



Città di Mendrisio

Municipio, 6850 Mendrisio

Municipio
Via Municipio 13
CH-6850 Mendrisio

091 640 31 10
segreteria@mendrisio.ch
mendrisio.ch
MD/ct

Gentile Signora, Egregi Signori
Consiglieri comunali
Giovanni POLONI
Gabriele PONTI
Tiziano CALDERARI
Massimiliano BORDOGNA
Gianbattista RUSCA
Marcella BIANCHI

23 settembre 2015

Risposta del Municipio di Mendrisio

Interrogazione del 18 giugno 2015

Titolo **Trasporto ferroviario di merci pericolose ed emissioni foniche fuori controllo?**

Gentile Signora,
Egregi Signori Consiglieri comunali,

L'interrogazione è riconducibile all'interpellanza 11.3613 del mese di giugno 2011, inoltrata dal Consiglio Nazionale (Leutenegger-Oberholzer Susanne) verso il Consiglio Federale. Nella stessa vengono attentamente valutati diversi aspetti legati alla sicurezza FFS e sottolineate le analisi fatte per migliorare questa scottante problematica.

Va tenuto in considerazione che l'asse ferroviario del San Gottardo transita maggiormente su tratte a cielo aperto, attraversando i centri abitati. Eliminare il rischio di incidente (rischio zero) è impossibile. La possibilità di deragliamenti (materiale rotabile che fuoriesce dai binari) è tutt'oggi ben controllata e, sulla tratta, si dispone di diversi dispositivi di controllo tecnico atti a trasmettere immediatamente un allarme ad una Centrale d'Esercizio (CE): questo annuncio deve essere trattato in circa 90 secondi dal suo ricevimento. Le persone che lavorano nella CE sono formate e devono essere in grado di prendere delle decisioni e disposizioni immediate atte a scongiurare qualsiasi pericolo supplementare.

L'Ufficio Federale dei Trasporti (UFT), l'Ufficio Federale dell'Ambiente (UFAM) svolgono degli audit di controllo e verifica dei trasporti di merci pericolose sia su treni completi che su singoli carri merce, nel rispetto delle disposizioni impartite dall'Ordinanza del 27 febbraio 1991 sulla protezione contro gli incidenti rilevanti (OPIR).

Inoltre le strutture ferroviarie adibite alla circolazione dei treni e alla circolazione di movimenti di manovra sono dotate di dispositivi di sicurezza FFS Infrastruttura – Impianti di controllo e misurazione dei treni adibite a:

- **Checkpoint del carico per ruota, riconosce:**
 - dislocamento del carico
 - guasti tecnici al carrello
 - superamento del peso assiale
 - superamento del peso del treno.
- **Impianto per la verifica del profilo e delle antenne, individua con affidabilità:**
 - invasioni del profilo di spazio libero
 - antenne sugli autocarri che non sono state tolte.

A titolo informativo sulla linea del Lötschberg vengono fermati circa 20 treni a causa di un'invasione del profilo spazio libero o per la presenza di antenne che non sono state tolte. Questi treni potrebbero danneggiare linee di contatto, segnali o, peggio ancora, persone.
- **Monitoraggio ottico dei pantografi**
- **Sistemi di allarme pericoli naturali, individua con affidabilità:**
 - scosse, deformazioni della rete di protezione e freni a fune sollecitati.
- **Rilevamento di boccole surriscaldate e freni bloccati, individua con affidabilità:**
 - boccole surriscaldate
 - ceppi del freno bloccati
 - dischi del freno surriscaldati
 - freni non funzionanti

Dal 1998 non c'è più stato nessun deragliamento dovuto a boccole surriscaldate o freni bloccati.

Un impianto di questa tipologia è presente sulla tratta da Mendrisio a Capolago che controlla le due direzioni di marcia dei treni.

Tutti questi allarmi vengono trasmessi ad una centrale di sorveglianza presenziata 24 ore al giorno, 7 giorni su 7 e 365 giorni/anno. L'operatore deve valutare l'allarme in 30 secondi e in 90 secondi deve ritrasmettere gli allarmi ai servizi competenti.

