

Messaggio

numero
8514

data
11 dicembre 2024

competenza
DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO

Rapporto sulla mozione del 15 aprile 2024 presentata da Tiziano Zanetti e cofirmatari per il Gruppo PLR “AlpTransit in Ticino; rumori e pericoli da gestire con maggior determinazione grazie a studi specialistici”

Signor Presidente,
signore deputate e signori deputati,

il 13 settembre del 2023 è stata presentata allo scrivente Consiglio l'interrogazione n. 122.23, con domande sulla situazione del progetto AlpTransit a Sud delle Alpi e sui temi dei pericoli e dei rumori correlati al traffico ferroviario. La Mozione oggetto del presente Messaggio è stata depositata a seguito delle risposte fornite dal Consiglio di Stato all'interrogazione n. 122.23 e considerando le rappresentazioni grafiche che mostrano il livello di emissione sonora sulla rete ferroviaria in Svizzera. Viene richiesta in particolare l'esecuzione di uno studio aggiornato sull'impatto fonico e sui rischi in caso di incidenti su tutta la tratta a cielo aperto di AlpTransit tra Pollegio e Chiasso.

Secondo i mozionanti questi studi rappresenterebbero gli strumenti per spingere la politica federale a chinarsi immediatamente sul completamento della tratta di AlpTransit a sud della galleria di base del Gottardo con le opere previste a progetto e non ancora realizzate.

PRESA DI POSIZIONE DEL CONSIGLIO DI STATO

Per quanto riguarda la richiesta di 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, non si ritiene necessario svolgere altri studi oltre a quelli già effettuati dall'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Come già indicato nella risposta del Consiglio di Stato del 24 gennaio 2024 all'interrogazione n. 122.23 del 13 settembre 2023, il rischio per la popolazione e per l'ambiente rappresentato dal trasporto di merci pericolose sulla ferrovia è conosciuto grazie alle regolari pubblicazioni dell'UFT. Il documento *“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 1 febbraio 2021 mostra la situazione del rischio attuale. L'UFT prevede di pubblicare alla fine del 2024 l'aggiornamento di questa valutazione, che comporterà anche un adeguamento del metodo di calcolo del rischio, in modo da permettere delle valutazioni più precise.

A titolo informativo si segnala la pagina web dell'UFT, dove sono elencati tutti gli studi svolti a livello federale nell'ambito della prevenzione degli incidenti rilevanti: <https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/pubblicazioni/rapporti/stoerfallvorsorge.html>

Messaggio n. 8514 del 11 dicembre 2024

Si fa notare che – oltre agli studi regolari per la stima del rischio residuo sulla tratta ferroviaria svizzera – vengono pure svolti degli approfondimenti tecnici molto specifici, per migliorare la precisione delle simulazioni di calcolo dei rischi per la popolazione e per l'ambiente.

Si conferma dunque che non occorre svolgere altri studi per i rischi in caso d'incidenti, in quanto rappresenterebbero dei doppioni rispetto agli studi già eseguiti dall'UFT. Visto poi che non si disporrebbe dell'esperienza acquisita in tutti questi anni dall'UFT in questo ambito e nemmeno di diversi dati necessari allo scopo, che dovrebbero essere richiesti all'autorità federale senza la certezza di poterli ottenere, questi ulteriori studi non permetterebbero di raggiungere lo stesso grado di affidabilità e di approfondimento.

Anche per l'inquinamento fonico, l'autorità esecutiva che si occupa dell'applicazione delle norme federali in relazione agli impianti ferroviari è l'UFT, a cui spetta il compito di intervenire in particolare con misure di limitazione delle emissioni foniche e con provvedimenti d'isolamento acustico sugli edifici (miglioramento del materiale rotabile, pareti antirumore e finestre insonorizzate). Questi interventi sono già stati realizzati sulla tratta ferroviaria che attraversa il Canton Ticino e hanno permesso un miglioramento della situazione fonica.

Viste le competenze, l'UFT svolge anche il monitoraggio continuo del rumore delle ferrovie in alcune stazioni di misura sul territorio svizzero, il cui scopo principale è quello di osservare l'evoluzione del materiale rotabile e delle emissioni foniche complessive.

Per maggiori informazioni è possibile consultare la pagina web dell'UFT dedicata al tema del risanamento fonico:

<https://www.bav.admin.ch/bav/it/home/modi-di-trasporto/ferrovia/infrastruttura-ferroviaria/programmi-di-ampliamento/ulteriori-programmi-di-ampliamento/risanamento-fonico.html>

Non da ultimo, si segnala che lo studio richiesto comporterebbe oneri aggiuntivi per il Cantone, non giustificabili in relazione a un impianto fisso esistente di competenza federale. Lo studio sull'impatto fonico lungo l'intera tratta ferroviaria a cielo aperto comporterebbe un onere finanziario quantificabile intorno ai 100'000.- franchi. Per il tema dei rischi legati all'impianto ferroviario, assumendo la possibilità di ricevere gratuitamente i dati necessari allo scopo, è possibile stimare indicativamente un costo compreso tra 100'000.- e 200'000.- franchi.

In conclusione, considerando le competenze e le attività in corso a livello federale, in particolare il continuo aggiornamento degli studi da parte della stessa autorità federale, quanto richiesto dalla Mozione è già garantito. Richiamando per altri aspetti quanto indicato in risposta all'interrogazione n. 122.23, lo scrivente Consiglio chiede di respingere la Mozione.

Vogliate gradire, signor Presidente, signore deputate e signori deputati, l'espressione della nostra massima stima.

Per il Consiglio di Stato

Il Presidente: Christian Vitta
Il Cancelliere: Arnaldo Coduri