

TESTO DELL'INTERROGAZIONE

Tratta Cadenazzo-Luino

Merci pericolose: ORA SI CHIEDONO GARANZIE CONCRETE per evitare che un disastro ambientale annunciato si verifichi e in primis si chiede LA SOSPENSIONE DEL TRANSITO DI MERCI PERICOLOSE

Oggi è caduta l'ennesima frana sulla tratta ferroviaria tra il Gambarogno e il Luinese. Tratta che costeggia il Lago Maggiore/Verbania.

Richiamo le mozioni da me inoltrate il 21 marzo 2005 e il 10 ottobre 2016 e l'interpellanza del 17 febbraio 2016 sempre sul tema del transito delle merci pericolose su questa tratta e volte ad avere garanzie in merito alla sicurezza per la gente e per l'ambiente.

Il lago non finisce a Zenna sia per il Luinese, sia per il Gambarogno, sia per il Locarnese, sia per Verbania...

Con la mozione del **21 marzo 2005** si invitò il Consiglio di Stato a 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.

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 tanto passivismo su di un tema come quello delle merci pericolose che toccava vivi interessi territoriali.

Con l'interpellanza del **17 febbraio 2016** tornai a sottoporre al CdS 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** s'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.

La risposta ricevuta dal CdS non fece altro 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.

Tornai quindi nell'ottobre 2016 con una mozione (M 7305) a chiedere al CdS 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 rivendicavano nella mozione.

Da allora la tratta ferroviaria è stata potenziata, i convogli merci che vi transitano sono parecchio più lunghi e pesanti e raggiungeranno i 750 m di lunghezza, le vibrazioni che generano sono nettamente più elevate considerato anche l'importante aumento di carico e l'aumento della durata di transito. I rischi che un treno di queste dimensioni possa essere colpito da una frana o addirittura generare una frana sono sicuramente aumentati.

Il bosco che sovrasta questi ripidi pendii è parecchio invecchiato raggiungendo dimensioni esagerate rispetto alle possibilità dell'apparato radicale di sostenere vecchi tronchi di notevoli dimensioni. L'apparato radicale si nutre su meno di un metro di terreno che termina su roccia friabile.

Non va poi dimenticato che dalla parte italiana i lavori di premunizione a livello di gestione del bosco e i lavori sulla tratta sembrerebbero in fase ancora embrionale. Eppure i convogli transitano e in numero elevato.

Al Consiglio di Stato si chiede se non sia il caso di intervenire presso le FFS e l'UFT richiedendo la chiusura della linea al transito merci fintanto i lavori necessari alla messa in sicurezza di tutta la tratta non siano terminati e un'eventuale apertura al transito di merci pericolose sia accompagnata dall'istituzione di un gruppo di lavoro ad hoc come richiesto nelle precedenti mozioni e pure da garanzie di una politica incisiva di riduzione del transito di merci pericolose.

Cleto Ferrari