



Riviera, 8 aprile 2024

RISPOSTA ALL'INTERPELLANZA DELL'8 GENNAIO 2024 PRESENTATA DAL CONSIGLIERE COMUNALE ENEA ROSSETTI INERENTE AL COMPLETAMENTO DEL PROGETTO ALPTRANSIT

Signora Presidente,
Signore e Signori Consiglieri comunali,

il Municipio ha preso conoscenza dell'interpellanza presentata l'8 gennaio 2024 dal Consigliere Comunale Enea Rossetti e avente come oggetto una richiesta di informazioni inerente ad alcuni aspetti legati al progetto AlpTransit.

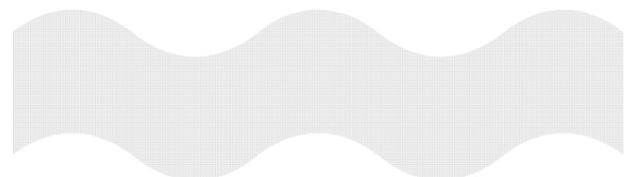
A titolo introduttivo si desidera ricordare che il presente tema è stato trattato recentemente sia dal Consiglio di Stato (risposta all'interrogazione 122.23 presentata dal Gran Consigliere Tiziano Zanetti) che dal Municipio di Bellinzona (risposta all'interpellanza 207/2024 sempre di Tiziano Zanetti). Pertanto diverse delle informazioni qui esposte sono già state messe in luce dagli atti citati.

Di seguito si forniscono le risposte alle domande dell'interpellante.

1. Cosa è stato intrapreso dal Municipio, in collaborazione con i preposti Uffici cantonali nei confronti di FFS e FFS/Cargo per accertarsi della tipologia del materiale pericolo trasportato?

Per quanto riguarda i pericoli rappresentati dal trasporto delle merci pericolose, come rilevato anche dal Consiglio di Stato non si ritiene rilevante conoscere nel dettaglio la tipologia del materiale pericoloso trasportato, bensì il potenziale rischio per la popolazione e per l'ambiente rappresentato dal trasporto di queste merci. La pubblicazione dell'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT) dal titolo "Rischi per la popolazione e l'ambiente derivanti dal trasporto di merci pericolose su ferrovia - Valutazione aggiornata dei rischi su tutta la rete 2018", pubblicata il 01.02.2021, riporta esattamente questi dati facendone una panoramica cantone per cantone. Considerando la tratta ferroviaria attraversante il nostro territorio comunale, sono considerati dei rischi classificati come accettabili.

Sempre secondo le valutazioni dell'Ufficio Federale dei Trasporti, il rischio ambientale – nello studio definito come rischio per le acque superficiali e le falde freatiche, in Ticino è limitato a 1.1 km di tratta ferroviaria che espone il territorio ad un rischio ambientale non sopportabile. Il territorio del Comune di Riviera, invece, non ne risulta interessato.



2. Il Municipio è a conoscenza di una pianificazione ed una prospettiva temporale per il rinnovo del materiale rotabile che non si limiti alla sola questione dei treni 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, deve adeguare regolarmente le prescrizioni vigenti, omologare il nuovo materiale rotabile e rilasciare le autorizzazioni d'esercizio, oltre a verificare 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 dunque gestite dalle diverse imprese di trasporto sotto la supervisione e controllo dell'UFT.

C'è da aggiungere che, già nel 2016, il Consiglio di Stato 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. Parto dal presupposto che esista un'analisi dei rischi incidenti in galleria Alptransit. Esiste lo stesso approccio per incidenti lungo la tratta a cielo aperto, in particolare nelle zone densamente abitate? Chi se ne deve occupare?

I risultati della valutazione del rischio per popolazione ed ambiente per tutta la rete ferroviaria, dunque anche per le tratte a cielo aperto, sono riassunte nella pubblicazione dell'Ufficio Federale dei Trasporti citata alla risposta n. 1.

4. Quali strumenti sono a disposizione del Municipio per poter proteggere la popolazione residente dall'accresciuto inquinamento fonico? Si è fatto parte attiva nei confronti degli Uffici cantonali e federali competenti per valutare i possibili correttivi e per limitare questa fonte di rumore?

È fuor di dubbio che il Municipio ritenga importante la questione, la qual cosa è confermata dallo studio commissionato citato dall'interpellanza e dalle successive richieste di delucidazione e di

intervento nei confronti dell'Autorità cantonale e federale, oltre alle diverse richieste già inoltrate a suo tempo dal Comune di Osogna.

5. Risulta al Municipio che le FFS hanno preferito sussidiare la sostituzione di finestre piuttosto che posare pareti fonoassorbenti lungo la tratta ferroviaria? Il Municipio dispone dell'ammontare di questi contributi e rispettivamente è a conoscenza di quanto sarebbe stato il costo per la posa di pareti foniche?

Nell'ambito del risanamento fonico, a conoscenza del Municipio 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 pannelli fonoassorbenti e finestre fonoisolanti nei casi in cui vi erano i presupposti e l'analisi costi-benefici sconsigliava l'erezione di pareti foniche.

