

MOZIONE**Istituzione di un gruppo ad hoc nell'ambito del trasporto merci lungo la tratta Gambarogno-Luino**

del 21 marzo 2005

1. Introduzione

La Regione del Gambarogno nell'ambito del trasporto merci nord-sud sta assumendo un ruolo molto importante. La tratta ferroviaria, costruita per il trasporto passeggeri, che si addentra e attraversa i nuclei abitati, in questi ultimi anni ha conosciuto un notevole potenziamento per il trasporto delle merci. Sempre più numerosi e corposi convogli ferroviari (si calcola una lunghezza di 1,5 km per ogni singolo convoglio) transitano su questa "corridoio", creando anche effetti esterni notevoli. Basti entrare nelle case abitate che confinano con questa linea per rendersi conto dei rumori e delle vibrazioni a cui si è sottoposti.

La recente risposta del Consiglio federale (16.02.2005) all'atto parlamentare di Fabio Abate "Evoluzione del traffico ferroviario nel Gambarogno (30.11.2004)" ha confermato che anche dopo l'apertura della galleria di base del Ceneri, la tratta Bellinzona-Luino assumerà comunque un ruolo molto importante e conoscerà un'ulteriore crescita del numero di treni merci che vi transiteranno arrivando, si stima, a 95 convogli giornalieri (ulteriori studi sono in corso a livello federale). Ciò a causa del ruolo strategico assegnato da parte italiana alla "Piattaforma Luino-Sesto Calende/Gallarate".

Una tale notizia non ha fatto che aumentare le preoccupazioni della popolazione residente, degli imprenditori e amministratori di questa regione a vocazione turistica. Altre preoccupazioni prendono corpo per il ventilato potenziamento stradale da parte italiana che potrebbe comportare l'attrattività di questo corridoio anche per le merci su strada.

Da parte loro le FFS stanno procedendo alla fase finale della pianificazione che porterà alla posa di ripari fonici su lunghi tratti della linea ferroviaria; altro aspetto che porta a dover affrontare importanti questioni di fondo inerenti la futura attrattività turistica di questa regione. È ampiamente condiviso il fatto che queste barriere rappresentino uno sfregio e conseguente deprezzamento del paesaggio.

La sensazione generale è di impotenza nel farsi sentire e nel tutelare i propri interessi economici, sociali e ambientali come pure la propria sicurezza.

2. Elementi di discussione primaria

La tratta ferroviaria che da Bellinzona scende a Luino fino a Quartino corre ai margini del Piano di Magadino, sfiorando principalmente zone industriali, agricole e qualche zona abitata. Dopo Quartino per una lunghezza di ca. 10 km la tratta attraversa, dividendo, i nuclei di Magadino, Vira, S. Nazzaro, Gerra e Ranzo, scorrendo a cielo aperto ai piedi della ripida collina gambarognese. La tratta ferroviaria è inoltre quasi ovunque potenziata a binario semplice nel mezzo di zone densamente abitate che nel periodo estivo conoscono un'ulteriore crescita dovuta alle numerose residenze secondarie presenti.

Sempre lungo l'asse ferroviario sono attive le principali strutture legate al turismo e alla ricreazione, i principali alberghi, gli esercizi pubblici, i commerci e le rive del lago, senza dimenticare gli spazi pubblici e civici che storicamente si sono sviluppate lungo la fascia lacustre.

La vocazione turistica della regione è indiscutibile (945'000 pernottamenti per l'anno 2004). Indiscutibile è anche il fatto che sul tipo di merci che transitano non si ha controllo alcuno. Indiscutibile è quindi il potenziale pericolo che merci dannose per la salute o infiammabili possono rappresentare in considerazione dell'adiacenza della linea con le residenze e le strutture pubbliche principali. È conosciuto e riportato anche dalla stampa ticinese, un caso di inquinamento avvenuto recentemente nei pressi di Luino, dove un vagone cisterna ha disperso materiale acido nel terreno. Il pericolo è acuito anche dalla ripidità della collina che sovrasta la linea e anche dalle numerose strade e attività che vi si svolgono. Documentato è il rumore causato dal passaggio dei convogli la cui frequenza è molto alta durante le ore notturne a danno quindi della tranquillità e del riposo della

gente. Purtroppo manca una valutazione delle vibrazioni causate dal passaggio dei treni anche se basterebbe trascorrere qualche momento in una delle qualsiasi abitazioni o ristoranti ubicati vicino alla linea.

