

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Alptransit ad ogni costo?

La tratta incompiuta di Alp Transit a sud del traforo del Gottardo fino al confine sud del Cantone è fonte di molte discussioni e critiche sin dal momento della sua nascita. Il recente incidente del 10 agosto 2023 con il deragliamento di un treno merci in galleria rispettivamente il rinvio a dopo il 2050 di nuovi investimenti in Ticino per il completamento della rete ferroviaria a sud di Biasca hanno ovviamente e giustamente riaperto il dibattito. Si sottolinea soprattutto il qualificato lavoro di sensibilizzazione e di informazione fornito da sempre dall'associazione "Pro Gottardo – Ferrovia d'Europa" ([www.progottardo.ch/it/documentazione](http://www.progottardo.ch/it/documentazione)).

In questo contesto i sottoscrittenti deputati desiderano porre l'attenzione del Consiglio di Stato su due temi specifici correlati al traffico ferroviario che riteniamo meritino attenzione e risposte concrete; i **pericoli** e i **rumori**.

Considerati

#### Per i pericoli

- Il rapporto dell'Ufficio federale dei trasporti, citato nell'art del CdT del 16 agosto 23, sullo stato insoddisfacente dei treni CARGO che porta a concludere che il recente deragliamento non dovrebbe meravigliare nessuno.
- Il fatto che questi treni attraversano fuori terra zone residenziali densamente abitate.
- L'evidenza che vengono trasportate anche merci pericolose. Nel caso dell'incidente le FFS si sono affrettate a dire che i vagoni potenzialmente pericolosi erano in fondo ma fortunatamente erano vuoti.

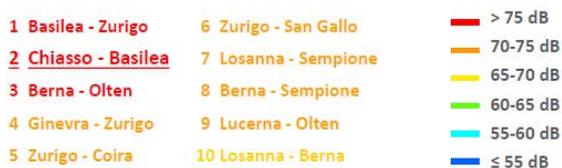
#### Per i rumori

- Il costante aumento del traffico di treni merci, soprattutto notturno.
- La forte sollecitazione della tratta Bodio – Bellinzona tra le più trafficate in Svizzera

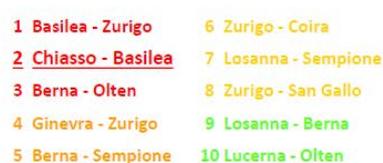
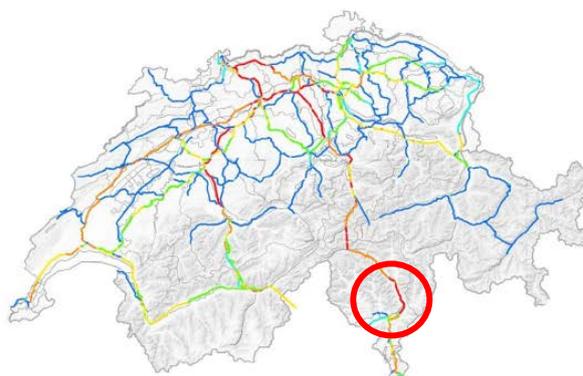
## valutazione del traffico ferroviario

livello di emissione sonora sulla rete ferroviaria FFS in Svizzera

livelli emissione sonora effettivi nel periodo diurno (06:00 - 22:00)

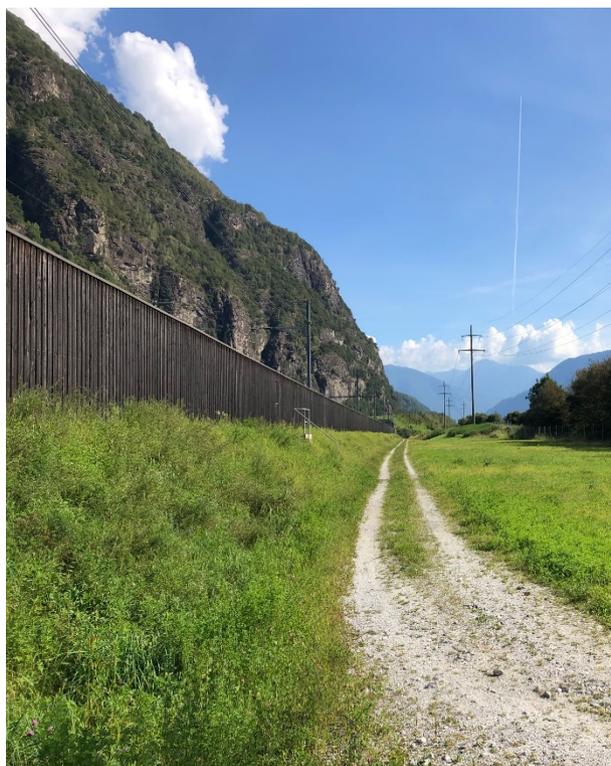


livelli emissione sonora effettivi nel periodo notturno (22:00 - 06:00)



