

Consiglio di Stato
Piazza Governo 6
Casella postale 2170
6501 Bellinzona
telefono +41 91 814 41 11
fax +41 91 814 44 35
e-mail can@ti.ch
web www.ti.ch

Repubblica e Cantone
Ticino

Il Consiglio di Stato

Signor
Tiziano Zanetti
e cofirmatari
Deputati al Gran Consiglio

Interrogazione n. 122.23 del 13 settembre 2023 AlpTransit ad ogni costo?

Signori deputati,

ci riferiamo all'atto parlamentare citato in oggetto e, prima di entrare nel merito delle puntuali risposte alle vostre domande, vorremmo introdurre le questioni da voi poste con delle informazioni di carattere generale.

Politica del trasferimento delle merci su ferrovia

Il trasporto merci su ferrovia, in particolare quello in transito attraverso le Alpi, ha conosciuto una rapida crescita negli ultimi decenni, permettendo al contempo di ridurre in maniera altrettanto marcata il transito di veicoli pesanti e il loro impatto ambientale.

Dopo l'accettazione dell'iniziativa popolare «Iniziativa delle Alpi» del 1994, nella Costituzione federale è stato sancito il mandato di trasferimento del traffico merci in transito attraverso le Alpi dalla strada alla rotaia. La legge sul trasferimento del traffico merci esige una riduzione del numero di transiti di veicoli merci pesanti (autocarri, autoarticolati e autotreni) svizzeri ed esteri attraverso le Alpi svizzere dagli 1,4 milioni all'anno del 2000 a 650'000. A tale scopo sono stati definiti e applicati tutta una serie di strumenti, fra i quali citiamo in particolare:

- la tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni (TTPCP): dall'inizio del 2001 i camion che circolano sulle strade svizzere pagano una tassa proporzionale alla distanza percorsa, al peso e alla categoria per emissioni inquinanti del veicolo. Due terzi delle entrate della TTPCP vanno ad alimentare il Fondo per l'infrastruttura ferroviaria (FIF), con il quale è stata finanziata anche AlpTransit;
- la modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria: la Svizzera ha costruito AlpTransit e il corridoio di 4 metri sull'asse del San Gottardo con investimenti pari a circa 24 miliardi di franchi. Grazie alle gallerie di base del San Gottardo, del Ceneri e del Lötschberg e al profilo uniforme, le condizioni di trasporto sono migliorate e i tempi di percorrenza tra nord e sud sono più brevi.

Grazie a questi strumenti e misure il numero di veicoli merci pesanti che attraversano le Alpi svizzere su strada si è ridotto a meno di 900'000 l'anno. Senza di esse, a causa della costante tendenza al rialzo nel traffico merci, si stima che oggi circa 800'000 camion in più all'anno valicherebbero le Alpi. In Svizzera, nel traffico merci transalpino la ferrovia detiene una quota di mercato di circa il 74%.

Lo scrivente Consiglio, nella sua presa di posizione del 12 ottobre 2022 sul rapporto sullo stato dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria e sulla prospettiva Ferrovia 2050, ha tuttavia indicato al Consiglio Federale che non ritiene necessario un ulteriore aumento delle capacità complessive dell'insieme dei due assi del San Gottardo e del Lötschberg, considerato che a medio-lungo termine i transiti ferroviari europei attraverso le Alpi potranno sfruttare i potenziamenti in fase realizzativa nelle nazioni a noi vicine. Ha pure evidenziato che l'obiettivo prioritario è di garantire, accanto al raggiungimento degli obiettivi di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, un'alta qualità di vita alla popolazione residente, includendo evidentemente anche le problematiche da voi sollevate dei pericoli e dei rumori.

Sicurezza della popolazione e dell'ambiente

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. L'autorità esecutiva per l'applicazione dell'OPIR alle imprese di trasporto ferroviario è l'UFT.