Comprensibile è il senso di disorientamento delle autorità del Gambarogno confrontate con una problematica di spessore internazionale e con decisioni di grande portata come quella dei ripari fonici. Difficile è identificare un interlocutore che si faccia carico delle loro rivendicazioni.

3. Proposte

Alla luce di quanto sopra esposto, ritenuto che il problema è già in una fase evoluta e acuta, si chiede formalmente al Consiglio di Stato di istituire in tempi brevi un gruppo ad hoc che si faccia carico di tutelare e rappresentare le comprensibili rivendicazioni dei cittadini di questo comprensorio cantonale.

In particolare si ritiene che il gruppo ad hoc dovrà valutare e verificare:

- l'attuale grado di sicurezza di questa linea, in relazione al tipo di merci che vi transita, al suo inserimento nel paesaggio abitato e al prospettato aumento di convogli;
- la possibilità di sospendere la procedura per la posa dei ripari fonici per raccogliere maggiori indicazioni in merito agli effetti negativi sull'attrattività del paesaggio e sull'economia e procedere allo studio di alternative, in particolare la messa in galleria di tutta la tratta o la scelta di un tracciato alternativo per le merci;
- l'effettiva possibilità che la via stradale possa diventare vettore di trasporto merci e se del caso definire misure dissuasive efficaci;
- la possibilità di bloccare la crescita dei volumi di traffico fintanto non saranno date garanzie in merito alla sicurezza e agli sviluppi futuri di questo corridoio di transito di merci.

Si ritiene che il gruppo ad hoc dovrà trattare, raccogliere e coordinare le informazioni e rivendicazioni presso:

- le autorità italiane competenti (la Regione Lombardia, la Provincia di Varese e la Comunità montana valli del Luinese e i singoli comuni) e se del caso la Regio Insubrica;
- le autorità federali competenti e le FFS;
- autorità del Gambarogno e della Regione.

Questi potrebbero essere a grandi linee i compiti da attribuire ad un tale gruppo ad hoc. Considerata la gravità e l'acutezza data dall'attualità della problematica, misure in questa direzione dovrebbero ottenere un carattere di urgenza.

Con le diminuite unità di personale a disposizione dell'amministrazione e l'entità dei compiti affidati al gruppo ad hoc sarà da valutare se non creare un apposito finanziamento tramite la concessione di un credito.

Cleto Ferrari

Allidi-Cavalleri - Beretta-Piccoli F. - Canonica G. -
Cavalli - Isenburg - Maggi - Marzorini - Suter

Messaggio

numero	data	Dipartimento
5686	30 agosto 2005	TERRITORIO

Concerne

Rapporto del Consiglio di Stato sulla mozione 21 marzo 2005 presentata da Cleto Ferrari e cofirmatari "Istituzione di un gruppo ad hoc nell'ambito del trasporto merci lungo la tratta Gambarogno-Luino"

Signor Presidente,
signore e signori deputati,

la mozione solleva la problematica della funzione della linea ferroviaria verso Luino, dei suoi sviluppi futuri, dei problemi sul tappeto dal profilo dell'impatto fonico e paesaggistico e delle modalità per farvi fronte.

Ci esprimiamo come segue.

1. Funzione della linea ferroviaria del San Gottardo e delle tratte via Chiasso e via Luino
2. Obiettivi cantonali
3. Progetto di risanamento fonico e vibrazioni
4. Problematica delle merci pericolose
5. Conclusioni

* * * * *

1. FUNZIONE DELLA LINEA FERROVIARIA DEL SAN GOTTARDO E DELLE TRATTE VIA CHIASSO E VIA LUINO

La linea del San Gottardo costituisce per la Svizzera e per l'intero arco alpino dal Fréjus al Brennero il valico ferroviario principale. Essa collega il Ticino al suo retroterra politico ed economico a nord e, a sud, lo allaccia alla Lombardia e alla metropoli milanese. Oggi tutto il traffico dei viaggiatori sulle lunghe percorrenze tra Zurigo rispettivamente Lucerna/Basilea e Milano utilizza la linea principale che tocca Lugano e Chiasso/Como. Le prestazioni del sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) si svolgono prevalentemente tra Biasca e Chiasso. I 2/3 del traffico merci utilizzano pure questa linea, che hanno storicamente avuto e hanno tuttora a Chiasso un punto d'appoggio logistico importante.

La linea a binario semplice che collega Bellinzona con Luino accoglie per contro circa 1/3 del traffico merci totale e 5 coppie di corse giornaliere del servizio viaggiatori regionale.