Arch. Stefano Pedersoli dello studio Bonalumi Ferrari Partner SA (02.03.22)

- La perizia ordinata dal comune di Riviera allo studio ing. Bonalumi/Ferrari che evidenzia il forte inquinamento fonico e di vibrazioni del traffico ferroviario.
- L'osservazione che i ripari fonici sono stati posati in modo parziale e piuttosto strano; lungo la tratta; mancano in zone residenziali e sono invece presenti in campagna, così come mancano completamente ripari fonici nelle zone delle stazioni ferroviarie che coincidono con zone abitate



Ripari fonici in campagna



Nessun riparo nell'abitato



Stazione di Bellinzona senza ripari verso la zona residenziale di Daro

Si chiede al Consiglio di Stato

#### Per i pericoli

1. Cosa è stato intrapreso dal Consiglio di Stato nei confronti di FFS e FFS/Cargo per accertarsi della tipologia del materiale pericoloso trasportato?
2. Esiste una pianificazione e una prospettiva temporale per il rinnovo del materiale rotabile che non si limiti alla sola questione dei freni in ghisa ormai risolta?
3. Partiamo dal presupposto che esista un'analisi dei rischi incidenti in galleria Altransit. Ma esiste lo stesso approccio per incidenti lungo la tratta a cielo aperto, in particolare nelle zone densamente abitate? Chi se ne deve occupare?

#### Per i rumori

4. Il Consiglio di Stato è a conoscenza dei risultati della perizia Bonalumi/Ferrari ordinata dal comune di Riviera? (*Relazione tecnica numero 2656-RT-001a "Rilievi e analisi di immissioni foniche e vibrazioni generate dal traffico ferroviario nel comune di Riviera" del 30 agosto 2021*)
5. Il Consiglio di Stato condivide l'affermazione (Presenza di posizione dello studio d'ingegneria Bonalumi Ferrari Partner SA, 28.11.22 a pag 7) secondo la quale *"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."*?
6. Il Consiglio di Stato è in grado di confermare che l'impatto relativo a rumori e vibrazioni misurato nel quartiere di Osogna si riproduce verosimilmente anche nel resto della tratta a cielo aperto a sud del portale?
7. Considerando il fatto che in prossimità delle stazioni, a esempio quelle di Bellinzona e Giubiasco, esistono estese zone residenziali non protette da nessun tipo di barriere fonoassorbenti, che è oggettivo l'aumento del traffico, in particolare traffico merci notturno, che inoltre in stazione spesso questi treni sono in frenata oppure devono seguire un cambio di binari (rumori ulteriori), il tema dell'inquinamento fonico si acuisce ulteriormente. A questo si aggiunge un impianto audio impostato per sordi che dalle 0700 alle 2000 annuncia incessantemente ogni treno, soprattutto domenica mattina con la stazione deserta.  
Il Consiglio di Stato e i suoi uffici competenti ne è consapevole? Ha già effettuato delle verifiche e delle misurazioni? Quali misure di contenimento del rumore sono state richieste al momento del rilascio della licenza edilizia per la nuova stazione FFS di Bellinzona?
8. Il Consiglio di Stato agisce in applicazione della Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente (LALPAmb) e del relativo Regolamento di applicazione

dell'ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (ROIF) che definisce le basi legali applicabili in questo contesto.

Quali strumenti sono a disposizione del Consiglio di Stato per poter proteggere la popolazione residente da questo accresciuto inquinamento fonico? Si è fatto parte attiva nei confronti degli Uffici federali competenti per valutare i possibili correttivi?

9. Il Consiglio di Stato e per esso il DT, ha espresso la volontà di lottare contro l'inquinamento fonico e le immissioni foniche moleste, tant'è che ha promosso la posa di asfalto fonoassorbente sulle strade cantonali. Non sarebbe coerente adoperarsi con la stessa intensità e convinzione anche nei confronti delle FFS per limitare anche questa fonte di rumore?
10. Risulta al Consiglio di Stato che le FFS hanno preferito sussidiare la sostituzione di finestre piuttosto che posare pareti fonoassorbenti lungo la tratta ferroviaria? Il Consiglio di Stato dispone dell'ammontare di questi contributi rispettivamente è a conoscenza di quanto sarebbe stato il costo per la posa di pareti foniche?

**Per entrambi i temi**

11. Quando e in che modo il Consiglio di Stato ha avuto o intende avere incontri con l'Ufficio federale dei trasporti e/o con l'Ufficio federale dell'ambiente per discutere le problematiche indicate?
12. Il Consiglio di Stato non ritiene che la salvaguardia della qualità di vita nel ristretto fondovalle ticinese rappresenti un argomento da considerare e ribadire con fermezza nel richiedere l'indispensabile completamento del tragitto a sud del portale della galleria AlpTransit?

Tiziano Zanetti  
Caprara - Terraneo

Allegato:

- Presa di posizione dello studio di Ingegneria Bonalumi/Ferrari del 28.11.2022