

MOZIONE

Alpransit in Ticino; rumori e pericoli da gestire con maggior determinazione grazie a studi specialistici

del 15 aprile 2024

Nell'autunno 2023 è stata presentata un'interpellanza al Consiglio di Stato riguardante la situazione di Alpransit al Sud delle Alpi.

L'atto parlamentare era stato inoltrato dal sottoscritto e dai colleghi di Gran Consiglio Bixio Caprara ed Omar Terraneo.

Simile atto veniva trasmesso ai Municipi di Riviera (da parte del Consigliere Comunale Enea Rossetti) e della Capitale dal primo firmatario dell'attuale mozione.

Punto centrale dell'interpellanza risultava essere la perizia commissionata dal Comune di Riviera in merito ai rumori e alle vibrazioni generati dai numerosi convogli che attraversano a cielo aperto da Pollegio a Sant'Antonino il territorio del Sopraceneri.

Preoccupanti però sono le risultanze oggettive di questa perizia che indica chiaramente come *“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.”*

Un secondo punto dell'interpellanza chiedeva una presa di posizione relativa alla gestione dei pericoli correlati al passaggio di un numero sempre più importanti di treni Cargo sul territorio ticinese che l'incidente nella galleria di base del Gottardo del 10 agosto 2023 ha ben evidenziato.

Il Consiglio di Stato ha risposto all'interpellanza con la RG 366 del 24 gennaio 2024. Purtroppo la risposta è poco convincente e i toni per nulla rassicuranti.

Per quanto concerne il tema rumori e vibrazioni:

- 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”* e che *“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”*.
- *“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.”*

Le spiegazioni esposte dal Consiglio di Stato per motivare le misure sostitutive decise non convincono e confermano il grande carico a livello di emissioni fonico al centro della città di Bellinzona. Ricordiamo che praticamente tutte le stazioni ferroviarie delle maggiori città svizzere sono non a caso coperte e praticamente completamente chiuse. Stazioni chiuse permettono evidentemente di contenere le emissioni foniche verso l'esterno della struttura e quindi verso le zone residenziali, in genere numerose, in prossimità di ogni stazione ferroviaria.

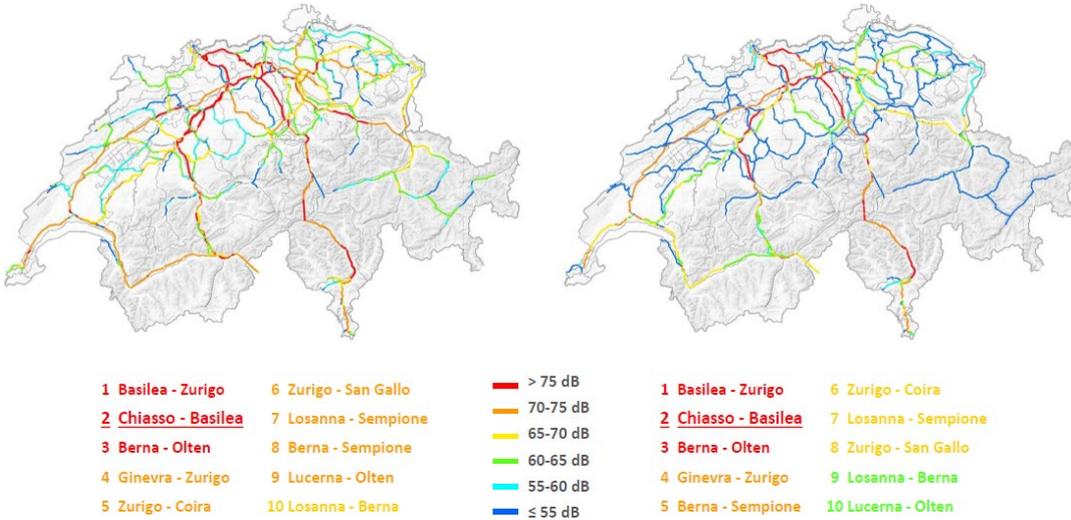
Di seguito riproponiamo le rappresentazioni grafiche già indicate nel precedente atto parlamentare:

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)



Nella sua risposta il CdS conferma di volersi impegnare “*affinché si riesca ad ottenere una diminuzione dell’impatto fonico anche nei comparti territoriali in cui il risanamento fonico della ferrovia è tuttora insoddisfacente*” ma mette i piedi avanti precisando che “*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 ...*”

Oltre al rumore l’interpellanza sollevava il tema dei **rischi di incidenti** anche tenendo conto del deragliamento dello scorso anno all’interno della galleria di base del Gottardo. Incidente che porta a riflettere sulle eventuali conseguenze di un simile incidente in una zona residenziale con la presenza di sostanze pericolose nei vagoni deragliati. Ricordiamo infatti che le FFS si sono subito preoccupate di precisare che il treno deragliato non trasportava sostanze pericolose. Ma è stato un puro caso.

Il CdS ricorda che l’Ordinanza federale sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR) 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)

In particolare lascia molto perplessi la successiva affermazione: “*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.*”

Il CdS ribadisce che l’autorità responsabile della gestione dei rischi è l’Ufficio federale dei trasporti ammettendo che lo stesso UFT sembrerebbe essere poco ricettivo alle richieste del Cantone.

Proprio a seguito delle risposte date dal CdS e dalle cartine sopra i sottoscritti deputati inoltrano la presente mozione volta a far eseguire uno studio aggiornato sull’impatto fonico e sui rischi in caso di incidenti su tutta la tratta di Alptransit a cielo aperto tra Pollegio e Chiasso.

Questi studi sono la premessa imprescindibile per avere gli argomenti necessari e indispensabili nelle trattative con l’autorità federale. Argomenti che possono costituire una solida base per poter

spingere la politica federale a chinarsi immediatamente sul completamento della tratta di Alp Transit a sud della galleria di base con le opere previste a progetto e non realizzate quali, il binario di sorpasso in direzione Sud ed il "Salto montone" in zona Giustizia a Biasca, l'aggiramento della Riviera e la circonvallazione di Bellinzona con il completamento a sud di Lugano per il proseguo del traffico merci verso l'Italia in sicurezza per i centri urbani limitando al massimo gli influssi negativi del rumore e delle vibrazioni provocati dai convogli merci.

Il Ticino non può certamente attendere fino al 2050, come affermato dalle FFS, per tornare a discutere di questo tema fondamentale per la qualità di vita e la sicurezza dei cittadini del nostro Cantone.

I mozionanti ricordano oltretutto che le opere summenzionate per il completamento del percorso non erano una mera promessa al momento della proposta di esecuzione di Alptransit al Sud delle Alpi ma bensì parti integranti del progetto e dell'investimento approvati.

Oggi il progetto si presenta evidentemente monco, con tutta una serie di aspetti molto problematici che sono semplicemente inaccettabili e gli studi richiesti dovranno permettere di raccogliere i dati necessari per rivedere la situazione con una tempistica diversa da quella prevista attualmente!

Per il Gruppo PLR
Tiziano Zanetti,
Caprara - Terraneo