

## Il Consiglio di Stato

Ufficio federale dei trasporti  
Sezione Grandi progetti  
3003 Berna

### **Modifica della legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie Procedura di consultazione**

Gentili signore,  
egregi signori,

con riferimento alla comunicazione del 9 maggio 2012 del Capo del Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni (DATEC) riguardante il progetto di modifica della legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie (LRFF), vi trasmettiamo la presa di posizione cantonale a riguardo.

#### **1. Premessa**

Dall'entrata in vigore della legge federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie (LRFF) il 1° ottobre 2000, sono state attuate in Svizzera diverse misure volte a ridurre il carico fonico lungo la linea ferroviaria esistente. Entro il 31 dicembre 2015 dovranno essere conclusi i provvedimenti tecnici sui veicoli ferroviari, la costruzione delle pareti antirumore e le misure d'isolamento acustico sugli edifici.

La strategia di risanamento adottata in questi anni non ha permesso di raggiungere, seppur di poco, l'obiettivo fissato dalla legge di proteggere i 2/3 della popolazione esposta al rumore della ferrovia. In effetti la prognosi finale del programma di risanamento fonico indica come solo il 60-64% della popolazione viene protetta da interventi tecnici sul materiale rotabile e da provvedimenti edili. Restano pertanto all'incirca 80'000-90'000 persone esposte a superamenti dei valori limite d'immissione (VLI) sanciti dall'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF).

Dal profilo della protezione acustica questo progetto di modifica di legge è certamente da sostenere, in quanto mira a combattere il rumore ferroviario alla fonte tramite l'introduzione a partire dal 2020 di valori limite d'emissione per i vagoni merci esteri e svizzeri, nonché mediante la promozione di materiale rotabile silenzioso e di infrastrutture a bassa rumorosità. In Ticino, in particolare lungo l'asse ferroviario del S. Gottardo, transitano durante la notte numerosi treni merci molto rumorosi, che, in certi casi, possono disturbare il sonno delle persone che abitano nelle vicinanze della linea. A lungo termine situazioni del genere

possono andare al di là della molestia e causare effetti anche sulla salute delle persone esposte. Con le misure previste di riduzione delle emissioni alla fonte dovrebbe essere possibile contenere questi effetti nel corso dei prossimi anni, e parallelamente ottenere una riduzione del rumore di fondo a tutela anche del paesaggio sonoro.

D'altra parte con questo nuovo programma di risanamento si dovrebbe poter innalzare il grado di protezione fino all'80%, quindi ampiamente oltre l'obiettivo minimo del 66.7% fissato dalla legge. Queste valutazioni però difettano per il metodo utilizzato che si basa sui VLI secondo l'allegato 4 dell'OIF e quindi sulla dose energetica ripartita sull'arco di un anno. Alcuni studi in materia hanno dimostrato che le persone sono disturbate dal carico fonico della ferrovia in periodi del giorno particolarmente sensibili, cioè, come già evidenziato, di notte quando il transito dei treni merci rumorosi è maggiore. Il sonno risulta infatti disturbato principalmente dal livello sonoro massimo e in maniera minore dal livello energetico medio. Occorre oltretutto tener presente che nell'allegato 4 dell'OIF gli impianti ferroviari beneficiano per il periodo notturno di un bonus di -5 dB(A) rispetto agli impianti stradali dovuto al fattore di correzione K1. Questo aspetto, già messo in evidenza in passato, a nostro modo di vedere, è discutibile e dovrà pertanto essere verificato.

Di conseguenza riteniamo necessario che il Consiglio federale rivaluti attentamente i valori limite ed il metodo di valutazione per la ferrovia specificato nell'allegato 4 OIF, in modo che il grado di protezione ottenuto grazie alle misure di risanamento attuate sia calcolato tenendo conto sia del livello energetico medio sia del livello sonoro massimo, come del resto dimostrato dallo stato attuale delle conoscenze scientifiche.

## **2. Risanamento fonico fino al 2015**

Attualmente è in corso, ad uno stato abbastanza avanzato, la prima fase del risanamento fonico delle ferrovie che prevede, come già segnalato in precedenza, di proteggere almeno 2/3 della popolazione esposta al rumore della ferrovia (anno 2000). Anche per questa prima fase la priorità di intervento era quella di risanare il materiale rotabile e in un secondo tempo di procedere con la realizzazione di pareti foniche e di misure d'isolamento acustico sugli edifici.

Entro la fine del 2015 tutti i vagoni merci immatricolati in Svizzera saranno rinnovati e in Ticino lungo l'intera rete ferroviaria si dovrebbe concludere anche l'esecuzione dei ripari fonici per una lunghezza complessiva di circa 52 km.

Con l'applicazione rigorosa dell'indice costi-benefici (ICB) da parte delle FFS sono state realizzate in alcuni tratti ferroviari delle pareti foniche, le cui estensioni non permettono di ottenere dappertutto una buona efficacia acustica. Tra le pareti stesse sono stati lasciati degli spazi vuoti di lunghezza ridotta che sono spesso percepiti come fastidiosi dalle persone interessate.

In alcuni casi anche i servizi cantonali hanno ricevuto delle segnalazioni da parte della popolazione che non era completamente soddisfatta dell'efficacia delle protezioni foniche realizzate dalle FFS. Il carico fonico proveniente dalla ferrovia, sebbene in base alle simulazioni foniche fosse diminuito, poteva in qualche caso risultare ancora elevato.