In risposta alle domande puntuali dell'interrogazione:

✓ **Il Municipio viene informato dei transiti di merce pericolosa da parte delle autorità competenti?**

No, non vi sono informazioni ai Municipi, né agli Enti di Pronto Intervento (EPI). Vi sono comunque, in caso di evento, dei canali informativi per il tramite dei quali, già con il sistema di mobilitazione, giungono delle indicazioni chiare e precise sulla composizione del treno e sulla presenza o meno di carri contenenti merci pericolose. Ulteriori dettagli complementari possono essere richiesti immediatamente alla Centrale d'Esercizio di Pollegio (CEP) tramite un numero prioritario dedicato agli Enti di Pronto Intervento (EPI).

✓ **Esistono statistiche in merito?**

Sì, a cura delle Ferrovie Federali Svizzere SA vengono redatte delle statistiche sul trasporto delle merci pericolose sugli assi ferroviari (nel nostro caso: asse del San Gottardo). Inoltre dall'UFT vengono effettuate delle analisi dei rischi per la popolazione derivanti dal trasporto di merci pericolose su ferrovia (Screening dei rischi per la popolazione 2014, pubblicato nel febbraio 2015) e rispettivamente delle analisi sui rischi per l'ambiente (Screening dei rischi per l'ambiente 2014 su tutta la rete ferroviaria – Rapporto sui risultati, pubblicato nel marzo 2015).

Inoltre il Cantone Ticino, Dipartimento del Territorio (DT) Sezione Protezione Aria Acqua e Suolo (SPAAS) , tiene un registro sugli eventi accaduti sul territorio cantonale suddivisi in eventi strada ed eventi ferrovia e vi possiamo indicare:

Anno 2013:

- nessun evento rilevante.

Anno 2014:

- 9 eventi su strada causati da inquinamento da idrocarburi;
- 1 evento su strada con fuoriuscita di liquido antigelo.

Anno 2015 (stato a luglio 2015)

- 4 eventi su strada causati da inquinamento da idrocarburi;
- 1 evento su strada con fuoriuscita di melassa;
- 1 evento su ferrovia (stazione di Biasca: perdita di sostanza (acrilato di metile) dovuto alla modalità di carico irregolare);
- 1 evento su ferrovia (stazione Hupac Bioggio: deragliamento di un vagone contenente sostanze pericolose, nessuna conseguenza, rispettivamente fuoriuscita).

Quantitativi di merce pericolosa in arrivo a Mendrisio

- 2-3 treni settimanali di benzina / gasolio, circa 650/700 tonnellate per treno, destinati ai raccordi ferroviari dei depositi carburanti presenti nell'alto Mendrisiotto.

Quantitativi di merce pericolosa in transito da Mendrisio

Direzione sud-nord

- 5 treni completi, programmati da Chiasso, di benzina / gasolio, circa 650/700 tonnellate per treno, nei giorni di Lu/Ma/Me/Gio/Ve/Sa;
- 3 treni con materiale diffuso, con inserite cisterne di benzina/gasolio (circa 15 cisterne);
- traffico treni con materiale diffuso, giornalmente circa 5-7 cisterne vuote di Gas nei giorni da Lu a Sa;
- inoltre ci sono treni container in transito, direzione nord giornalmente contenenti merci pericolose di vario genere (circa 20-25 container).

Direzione nord-sud

- programmati in arrivo a Chiasso 4 treni completi di cisterne vuote di benzina/gasolio, circa 15-20 cisterne, nei giorni di Ma/Me/Gio/Ve;
- traffico treni con materiale diffuso, giornalmente circa 5-7 cisterne cariche di Gas nei giorni da Lu a Sa;
- inoltre ci sono treni container in transito, direzione sud giornalmente contenenti merci pericolose di vario genere (circa 20-25 container).