In quest'ottica ben si comprende che la politica svizzera di trasporti e la strategia cantonale riguardo allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie abbiano puntato in particolare al potenziamento dell'asse del San Gottardo e della sua porta sud nell'area di Chiasso.

La linea di Luino, importante per il traffico combinato verso Gallarate (terminale Hupac), svolge un ruolo significativo ma complementare.

La galleria di base del San Gottardo e quella del Monte Ceneri costituiscono i due elementi centrali del futuro quadro delle moderne infrastrutture ferroviarie. La prima è già in costruzione.

Per quanto riguarda la linea principale attraverso Lugano e Chiasso di fondamentale importanza è la decisione del Consiglio federale del 22 giugno 2005, che ha sbloccato una parte importante del credito d'opera per la galleria di base del Monte Ceneri. Sulla base delle informazioni in nostro possesso l'autorizzazione a costruire dovrebbe essere rilasciata dal Dipartimento federale competente a breve e i lavori preparatori dovrebbero essere avviati ancora nell'autunno di quest'anno.

A più lungo termine si prospettano ulteriori sviluppi, definiti in parte da due documenti di riferimento a cui accenniamo qui di seguito (cfr. punto 1.1 e punto 1.2).

1.1 La Convenzione concernente la garanzia delle capacità delle linee principali che collegano la nuova ferrovia transalpina alla rete ad alta capacità italiana

Questa Convenzione, ratificata dai due Parlamenti nazionali nel 2001, stabilisce i principi per sviluppare le rispettive reti ferroviarie.

Per quanto attiene l'asse del San Gottardo si prevede:

" - *a breve termine:*

- › *adattamento della sagoma e interventi mirati sugli assi Lötschberg/Sempione - Milano e San Gottardo - Novara;*

- *a medio e lungo termine:*

- › *ottimizzazione dei raccordi con l'aeroporto di Malpensa;*
- › *interventi mirati e miglioramenti tecnici, al fine di aumentare la capacità e di migliorare il tempo di percorrenza in particolare sui seguenti assi:*
 - *Lötschberg/Sempione - Novara,*
 - *Lötschberg/Sempione - Milano,*
 - *San Gottardo - Milano,*
 - *San Gottardo - Novara;*
- › *in funzione dello sviluppo delle esigenze di mercato e in base alla capacità delle infrastrutture relative ai collegamenti menzionati nell'allegato 1, si prevede sia l'ottimizzazione dei terminali esistenti, sia la messa in servizio di terminali supplementari per il trasporto combinato transalpino accompagnato e non accompagnato, al fine di migliorare le capacità dei terminali e i tempi di trasbordo;*
- › *costruzione di una nuova linea ad alta capacità da Lugano verso Milano che colleghi la NFTA alla RAC. "*

In linea con gli indirizzi fissati in questa Convenzione sono stati attivati intese e approfondimenti congiunti tra Svizzera e Italia. Menzioniamo in particolare:

- a) La "Piattaforma comune FS/FFS per la tratta Giubiasco-Cadenazzo-Luino-Laveno-Gallarate/Sesto Calende-Oleggio", sottoscritta dai due enti ferroviari nel 2001. Essa verte, in una prima fase (2005-07), ad aumentare la capacità degli attuali 50-55 a 75 treni/giorno attraverso interventi puntuali sulle infrastrutture e gli impianti di sicurezza.

In una seconda fase (2017), con misure ancora da definire ma nell'ambito della struttura attuale della linea a un binario, gli enti ferroviari perseguono un ulteriore aumento a 95 treni/giorno.

- b) Da parte italiana sono state attivate le progettazioni per l'aggiramento di Milano a est attraverso il raddoppio della linea Como-Seregno/Monza, da Bivio Rosales a Camnago e una nuova linea a doppio binario da Seregno a Bergamo. I progetti preliminari sono stati esposti nei Comuni durante il 2004.
- c) Segnaliamo inoltre che in data 17 giugno 2005 l'Ufficio federale dei trasporti ha pubblicato un bando pubblico per l'attribuzione di un mandato sullo "Studio d'opportunità Alp Transit sud: Lugano-Chiasso". Obiettivo dello studio è la scelta del tracciato della nuova linea a sud di Lugano.

Da parte italiana è annunciato uno studio parallelo volto a verificare e a confrontare i possibili tracciati per una linea a binario semplice dedicata alle merci sulla direttrice dalla Svizzera verso Luino/Laveno (Gronda ovest).