A tal proposito giova ricordare che nella valutazione relativa alla possibile posa di pareti fonoassorbenti una parte preponderante l'ha svolta non il miglior effetto possibile, bensì un concetto di economicità stabilito attraverso un indice costi-benefici (Allegato 3 dell'Ordinanza concernente il risanamento fonico delle ferrovie, versione del 14 novembre 2001). Solo in seconda battuta era valutata l'osservanza dei valori limite d'immissione e l'impatto sul territorio. A ciò va aggiunto la possibilità formale, accennata in precedenza, di procedere sussidiando interventi sulle abitazioni anziché procedere con l'edificazione di ripari fonici ritenuti non adeguati dal punto di vista dell'analisi costi-benefici di cui si è accennato prima. Senza voler entrare nel dettaglio di una questione complessa e tecnica, che ha tenuto impegnato l'allora Comune di Osogna per un ventennio, risulta chiaro che il fattore finanziario ha pesato non poco sull'elaborazione dei progetti – aspetto emerso già nel progetto di massima di risanamento fonico HK-G per il Cantone Ticino dell'ottobre 1997.

In generale per le finestre fonoisolanti l'UFT garantiva il rimborso del 100% a fondo perso se l'inquinamento fonico risultava superiore al valore di allarme, mentre se inferiore al valore d'allarme ma superiore al limite di immissione il contributo si attestava al 50% delle spese (sempre a fondo perso). 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. Si dispone dei dati per l'esecuzione dei provvedimenti d'isolamento acustico sugli edifici esistenti (pannelli fonoassorbenti e finestre fonoisolanti) realizzati in tutto il Ticino, i cui costi sostenuti complessivamente si aggirano intorno ai 16.5 milioni di franchi secondo il Consiglio di Stato. Per dare un esempio concreto, in base all'incarto di adattamento dei piani e della documentazione susseguente all'approvazione dei piani da parte dell'UFT del 7 luglio 2003, le domande di facilitazione per posa di finestre fonoisolanti nel quartiere di Osogna a livello di progetto erano 51 (dato su cui non può esservi conferma a livello esecutivo).

6. Dato che per le vibrazioni sarebbero necessarie delle misure correttive legate alla sottostruttura dei binari e questo comporta la perturbazione del traffico ferroviario e l'esecuzione di importanti cantieri, il Municipio è vigile su eventuali lavori previsti dalle stesse FFS che potrebbero essere sfruttati per adottare queste misure?

Il Municipio è consapevole che potenziali interventi infrastrutturali di FFS potrebbero aprire la possibilità di prevedere anche un rinnovamento per quanto riguarda la tratta interessante il Comune di Riviera. Attualmente purtroppo non sembrano esserci all'orizzonte progetti tali da consentire potenziali sinergie; d'altra parte servirebbe innanzitutto una conferma, da parte dell'Autorità federale, di quanto emerso dalle analisi riguardanti le immissioni foniche (vedi

risposta n. 7) e di conseguenza l'apertura di un dialogo tra Comune, Confederazione e FFS per porvi rimedio.

7. Le problematiche indicate (pericoli, rumori e vibrazioni) sono già state discusse con l'Ufficio federale dei trasporti e/o dell'ambiente?

Nel 2022 il Municipio ha potuto prendere conoscenza dell'analisi in merito alle immissioni foniche e vibrazioni generate dal traffico ferroviario nel Comune di Riviera per il quartiere di Osogna (documento citato anche dall'interpellanza). Tale studio è stato poi protagonista di un articolo di giornale, all'interno del quale era riportata una posizione preliminare dell'Ufficio Federale dei Trasporti alla quale poi, successivamente, lo studio di ingegneria incaricato ha dato risposta. Cogliendo l'occasione, l'Esecutivo ha esposto direttamente all'Ufficio Federale dei trasporti, a fine novembre 2022, la propria opinione in merito alla questione, indicando come il citato studio abbia evidenziato un superamento dei limiti fissati dalle Ordinanze settoriali, con conseguente impatto diretto sulla qualità della vita degli abitanti che vivono sul territorio di Riviera. In tal senso il Municipio ha dunque invitato l'Autorità federale, in maniera netta ed inequivocabile, a chinarsi sul problema al fine di trovare una soluzione che possa finalmente porre fine ad una questione di lunga data. In tal senso, il famoso aggiramento della Riviera costituisce un tassello fondamentale – non solamente per il nostro Comune, si osserva di transenna, ma per l'intero cantone e per la buona riuscita di quanto prospettato da Alptransit a suo tempo – poiché porterebbe ad uno sgravio della linea attuale, traducendosi dunque in meno passaggi e meno emissioni. Si è ancora attualmente sia in attesa di una risposta a quanto scritto, sia di una presa di posizione definitiva in merito allo studio svolto.

8. È mai stato ribadito l'interesse riguardante la circonvallazione della Riviera e del Bellinzonese?

Certamente. Oltre a quanto citato sopra, il tema è sempre stato ben presente quale rivendicazione del Comune nei confronti dell'Autorità federale, citato a più riprese per numerose vie. Ancora nel 2020, contestualmente all'apertura della galleria di base del Ceneri, si ribadiva come il progressivo avanzamento di Alptransit stava generando sempre più traffico ferroviario senza misure che potessero mitigarne gli effetti. Mentre l'aggiramento della Riviera veniva rimandato di decenni, si faceva notare, non si mancava però di contribuire al finanziamento di tratte estere per investimenti di milioni di franchi. Il tema del completamento di Alptransit è poi sostenuto anche dalle istituzioni cantonali, sia Consiglio di Stato che Gran Consiglio, quale progetto necessario alla mobilità e alla qualità di vita del Paese. A titolo abbondanziale possiamo confermare che l'Esecutivo, attraverso il Consigliere nazionale on. Piero Marchesi, membro della Deputazione ticinese alle Camere federali, ha richiesto un incontro al Consigliere federale Albert Röstli, informandolo della situazione e consegnando la relativa documentazione.

Con la massima stima.

Il Municipio

