un elevato standard di sicurezza e notevoli vantaggi rispetto al trasporto su strada.

Purtroppo le competenze dei Cantoni per regolamentare i trasporti di merci pericolose sul proprio territorio sono limitate. Il Consiglio di Stato ha comunque già espresso la volontà di seguire con la massima attenzione il tema e, nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità, vigilare e collaborare con l'Ufficio federali dei trasporti (UFT) al fine di ridurre il più possibile il rischio residuo lungo la linea ferroviaria. Questo tenendo evidentemente conto delle basi legali vigenti e dell'insieme degli interessi in gioco.

La base legale che regola gli aspetti relativi alla sicurezza della popolazione e dell'ambiente in relazione al trasporto di merci pericolose lungo la ferrovia è data dall'Ordinanza federale sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR). Tale Ordinanza stabilisce due requisiti importanti per gli oggetti ad essa sottoposti:

- occorre prendere tutte le misure disponibili secondo lo sviluppo della tecnica in materia di sicurezza (art. 3);*
- se il rischio non è sopportabile, occorre realizzare delle misure supplementari di sicurezza per ridurre il rischio ad un livello di accettabilità (art. 8).*

Per quanto concerne l'adeguamento delle misure di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria allo stato della tecnica, i requisiti dell'OPIR vengono promossi applicando la direttiva dell'Ufficio federale dei trasporti (UFT) "Stand der Sicherheitstechnik für Eisenbahninfrastrukturen, Massnahmenkatalog Art. 3 StFV".

Questo documento definisce le misure organizzative, gestionali e costruttive di cui una linea ferroviaria deve disporre, rispettivamente quelle che devono essere messe in atto in occasione del rinnovo di infrastrutture. A nostra conoscenza e giudizio, questi aspetti vengono di fatto considerati con il continuo rinnovo e mantenimento delle infrastrutture.

Prevenzione dagli incidenti rilevanti

Sulla base delle recenti pubblicazioni dell'UFT "Screening dei rischi per la popolazione 2014" e "Screening dei rischi per l'ambiente 2014 su tutta la rete ferroviaria", pubblicate nel 2015, la tratta ferroviaria in Ticino, così altre tratte nel resto della Svizzera, presenta purtroppo dei segmenti dove secondo questa valutazione il rischio per le acque secondo OPIR non è sopportabile. I servizi del Dipartimento del territorio richiedono con convinzione la messa in opera di tutte le misure atte a ridurre il rischio residuo per risolvere quanto prima le situazioni puntuali ritenute non soddisfacenti.

Per quanto riguarda invece il rischio per la popolazione, i risultati del rapporto citato indicano che lungo tutta la tratta cantonale il rischio residuo è sopportabile.

Prevenzione da incidenti di minore entità

Il Cantone è consapevole dell'esigenza di mantenere alto il livello di attenzione sulla tematica della sicurezza del trasporto di merci pericolose su ferrovia. Lo stesso rimarrà sostenibile nel tempo solo a condizione che sia l'infrastruttura che il materiale rotabile siano costantemente aggiornati e adeguati allo stato della tecnica di sicurezza, che i controlli preventivi siano appropriati e frequenti e che l'efficacia degli enti di primo intervento in caso di necessità possa essere garantita.

L'interpellanza di Cleto Ferrari solleva anche il tema dei "micro pericoli esistenti", che sarebbero sottovalutati in relazione al trasporto di merci pericolose su rotaia. Questo tema trova parziale riscontro anche nel nostro servizio tecnico, chiamato a intervenire nel caso di incidenti o inquinamenti a supporto dei servizi di difesa pompieristici. Non conformità riscontrate puntualmente all'origine di eventi di minore entità, come la correttezza della documentazione di trasporto e dell'etichettatura dei vagoni, l'esecuzione di trasporti di merci pericolose in vagoni non adeguati e il ritrovamento di piccole perdite di liquidi pericolosi da vagoni-cisterna, non sono accettabili.

Problemi di questo tipo, seppure fino ad oggi limitati e con conseguenze per la popolazione o per l'ambiente del tutto trascurabili, possono essere evitati con gli strumenti esistenti, come i controlli alla frontiera prima dell'entrata dei convogli sul territorio nazionale che possono e devono essere aumentati. Verrà pertanto richiesto con convinzione all'UFT, competente in materia, di aumentare decisamente il numero di tali controlli e di inasprire le sanzioni in caso di non conformità esercitando in tal modo un effetto deterrente e preventivo.

Conclusioni

In conclusione, non si ritiene né necessaria né attuabile l'istituzione di gruppi ad-hoc per affrontare la tematica della sicurezza del trasporto di merci pericolose sulla ferrovia. Fermo restando un livello di sicurezza molto elevato, si ritiene piuttosto di promuovere tramite l'UFT un'applicazione più incisiva degli strumenti esistenti, che hanno mostrato nel tempo la loro efficacia.

Riteniamo comunque che non sia corretto affermare che "nella gestione del traffico di merci pericolose sembrerebbe che abbiamo perso dieci anni", né che questo ambito sia gestito senza la necessaria trasparenza. Rapporti dell'UFT sul tema e sull'evoluzione della situazione sono pubblicati e messi a disposizione online (www.bav.admin.ch → Temi → Ambiente → Merci pericolose)».

Queste risposte non fanno che rafforzare la convinzione che nell'ambito del trasporto di merci pericolose su rotaia si possa fare di più per la sicurezza, la prevenzione e la diminuzione delle quantità complessive trasportate. E soprattutto traspare l'esigenza che la sicurezza non è un tema che si può delegare ad altre sedi ma che va gestito in primis da chi sottostà ai rischi sia a livello di persone sia a livello dell'ambiente e da chi conosce meglio di altri la realtà locale e i potenziali pericoli esistenti.

In questo senso chiedo al Consiglio di Stato l'istituzione di un gruppo di lavoro che coinvolga gli Enti locali toccati dal problema, gli Uffici federali interessati, le FFS e altri attori se ritenuti utili ad affrontare la problematica. Alcuni Cantoni romandi se ne stanno già occupando con modalità che si rivendicano in questa sede.

Cleto Ferrari