Obiettivo delle parti è di concludere gli studi entro la fine del 2006.

Per questo Consiglio è prioritaria la definizione di una soluzione per l'asse principale.

1.2 Il Messaggio concernente l'analisi delle capacità degli assi nord-sud della rete ferroviaria svizzera e la garanzia dei tracciati per le tratte rinviate della NFTA e relativo Decreto federale del 6 giugno 2005

Con questa decisione il Parlamento federale ha autorizzato il Consiglio federale ad effettuare approfondimenti sulle capacità dell'asse nord-sud e a studiare le misure necessarie per affrontare i problemi sul tappeto. Viene così di fatto ripreso il tema del completamento del progetto Alp Transit a suo tempo ridimensionato.

Entro la fine del 2007 il Consiglio federale è tenuto a sottoporre al Parlamento un programma di lavoro aggiornato con i progetti da inserire nello speciale Fondo per il finanziamento delle grandi infrastrutture ferroviarie.

2. OBIETTIVI DEL CANTONE

La strategia cantonale in materia di collegamenti ferroviari poggia sui seguenti obiettivi:

- garantire e migliorare la sua integrazione nella rete ferroviaria svizzera ed europea, in via di progressiva modernizzazione;
- assicurare il miglior allacciamento sull'asse Zurigo-Milano onde poter adempiere il suo ruolo di intermediazione tra l'area di cultura tedesca e quella di cultura italiana;
- consentire l'alleggerimento della strada nazionale A2 dal traffico soprattutto pesante, preservandone capacità sufficienti per i bisogni del traffico interno;
- creare un sistema efficiente ed attrattivo di trasporto ferroviario regionale.

A partire dagli anni '90 il Consiglio di Stato, appoggiandosi al "Progetto di grande massima per una Alp Transit Ticino", ha operato in tutte le sedi competenti per concretizzare al meglio questi obiettivi. In particolare il Consiglio federale ha stabilito nel 1999 il tracciato di Alp Transit da Biasca a Lugano/Vezia (cfr. Piano settoriale Alp Transit) seguendo la proposta cantonale.

Sappiamo che il sistema ferroviario deciso dal Parlamento nel 1998, non è tuttavia completo, contemplando in Ticino le due sole gallerie di base. Da un lato si è pertanto operato e si sta lavorando affinché la problematica della completazione dell'opera sia ripresa (cfr. pto. 1.2). Dall'altro è apparso indispensabile sostenere quegli interventi in grado di garantire efficacia e sicurezza alla linea esistente e quelli necessari per il suo risanamento fonico (cfr. pto. 3).

Parallelamente si è sviluppato il concetto del nuovo sistema ferroviario regionale Ticino-Lombardia (TILO) che, a tappe, consentirà di abbattere i tempi di percorrenza e migliorare la qualità delle prestazioni. Una prima tappa è in atto dal dicembre 2004 (orario cadenzato 30'), le altre seguiranno con il nuovo materiale rotabile (2008), il collegamento con Varese/Malpensa (2010) e il raccordo diretto Locarno-Lugano attraverso la galleria di base del Ceneri (2015).

3. PROGETTO DI RISANAMENTO FONICO E VIBRAZIONI

L'obiettivo e le risorse per il risanamento fonico della rete ferroviaria nazionale sono stati definiti nel Messaggio sulla costruzione e sul finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici del 26 giugno 1996 e nel relativo Decreto legislativo del 1998. Il popolo si è espresso in votazione popolare nel novembre del 1998.

Successivamente, il 24 marzo 2000, il Parlamento ha adottato il Decreto federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie e quello sul finanziamento del risanamento fonico. La Confederazione ha assunto il ruolo di committente per attuare un programma definito secondo i criteri e i principi operativi seguenti:

- il risanamento attivo, attraverso un intervento sul materiale rotabile;
- il risanamento passivo, attraverso la realizzazione di ripari fonici;
- il risanamento delle abitazioni attraverso la posa di finestre fonoisolanti.

Il risanamento del materiale rotabile per il traffico viaggiatori è quasi completo; quello per il traffico merci è da poco iniziato.

Per quanto riguarda il Ticino il programma di risanamento fonico con la posa di pareti è attualmente in realizzazione nei comuni di Cadenazzo, Arbedo-Castione, Giubiasco, Pollegio e Biasca, mentre nelle altre tratte le FFS stanno completando la fase di progettazione.