Riteniamo pertanto indispensabile procedere con la verifica dell'efficacia dei provvedimenti edili già realizzati e, se necessario, con la realizzazione di pareti antirumore supplementari che permettano di chiudere gli spazi vuoti, così come giustamente proposto nel presente progetto di modifica della legge.

D'altra parte il Cantone su delega federale sta procedendo con la realizzazione dei progetti per le misure d'isolamento acustico sugli edifici (in particolare finestre fonoisolanti). Per diversi motivi verosimilmente non sarà possibile terminare questa attività entro il termine stabilito dalla legge del 31 dicembre 2015, ragione per cui sarà necessario intraprendere tutti i passi necessari per garantire i finanziamenti anche dopo il 2015.

La proposta di modifica di legge in oggetto cerca di completare ed apportare dei correttivi ad una situazione non del tutto soddisfacente scaturita dalla prima fase di risanamento fonico, che ha permesso di proteggere in media per tutta la Svizzera il 60-64% della popolazione, quindi di poco al di sotto dell'obiettivo che ci si era prefissati (66.7%).

Si rileva che in Ticino, date anche le particolari caratteristiche del territorio, questa percentuale sulle persone protette risulta spesso inferiore a questo valore medio. Restano infatti alcuni superamenti dei valori limite d'esposizione al rumore dell'OIF, per i quali vi è unicamente la possibilità di intervenire a livello di isolamento acustico.

### **3. Risanamento fonico fino dal 2016**

Il progetto di modifica di legge si prefigge di superare l'obiettivo minimo di proteggere il 66.7% delle persone esposte al rumore e di evitare un aumento delle emissioni foniche prodotte da ampliamenti dell'infrastruttura e dell'offerta.

In questa seconda fase del risanamento sono previste alcune misure efficaci che potrebbero in effetti permettere di raggiungere un grado di protezione pari all'80%.

Tra le misure più importanti si possono elencare: l'introduzione dal 2020 di valori limite d'emissione per i vagoni merci in Svizzera con il divieto di impiegare carri con ceppi frenanti in ghisa, l'utilizzazione di misure di ultima generazione volte a contenere il rumore come l'uso di ammortizzatori o la molatura acustica delle rotaie, la concessione di ulteriori contributi per investimenti nel materiale rotabile particolarmente silenzioso e la promozione di prodotti a bassa rumorosità ed infine la costruzione limitata di pareti antirumore per riempire eventuali spazi vuoti, nonché il risanamento dei ponti in acciaio.

A partire dal 2020 con l'introduzione di valori limite d'emissione per i vagoni merci in pratica sarà in vigore il divieto di transito lungo la rete svizzera per i convogli rumorosi con i ceppi frenanti in ghisa. Questo divieto riguarderà in particolare i veicoli stranieri tenuto conto che quelli svizzeri saranno completamente risanati entro la fine del 2015.

Questa misura piuttosto ambiziosa ed interessante non dovrà in ogni caso pregiudicare l'obiettivo del Consiglio federale di trasferire la maggior parte delle merci in transito attraverso le Alpi dalla strada alla ferrovia. In questo ambito occorre tener presente che anche la Germania ha intenzione di attuare entro il 2020 diversi provvedimenti che riguardano il miglioramento del materiale rotabile. In tal senso l'introduzione di valori limite d'emissione per i convogli non dovrebbe comportare alcun condizionamento nella scelta del mezzo di trasporto delle merci.

Dal punto di vista fonico tutte queste misure dovrebbero permettere di principio di perseguire l'obiettivo di ridurre efficacemente il rumore alla fonte senza dover attuare altri provvedimenti.

#### 4. Richieste

Riguardo ai singoli articoli di legge non abbiamo particolari osservazioni o richieste da fare.

In vista della conseguente modifica dell'Ordinanza federale concernente il risanamento fonico delle ferrovie, ci preme in sintesi richiedere quanto segue:

- Il finanziamento e il pagamento delle misure d'isolamento acustico sugli edifici dovranno essere garantiti anche dopo la scadenza del termine fissato dalla legge per il 31 dicembre 2015;
- Una verifica se i valori limite d'immissione e il relativo metodo di valutazione specificato nell'allegato 4 OIF per il rumore ferroviario corrispondono ancora allo stato attuale della tecnica ed in particolare se sono ancora adeguati per garantire nel periodo notturno un sufficiente grado di protezione tramite le misure di risanamento previste o già attuate; in questo contesto è da verificare anche il fattore di correzione K1;
- Una verifica minuziosa della necessità di realizzare eventuali pareti foniche supplementari che permettano di chiudere eventuali spazi vuoti (così come proposto nel presente progetto di modifica di legge);
- Una volta eseguiti i progetti di risanamento fonico lungo la ferrovia, riteniamo opportuno procedere con una verifica dell'efficacia acustica di tutti i provvedimenti edili realizzati.

#### 5. Conclusioni

In conclusione esprimiamo un preavviso favorevole sulla proposta di modifica della legge federale in oggetto che dovrebbe permettere di ottenere un'ulteriore diminuzione dell'inquinamento fonico causato dalla linea ferroviaria e per il Ticino il raggiungimento dell'obiettivo ancorato nella legge.

Vogliate gradire, gentili signore ed egregi signori, l'espressione della nostra stima.

PER IL CONSIGLIO DI STATO

Il Presidente:

  
M. Borradori

Il Cancelliere:

  
G. Gianella

Copia per conoscenza a:

Dipartimento del territorio, Residenza

Divisione dell'ambiente, Residenza

Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità, Residenza

Sezione protezione aria, acqua e suolo, Residenza

Ufficio prevenzione dei rumori, Residenza

Deputazione ticinese alle Camere federali