Nell'ambito della sicurezza, la politica federale al trasferimento del traffico pesante, in particolare delle merci pericolose dalla strada alla ferrovia, costituisce un vantaggio. Infatti il trasporto delle merci pericolose su ferrovia presenta uno standard di sicurezza più elevato e notevoli benefici rispetto al trasporto su strada.

Rumori

Per limitazione delle emissioni di rumore si intendono tutti gli interventi atti a prevenire la produzione di rumore, a impedirne o limitarne la propagazione e a proteggere dalle immissioni foniche le persone esposte al rumore in vicinanza di una fonte inquinante.

Occorre fare una distinzione tra limitazione delle emissioni di nuovi impianti (per es. linea AlpTransit) e di impianti esistenti (per es. linea FFS), che sono quelli antecedenti l'entrata in vigore della Legge federale sulla protezione dell'ambiente (LPAmb) e per i quali è previsto il risanamento fonico.

Il risanamento fonico delle ferrovie, che attualmente in Ticino può essere considerato concluso, si fondava sulla Legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie (LRFF) e sulla relativa Ordinanza di applicazione (ORFF).

Esso è stato raggiunto conformemente a quanto previsto dagli articoli 1 e 2 LRFF mediante:

- provvedimenti tecnici volti a limitare le emissioni dei veicoli ferroviari;
- provvedimenti edili volti a limitare le emissioni di impianti ferroviari fissi esistenti;
- provvedimenti d'isolamento acustico sugli edifici esistenti.

Il rumore deve essere limitato in primo luogo alla fonte, risanando il materiale rotabile, ovvero equipaggiando i convogli ferroviari con materiali che generano meno rumore. Tale provvedimento offre vantaggi e benefici a tutti coloro che sono colpiti dal rumore ferroviario. Se questi interventi tecnici risultano insufficienti per rispettare i valori limite d'esposizione al rumore fissati dall'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF), si può procedere con la costruzione di ripari fonici sulla via di propagazione del rumore. Queste misure costruttive, poste tra la fonte di rumore e l'immobile da proteggere, hanno la funzione di limitare la trasmissione delle emissioni acustiche. Come ultima ratio è prevista l'installazione delle misure d'isolamento acustico sugli edifici (finestre fonoisolanti). Queste misure ultime sono accessorie ed entrano in considerazione solo nel caso in cui gli altri due tipi di provvedimento non siano sufficienti, siano inattuabili tecnicamente o siano insostenibili dal profilo finanziario.

L'obiettivo del risanamento fonico delle ferrovie, di competenza dell'UFT, era il rispetto dei valori limite d'immissione (VLI), tuttavia l'intento legislativo veniva considerato raggiunto allorquando lungo tutta la rete ferroviaria svizzera i provvedimenti sul materiale rotabile e quelli edili avessero permesso di proteggere almeno due terzi della popolazione esposta al rumore, con livelli sonori superiori ai VLI. Il terzo rimanente della popolazione toccata doveva essere protetto tramite misure d'isolamento acustico sugli edifici (art. 2 cpv. 3 LRFF).

Competenze

Come già sottolineato, l'autorità esecutiva per l'applicazione delle norme legate alla sicurezza e quelle per il risanamento fonico delle ferrovie è l'UFT. Nonostante le competenze siano allocate a livello federale, Il Consiglio di Stato, nel contesto della promozione del trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia, sostiene

un'applicazione rigorosa delle basi legali applicabili al fine di garantire nel tempo la protezione della popolazione residente.

Fatta questa premessa generale, rispondiamo di seguito alle vostre domande.

1. Cosa è stato intrapreso dal Consiglio di Stato nei confronti di FFS e FFS/Cargo per accertarsi della tipologia del materiale pericoloso trasportato?