✓ **Le nostre forze d'intervento, in considerazione degli aumenti dei transiti, andranno potenziate?**

Le forze d'intervento poste sul territorio sono sufficienti e hanno un importante ruolo di complementarietà in personale / mezzi e materiale. La nostra regione è così suddivisa quali EPI:

- **Struttura di polizia:** RM1 Cantonale (Chiasso e Mendrisio)
Comunale Regione 1 – Mendrisiotto Sud con sede a Chiasso
Comunale Regione 2 – Mendrisiotto Nord con sede a Mendrisio
- **Struttura sanitaria:** Servizio Autoambulanza Mendrisiotto con sede a Mendrisio

- **Strutture pompieri:** Corpo civici pompieri Mendrisio – Centro di Soccorso cat A
Corpo civici pompieri Chiasso – Centro di Soccorso cat A e
Centro regionale chimico (solo il territorio di Chiasso)
Corpo civici pompieri Lugano – Centro di soccorso chimico
per il Sottoceneri, compreso il comprensorio di Mendrisio.

Sussiste un Corpo pompieri aziendale (Cat D), quello della Difesa dell'impresa FFS con stazionamento presso lo scalo ferroviario di Chiasso, dotato di un treno di spegnimento (vecchio modello). Purtroppo questo ente è impossibilitato ad intervenire a seguito della mancanza di personale. Il Municipio di Mendrisio si sta adoperando per verificare la situazione, visto che vi è preoccupazione da parte nostra.

- ✓ **Sono state effettuate delle valutazioni dei rischi a fronte del caso di Losanna?**
Riguardo all'evento accaduto a Losanna il 25 aprile 2015, non sono ancora noti i risultati ufficiali dell'inchiesta.

Nella nostra Nazione e rispettivamente Cantone gli eventi sono catalogati in:

- **normale** (evento dove: le risorse umane, mezzi e materiale sono sufficienti / nessun problema particolare di condotta);
- **importante** (evento dove: esce dalla norma / risorse insufficienti / problemi di condotta);
- **catastrofe** (importanti conseguenze / mezzi straordinari / importanza politica / condotta coordinata / stato di necessità).

A cura della Federazione Svizzera Pompieri (FSP), della Coordinazione Svizzera Pompieri (CSP), della Federazione cantonale ticinese dei Corpi pompieri (FCTCP) e della Sezione del militare e della protezione della popolazione, vengono organizzati a livello federale e cantonale dei corsi di gestione degli eventi e gestione degli eventi maggiori. Per la pianificazione e organizzazione di questi corsi vengono utilizzati degli scenari su eventi realmente accaduti (Schweizerhalle 1986 / Zurigo Affoltern 1994 / Losanna 1994 / Chiasso 2002 e altri eventi non solo ferroviari). Durante questi corsi vengono formati i Comandanti, i Vice comandanti dei Centri di Soccorso pompieri Cat A e gli Ufficiali. Sono questi corsi obbligatori per ricevere il grado.

- ✓ **Per quanto concerne le emissioni foniche, il Municipio è a conoscenza di uno studio fatto prima e dopo l'installazione dei ripari fonici in territorio di Mendrisio? Se sì, quali sono i risultati? Ci sono ancora valori fuori norma?**
- ✓ **Qualora le emissioni siano fuori norma, il Municipio intende esporre in modo ufficiale reclamo alle autorità competenti a tutela della salute dei suoi cittadini?**
- ✓ **Se non esiste uno studio di efficienza pre e post posa dei ripari, il Municipio è a conoscenza per quale motivo non è stato fatto?**

"I progetti di risanamento fonico della ferrovia contengono dei piani che indicano quelli che sono i valori delle immissioni foniche senza i provvedimenti antirumore e con i provvedimenti antirumore, così da dimostrare che le misure adottate (pareti antirumore o eventuali finestre fonoisolanti) portano effettivamente ad una situazione conforme alle norme applicabili in materia.

