

MOZIONE

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

del 15 marzo 2023

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 avallata dalla Confederazione fa capo allo svincolo di Camorino e segue poi il percorso della "tirata di Cadenazzo". Anche il potenziale conflitto con il tracciato di AlpTransit attraverso il Piano di Magadino è stato rinviato a data sconosciuta.

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. L'evoluzione della tecnica ferroviaria permette oggi l'uso di locomotive ibride o elettriche con accumulatori evitando così di dover elettrificare il raccordo sull'ultimo tratto fino all'inceneritore.

I costi del raccordo ferroviario possono così essere di molto inferiori alla stima del RIA.

Le stazioni di trasbordo di Bioggio, per i rifiuti del Luganese, e nelle vicinanze di Coldrerio, per quelli del Mendrisiotto, possono anch'esse adottare questa nuova tecnologia ferroviaria ed essere inoltre interessanti per altre applicazioni o attività di trasbordo, non solo legate al trasporto dei rifiuti.

Dai dati ricevuti dall'ACR sono risultati per l'anno 2022 un trasporto di **15'000 t di RSU comunali dal centro di trasbordo di Bioggio e 8'500 t da quello della valle della Motta/Coldrerio**. A questi quantitativi si aggiungono inoltre le 47'000 t trasportati attualmente dai riciclatori autorizzati ACR direttamente dal Luganese a Giubiasco e le 11'500 t dal Mendrisiotto. Anche questi con i raccordi ferroviari proposti sono da convogliare sulla ferrovia. Da questi dati, considerando il carico medio di 15 ton per camion, si possono quantificare in ca. 4'130 i camion/anno da Bioggio e 1'330 camion/anno quelli da Coldrerio. Per un totale di ca. 5'460 camion/anno che attraversano il Ceneri e che potrebbero essere tolti dalla sempre più intasata autostrada A2 del Sottoceneri. Va inoltre considerato che i camion, dopo il trasporto dei rifiuti a Giubiasco, in gran parte ritornano vuoti nel Sottoceneri. Ciò assume peraltro importanza anche in relazione al progetto di terza corsia del PoLuMe che dovrà far fronte a un minore traffico pendolare pesante.

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, indicherebbe che dopo 5 anni l'impatto delle emissioni (PM10 e NOx) causate dai 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/m³. Poco importa se l'origine di questi aumenti non sono 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 collegamento internet: <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, anche a seguito dell'esaurimento di quella di Lostallo/Sorte.

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 o a batterie. Il raccordo ferroviario serve poi in futuro per il trasporto delle scorie in discarica.

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. Per maggiori info, vedi: www.railwalley.org

In conclusione

Tramite la presente mozione si chiede al Consiglio di Stato di far eseguire sulla base della situazione attuale e di quella prevedibile 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 Bioggio-Manno) all'inceneritore di Giubiasco, e in futuro anche delle scorie quando la capacità della discarica di Lostallo/Sorte sarà esaurita.

Massimiliano Ay
Crivelli Barella - Ferrari -
Lepori - Quadranti - Seitz