Per quanto riguarda i pericoli rappresentati dal trasporto delle merci pericolose, non è importante conoscere nel dettaglio la tipologia del materiale pericoloso trasportato, bensì il rischio per la popolazione e per l'ambiente rappresentato dal trasporto di queste merci. Il Consiglio di Stato è a conoscenza di questi rischi grazie alla pubblicazione dell'UFT "Rischi per la popolazione e l'ambiente derivanti dal trasporto di merci pericolose su ferrovia - Valutazione aggiornata dei rischi su tutta la rete 2018", del 01.02.2021. Per la tratta ferroviaria in Ticino, il rischio per la popolazione è generalmente sopportabile. Unicamente presso la stazione di Bellinzona vi è un segmento che presenta un rischio situato nella parte bassa della zona di transizione del grafico che permette di visualizzare il rischio.

Sempre in base alla valutazione dell'UFT del 2018, per quanto riguarda il rischio per l'ambiente, esistono attualmente in Ticino due tratti di ferrovia per una lunghezza complessiva di 0.8 km dove il rischio è risultato non sopportabile per le acque superficiali. Per un tratto di ferrovia di una lunghezza di 0.3 km il rischio è invece risultato non sopportabile per le acque sotterranee.

I servizi del Dipartimento del territorio richiedono con inflessibilità la messa in opera rigorosa di tutte le misure atte a ridurre il rischio residuo, per risolvere quanto prima le situazioni puntuali ritenute non soddisfacenti. Come già spiegato nell'introduzione, l'autorità esecutiva per l'applicazione dell'OPIR alle imprese di trasporto ferroviario è l'UFT.

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?

Nell'ambito della sicurezza dei trasporti, sono definite le responsabilità delle imprese di trasporto e quelle dell'UFT.

Per quanto riguarda la sicurezza del materiale rotabile le imprese di trasporto sono tenute a:

- Uniformarsi costantemente alla normativa giuridica vigente, adeguando - nel caso del materiale rotabile - in particolare le prescrizioni relative all'esercizio e alla manutenzione dei veicoli (locomotive, carri e carrozze).
- Fornire gli attestati di sicurezza richiesti per l'ottenimento dell'omologazione e dell'autorizzazione d'esercizio del materiale rotabile da impiegare. Inoltre, emanare le prescrizioni interne necessarie a garantire che la manutenzione del materiale rotabile sia svolta secondo le indicazioni del produttore.

- Controllare il materiale rotabile impiegato ed effettuare i relativi lavori di manutenzione, documentando tali attività. Le eventuali perturbazioni nell'esercizio del materiale rotabile vanno costantemente analizzate al fine di integrare le misure preventive del caso nelle relative prescrizioni.

L'UFT, nell'ambito delle sue responsabilità di controllo, adegua regolarmente le prescrizioni vigenti, omologa il nuovo materiale rotabile e rilascia le autorizzazioni d'esercizio, verifica che l'impresa sia organizzata in modo da garantire l'attuazione delle prescrizioni e la sicurezza dei trasporti.

Nel contesto descritto, la pianificazione e le prospettive temporali per il rinnovo del materiale rotabile sono gestite dalle diverse imprese di trasporto, con il controllo dell'UFT.

Lo scrivente Consiglio, già nel 2016, si era attivato per richiedere espressamente all'UFT di aumentare il numero di controlli effettuati sui treni con merci pericolose, in particolare quelli alla frontiera, rendendoli molto frequenti se non sistematici. Era stato chiesto inoltre di inasprire le sanzioni in caso di non conformità, in modo da sostenere un reale effetto deterrente e preventivo.

Nella risposta del 24 giugno 2016, l'UFT – considerando i controlli già effettuati sui treni merci e i dispositivi di monitoraggio dei treni presenti lungo la linea ferroviaria – confermava di non ritenere necessario di intensificare i controlli eseguiti e neppure di obbligare le imprese ferroviarie a controllare tutti i treni in dogana. Faceva notare inoltre che per tale attività mancava una base legale conforme.

3. Partiamo dal presupposto che esista un'analisi dei rischi incidenti in galleria AlpTransit. Ma esiste lo stesso approccio per incidenti lungo la tratta a cielo aperto, in particolare nelle zone densamente abitate? Chi se ne deve occupare?