Questi valori sono calcolati con il modello svizzero per la valutazione dell'impatto acustico del rumore prodotto dai treni (SEMIBEL). Questo programma prende in considerazione le immissioni cagionate dall'impianto ferroviario desunte dal piano delle emissioni 2015 (PE2015) allestito dal Consiglio federale, il quale si basa sul volume e la struttura del traffico pronosticata per il 2015 e tiene già in considerazione il traffico ferroviario che sarà prodotto da Alp Transit.

I dati calcolati, ottenuti dall'esame dei diversi progetti con un programma innovativo (sonRAIL dell'UFAM), che raffigura in modo ancora migliore i dettagli topografici, dimostrano che i dati ottenuti con il sistema SEMIBEL sono affidabili e che le divergenze sono piccole, rispettivamente non percettibili.

I valori calcolati nell'ambito del risanamento fonico della ferrovia vengono controllati tramite 6 stazioni fisse di misurazione (vedi www.bav.admin.ch → temi → risanamento fonico). I risultati delle misurazioni vengono pubblicati sul sito internet dell'UFT. Le stazioni fisse sono completate con delle stazioni di misurazione mobili, tra le quali una è stata installata a Melano (in funzione dal 2009 al 2011). Il rapporto di quest'ultima dimostra che anche sulla tratta Sud del San Gottardo i valori calcolati corrispondono a quelli misurati. Ciò significa che i valori di base utilizzati nei progetti di risanamento fonico possono essere considerati come corretti.

Secondo l'art. 12 dell'Ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), l'autorità esecutiva controlla al più tardi un anno dopo la messa in esercizio dell'impianto nuovo o modificato, che le limitazioni d'emissione e i provvedimenti d'isolamento acustico ordinati siano stati attuati. In caso di dubbio esamina l'efficacia dei provvedimenti. L'art. 12 OIF corrisponde all'Art. 29 dell'Ordinanza concernente il risanamento fonico delle ferrovie (ORFF).

La messa in esercizio nonché la fine dei lavori delle pareti antirumore di Capolago secondo il progetto approvato ci sono stati confermati dalle FFS. Ad oggi non sono stati segnalati dubbi circa l'efficacia dei provvedimenti di Capolago tali da portarci ad ordinare delle misurazioni.

A titolo abbondanziale la informiamo che nel corso degli ultimi anni, in ossequio a quanto previsto dalla legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie (LRFF, RS 742.144), sempre più convogli sono stati risanati, diventando meno rumorosi. Inoltre, la sopracitata Legge è stata modificata in data 1° marzo 2014, con lo scopo di ridurre le emissioni foniche delle ferrovie mediante l'introduzione, dal 2020, di valori d'emissione per i vagoni merci già in dotazione. Con la loro introduzione, dal 2020, sarà praticamente vietato il transito di carri merci rumorosi sulla rete ferroviaria svizzera.

Se tuttavia il Municipio nutre dubbi circa l'efficacia delle misure antirumore allestite sul suo territorio, come sembrerebbe emergere dalla sua richiesta, la preghiamo di volerci indicare con maggiore precisione le ragioni di queste incertezze. Saremo felici di dare al Municipio tutte le risposte e le delucidazioni del caso."

Quanto sopra esposto è estratto dalla risposta formale dell'Ufficio federale dei trasporti, Divisione infrastruttura, Sezione autorizzazioni I di Berna.

La Città così come anche l'Ufficio cantonale della prevenzione dei rumori non ha segnalazioni in merito a potenziali inadempienze al rispetto dei valori calcolati e pure il risanamento, tramite la sostituzione delle finestre è praticamente concluso.

Nella speranza che la presente risposta sia esaustiva, cogliamo l'occasione per porgere i nostri più distinti saluti

Per il Municipio

Lic. oec. HSG Carlo Croci
Sindaco

Lic. iur. Roberto Crivelli
Vice-Segretario

Il tempo impiegato per l'elaborazione della presente risposta ammonta complessivamente a 5 ore lavorative.

Copia
Dicastero Ambiente