Da parte cantonale il tema è seguito dal profilo tecnico-fonico e da quello paesaggistico. In effetti gli interventi, pur mirando all'ottenimento della migliore protezione fonica possibile, devono essere concepiti in modo da consentire la fruizione delle particolarità storiche e culturali locali e un corretto inserimento nel paesaggio.

In questa prospettiva il Cantone ha chiesto e ottenuto che le FFS coinvolgessero nell'ambito della progettazione architetti professionisti.

La situazione del Gambarogno risulta particolarmente delicata dal profilo del raggiungimento dell'obiettivo del risanamento fonico e da quello dell'inserimento paesaggistico. Infatti, le caratteristiche insediative e topografiche della regione, con pendii ripidi e località a ridosso della linea, rendono più difficile la protezione acustica e/o comportano proposte più incisive su determinati punti di vista e sull'attrattività turistico-paesaggistica.

Il Dipartimento del territorio, già in fase di allestimento dei progetti, si è fatto promotore di alcuni incontri tra i rappresentanti delle FFS e quelli dei Comuni toccati. Segnatamente i rappresentanti del Consorzio per il Piano regolatore del Gambarogno e dell'Associazione dei Comuni. L'intento è quello di definire, prima dell'apertura della procedura di legge, soluzioni equilibrate ed efficaci e con un alto grado di consenso. Questi contatti sono ancora in corso.

Per quanto riguarda invece la problematica delle vibrazioni, il Cantone è cosciente del fatto che il passaggio dei treni può causare delle scosse fastidiose e un incremento del rumore per via solida. Il problema esiste e dovrà essere risolto al più presto. Per intervenire mancano attualmente a livello federale dei valori limite d'immissione che permettano una corretta applicazione della legislazione vigente in materia (vedi artt. 13 e 15 della Legge federale sull'ambiente).

Si rileva in ogni caso che l'UFAFP, in collaborazione con l'UFT, ha emanato una direttiva specifica per la valutazione delle vibrazioni e del rumore per via solida degli impianti ferroviari (20 dicembre 1999). Essa deve essere applicata non solo per gli impianti nuovi, ma anche per quelli esistenti che subiscono una trasformazione considerevole (incremento delle vibrazioni di almeno il 40%).

In considerazione del fatto che il traffico ferroviario sulla linea del Gambarogno subirà un aumento significativo, è nostra intenzione richiedere alle FFS di procedere al più presto con una campagna di misurazioni delle vibrazioni atte a determinare la situazione attuale nel Gambarogno.

4. LA PROBLEMATICA DELLE MERCI PERICOLOSE

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.

5. CONCLUSIONI

L'indirizzo cantonale in materia di nuove infrastrutture ferroviarie punta alla modernizzazione della linea principale via Lugano e Chiasso attraverso la costruzione di un nuovo impianto ferroviario da Biasca al confine italiano.

Sulla base dell'impostazione del progetto Alp Transit approvata dal Parlamento federale e dell'indirizzo strategico stabilito nella Convenzione tra Svizzera e Italia per l'allacciamento delle rispettive reti, la direttrice verso Lugano risulta quella principale. Il tracciato tra Lugano e Chiasso è al momento allo studio. Anche ipotesi di un tracciato complementare nel Gambarogno o comunque sulla cosiddetta "Gronda ovest" per allacciarsi in modo diretto all'area Gallarate/Novara saranno analizzate in uno studio elaborato da FS/RFI ed esaminato dalle Autorità dei due Paesi.

Riteniamo che il progetto per il risanamento fonico della linea esistente nel Gambarogno debba essere consolidato e portato a compimento, avendo evidentemente riguardo a un adeguato inserimento paesaggistico.

Un rinvio o un dilazionamento nel tempo in attesa di eventuali sviluppi costruttivi, in grado di deviare il traffico su un'altra linea, non ha dal nostro punto di vista alcun senso dati i lunghi tempi necessari all'eventuale concretizzazione delle ipotesi che dovessero emergere dagli studi di cui si è detto prima.

Nel corso dello scorso mese di luglio il Dipartimento del territorio ha incontrato i rappresentanti dell'Associazione dei Comuni del Gambarogno e della Città di Luino per un esame congiunto della situazione e per rafforzare una reciproca informazione e una collaborazione mirata.

Intendiamo confermare questi contatti con le Autorità locali e pertanto non riteniamo necessario formalizzare un nuovo gruppo ad hoc come postulato nella mozione.

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

Per il Consiglio di Stato:

La Presidente, M. Masoni
Il Cancelliere, G. Gianella