Come già indicato alla risposta alla domanda no. 1, i risultati della valutazione del rischio per la popolazione e per l'ambiente, per tutta la rete ferroviaria che attraversa il nostro Cantone, sono riassunti nella pubblicazione dell'UFT del 01.02.2021.

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)

La relazione tecnica, che presenta i risultati dei rilievi e delle analisi di immissioni foniche e vibrazioni generate dal traffico ferroviario, è una perizia ordinata dal comune di Riviera e non si riferisce ad alcun progetto specifico. Riguardo ai suoi risultati l'Ufficio della prevenzione dei rumori, che è il servizio tecnico competente in materia del Dipartimento del territorio, è stato consultato e informato il 17 marzo 2022 dall'UFT, che lo ha invitato a prendere posizione.

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.”?*

Il Consiglio di Stato ritiene che il modo in cui il rumore viene percepito dalle persone è in buona parte soggettivo e dipende dal tipo e dall'entità dello stesso. Il rumore ferroviario in generale è percepito come meno fastidioso rispetto a quello stradale, che è più continuo e persistente, perché si manifesta solitamente con intervalli di quiete più lunghi.

Grazie all'introduzione nel corso di questi ultimi anni di treni più silenziosi, si è registrata un'ulteriore riduzione del rumore del traffico ferroviario. I carri merci oggi sono circa 10 dB più silenziosi rispetto all'inizio delle misurazioni effettuate dall'Ufficio federale dei trasporti nel 2003. Si tratta di una differenza corrispondente quasi a un dimezzamento del volume sonoro percepito, che compensa ampiamente il rumore causato dall'aumento del traffico merci.

L'impegno volto a ridurre il rumore del traffico ferroviario continuerà anche in futuro, in particolare attraverso la promozione di nuove ricerche e innovazioni. In primo piano vi sono progetti che prevedono un perfezionamento di veicoli e componenti di binari sotto il profilo acustico, al fine di diminuire ulteriormente il rumore alla fonte.

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?

Il Consiglio di Stato non ha sufficienti elementi per poter confermare che l'impatto dovuto ai rumori e alle vibrazioni misurato ad Osogna si può riscontrare anche sul resto della tratta ferroviaria a cielo aperto a sud del portale.

Per quanto riguarda il rumore ferroviario, si può ritenere come la situazione attuale sia migliore rispetto alle previsioni formulate nell'ambito del risanamento fonico, a vantaggio della popolazione esposta al rumore. Infatti, i provvedimenti di protezione fonica approvati e messi in atto con il risanamento fonico delle FFS sono stati definiti in base a emissioni foniche più elevate rispetto a quelle effettive odierne, che vengono rilevate dall'UFT tramite un monitoraggio continuo del rumore della ferrovia. Il numero dei superamenti dei valori limite prescritti dall'OIF risulterebbe pertanto inferiore rispetto a quanto preventivato. Giova, infatti, ricordare come in questi ultimi anni il miglioramento del materiale rotabile abbia favorito una notevole riduzione delle emissioni foniche. Con l'introduzione a partire dal 1 gennaio 2020 di nuovi valori limite più restrittivi per le emissioni dei vagoni merci, che ha di fatto consentito un divieto di transito per i vagoni merci con freni a ceppi in ghisa, sono state misurate delle emissioni foniche sensibilmente più basse rispetto al passato.

Per quanto concerne, invece, le vibrazioni e il rumore trasmesso per via solida, occorre ricordare che ad oggi non vi è ancora una specifica Ordinanza in materia, motivo per cui gli uffici federali competenti adottano in questi casi una prassi secondo la quale, nel caso di interventi direttamente sulla sovra- e sottostruttura ferroviaria, le FFS procedono con

una verifica sulla necessità o meno di adottare efficaci misure di contenimento in grado di ridurre gli effetti.

7. Considerando il fatto che in prossimità delle stazioni, ad 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?

In generale in Ticino tutti i progetti ferroviari e di risanamento fonico, che sono stati realizzati lungo la linea ferroviaria, hanno dovuto seguire le relative procedure di approvazione dei piani e rispettare le disposizioni legali in materia di protezione dell'ambiente e di gestione del territorio. La progettazione delle opere antirumore (ad es. ripari fonici) è sempre stata affiancata da studi specialistici dettagliati sull'efficacia tecnica e sull'impatto paesaggistico dei provvedimenti edili. Nell'ambito delle procedure di approvazione i risultati di questi studi sono stati esaminati con attenzione dalle istanze cantonali e federali competenti, che hanno provveduto a porre, laddove necessario, tutte le condizioni essenziali. Lo scrivente Consiglio ritiene che questi studi ed approfondimenti siano risultati sufficienti per garantire il rispetto delle disposizioni legali in materia di tutela ambientale e territoriale.

In prossimità della stazione di Bellinzona, nell'ambito del progetto risanamento fonico e del successivo progetto ferroviario del terzo binario e fermata Indipendenza, vi è stata la possibilità di realizzare delle protezioni foniche solo parziali ad altezze piuttosto limitate, che non hanno permesso di ridurre le immissioni foniche al di sotto dei valori limite d'esposizione al rumore dell'OIF. Per garantire il rispetto dei VLI presso la maggior parte degli edifici esposti al rumore sarebbero stati necessari ripari fonici con estensioni e altezze maggiori, che però non si sono rivelate sostenibili da un punto di vista dell'inserimento paesaggistico. Secondo le valutazioni svolte, tenuto conto anche delle peculiarità morfologiche sfavorevoli del territorio, la realizzazione di questi provvedimenti è risultata sproporzionata, in particolare nel comparto a monte dell'area della stazione (comparto Daro).

Per poter rispettare i valori limite sarebbero state necessarie delle pareti antirumore anche nell'area dell'entrata principale della stazione. Queste misure sono però risultate in contrasto con l'obiettivo di migliorare l'accesso degli utenti ai marciapiedi ferroviari. A fronte di questo interesse preponderante, è stata quindi concessa la facilitazione all'impianto ferroviario secondo l'art. 14 dell'OIF e sono state installate finestre fonoisolanti presso gli edifici con i locali sensibili al rumore.

In seguito, nell'ambito della procedura edilizia sono state rilasciate anche altre licenze edilizie per la sistemazione dell'edificio della stazione ferroviaria di Bellinzona, nelle quali sono state imposte tutte le condizioni necessarie per il rispetto delle disposizioni legali in materia di rumore, che imponevano l'adozione di misure di limitazione delle emissioni per gli impianti tecnici.

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?

Il Consiglio di Stato è cosciente del fatto che l'impatto acustico causato dalla linea ferroviaria in alcuni comparti e aree del proprio territorio è sempre presente e che la situazione dal profilo dell'inquinamento fonico non può ancora essere considerata ovunque ottimale. Occorre però sottolineare come il risanamento fonico ferroviario di competenza dell'UFT abbia favorito un deciso miglioramento rispetto al passato, che ha permesso di proteggere almeno due terzi della popolazione esposta al rumore a livelli sonori superiori ai VLI, come previsto dalla legge. In questo ambito si rileva come il Cantone sia stato coinvolto in fase di consultazione e abbia avuto modo di formulare le proprie osservazioni che, se ritenute appropriate, sono state riprese dall'autorità federale nelle decisioni di approvazione dei piani.

D'altra parte il rumore causato dalla ferrovia è un tema sempre attuale, sul quale il Cantone intende mantenere alta l'attenzione per fare in modo che l'impatto fonico venga ulteriormente ridotto. I rappresentanti degli Uffici cantonali preposti prendono parte ai vari gruppi di lavoro che coinvolgono anche gli Uffici federali competenti, all'interno dei quali vengono discussi e proposti gli eventuali correttivi applicabili nell'interesse della protezione della popolazione.

9. 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?

Il risanamento fonico delle strade cantonali è un compito che spetta all'autorità cantonale, che ha avuto la possibilità di elaborare e portare avanti una propria strategia indipendente, che prevedeva provvedimenti alla fonte, ovvero pavimentazioni fonoassorbenti e un'eventuale riduzione della velocità, interventi efficaci su tutto il territorio con effetti benefici anche sul rumore di fondo.

Il risanamento fonico delle ferrovie compete invece essenzialmente alle autorità federali. Il Cantone su questo tema non ha potere decisionale e il suo margine di manovra risulta è molto più limitato se non nullo rispetto al risanamento fonico stradale. Esso viene sentito solo in fase di consultazione e il suo parere non è vincolante.

Come già citato in precedenza, il presente Consiglio intende comunque prodigarsi affinché si riesca ad ottenere una diminuzione dell'impatto fonico anche nei comparti territoriali in cui il risanamento fonico della ferrovia è tuttora insoddisfacente.

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?

Nell'ambito del risanamento fonico, le FFS hanno posato sia pareti foniche lungo la linea ferroviaria, laddove tali interventi si sono dimostrati sostenibili e proporzionali secondo un'analisi costi-benefici regolamentata a livello federale, sia finestre fonoisolanti nei casi in cui vi erano i presupposti.

Si dispone solo dei dati per l'esecuzione dei provvedimenti d'isolamento acustico sugli edifici esistenti (finestre fonoisolanti) realizzati in tutto il Ticino, i cui costi sostenuti complessivamente si aggirano intorno ai 16.5 mio di franchi. È più difficile stimare il costo che sarebbe stato necessario per la posa di pareti foniche lungo la tratta ferroviaria, dove le FFS hanno ottenuto una formale facilitazione dall'autorità federale competente che ha consentito loro di limitarsi a sussidiare la sostituzione di finestre piuttosto che posare i ripari fonici.

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?

In passato, rappresentanti del Cantone a vario livello – sia politico sia tecnico – hanno avuto modo di discutere ampiamente con gli Uffici federali competenti dei temi oggetto della presente interrogazione. I collaboratori dei servizi tecnici preposti partecipano regolarmente a riunioni e gruppi di lavoro attraverso i quali, grazie alla partecipazione delle autorità federali, vi è l'occasione di affrontare queste tematiche e seguire i relativi sviluppi.

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?

Come indicato nell'introduzione, il Consiglio di Stato ribadisce con fermezza la necessità di raggiungere gli obiettivi di trasferimento delle merci dalla strada alla ferrovia garantendo al contempo la qualità di vita alla popolazione residente. In questo senso, considerando anche l'obiettivo dell'aumento dell'offerta ferroviaria del traffico viaggiatori su brevi e medie distanze evidenziato dalla prospettiva Ferrovia 2050, si ritiene indispensabile e prioritario pianificare la separazione dei flussi di traffico per alleggerire il carico sulle aree densamente abitate.

In questo contesto, il proseguimento di AlpTransit a sud del portale della galleria di base del San Gottardo è indubbiamente un progetto molto importante per il Ticino e il Consiglio di Stato intende ribadire la richiesta di realizzare in futuro anche le nuove tratte Biasca sud-Camorino (linea della Riviera e aggiramento di Bellinzona) e Vezia-Chiasso, come d'altronde previsto nella scheda di Piano direttore M6 "AlpTransit e progetti federali d'infrastruttura ferroviaria".

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 20 ore.

Vogliate gradire, signori deputati, i sensi della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente

Raffaele De Rosa

Il Cancelliere

Arnaldo Coduri

Copia a:

- Divisione dell'ambiente (dt-da@ti.ch)
- Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità (dt-dstm@ti.ch)
- Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (dt-spaas@ti.ch)
- Sezione della mobilità (dt-sm@ti.ch)
- Ufficio della prevenzione dei rumori (dt-spaas@ti.ch)
- Ufficio della gestione dei rischi ambientali e del suolo (dt-spaas@ti.ch)