

	Subject: LMO-04 Progetto per l'azione: "AlpTransit"	12/02/2022
		Rev.: 02
		Page 1 di 8

1. INTRODUZIONE GENERALE AL PROGETTO

1.1. Scopo del progetto

Nell'ambito del Tavolo per il Clima di Luino si sono formati tre Laboratori che studiano ed analizzano i cambiamenti climatici per i settori della Mobilità, dell'Energia e del Cibo&Ambiente, unitamente al Laboratorio Comunicazione che ha lo scopo di divulgare le attività svolte. Il Laboratorio Mobilità studia le emissioni di gas climalteranti legate alla mobilità e propone azioni volte a mitigare gli effetti dei cambiamenti climatici indotti dalle emissioni o azioni volte ad adattarsi ai cambiamenti climatici già in atto. Nel seguito verrà descritto il progetto riguardante l'azione nei confronti di Alptransit, un complesso sistema di mobilità su rotaia. Il Laboratorio Mobilità, esaminate le criticità messe in evidenza dai Piani di Emergenza Intercomunali (PEI), intende proporre azioni di sensibilizzazione alla popolazione con lo scopo di:

- imparare a leggere e interpretare i pericoli ed i rischi legati ad AlpTransit;
- elaborare possibili azioni di mitigazione per salvaguardare la sicurezza dei cittadini rispetto alle merci trasportate;
- elaborare opuscoli illustrativi per informare la popolazione sui rischi chimici connessi con i materiali trasportati con AlpTransit.

1.2. Cos'è AlpTransit

Nel corso degli ultimi anni il nostro territorio è stato coinvolto nel grande progetto della nuova ferrovia transalpina (NFTA) denominata AlpTransit, progetto svizzero di alta velocità ferroviaria lungo gli assi del San Gottardo e del Lötschberg, che permette un collegamento rapido ed efficiente tra il Nord e il Sud dell'Europa grazie alla costruzione di tre importanti gallerie. Per ulteriori informazioni si può consultare il sito: <https://www.alptransit.ch/it/home/>

Il potenziamento del traffico merci permetterà di privilegiare il trasporto su rotaia, con notevoli vantaggi per l'ambiente rispetto al trasporto su gomma, ma non è del tutto privo di criticità, per quanto riguarda l'attraversamento di zone altamente abitate e d'interesse turistico, quali i comuni costieri del lago Maggiore. La figura 1 riporta una serie di criticità legate ad Alptransit e possibili interventi di mitigazione sul territorio.

1.3. Perché AlpTransit

AlpTransit è nato per consentire a merci fino a 3600 tonnellate di superare la barriera naturale delle Alpi attraverso una ferrovia di pianura.

Aumentando il trasporto su rotaia di camion, rimorchi e containers tra la Germania meridionale e l'Italia settentrionale si alleggerirà il traffico stradale, attraverso il trasporto intermodale delle merci e la cosiddetta "autostrada viaggiante" in cui l'intero TIR viene trasportato sul treno.

Luino - Tavolo Mobilità - 10 dicembre 2021

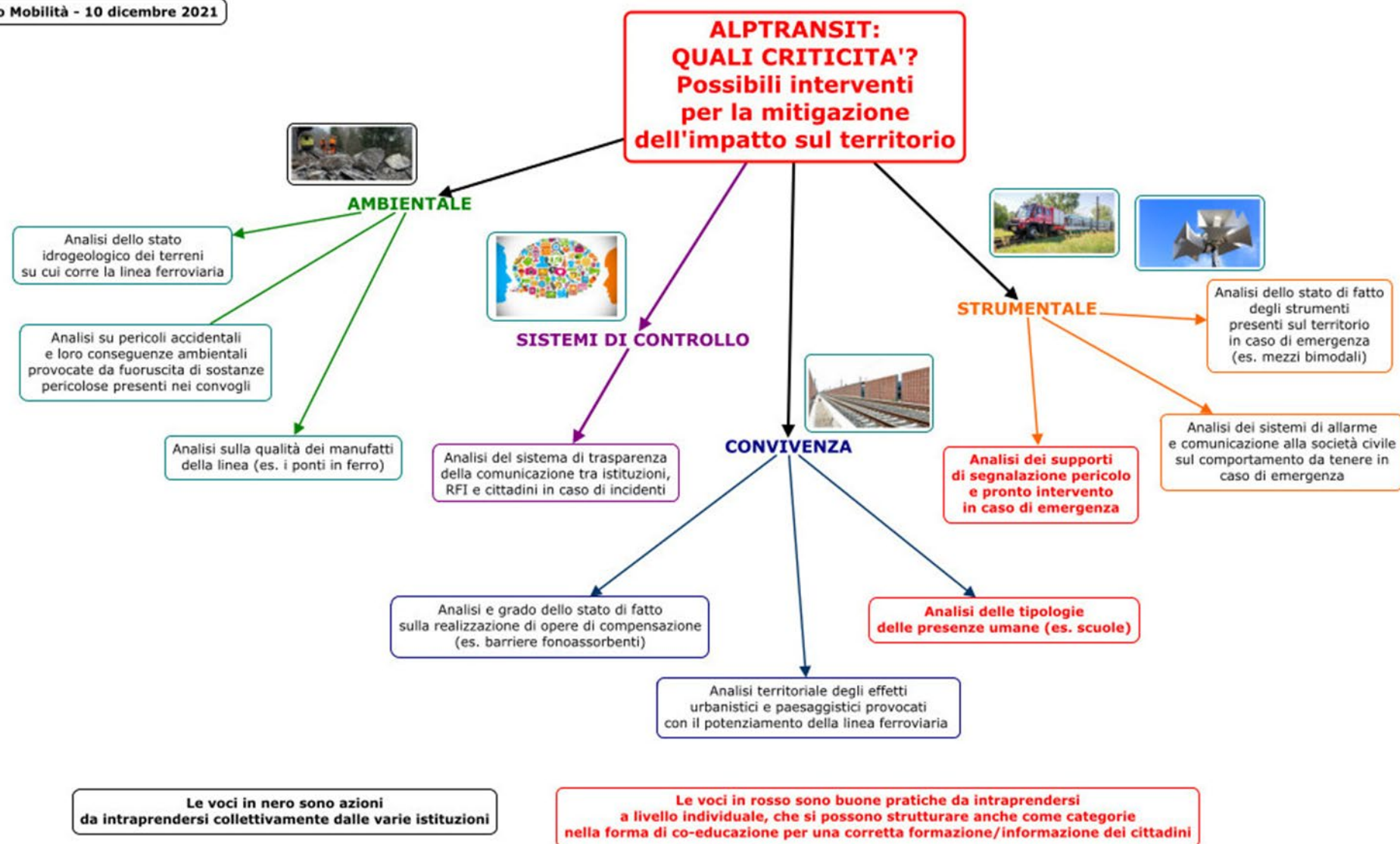


Figura 1: criticità di AlpTransit

1.4. A cosa serve

AlpTransit viene definita l'opera del secolo e il fiore all'occhiello della politica dei trasporti svizzera. Con tre gallerie di base attraverso le Alpi e con l'ampliamento delle tratte di accesso, si prevedono tempi di percorrenza ridotti di almeno un'ora anche per il traffico passeggeri (in Svizzera).

La linea Cadenazzo-Luino-Gallarate rappresenta un affiancamento duttile all'infrastruttura AlpTransit, ma non potrà mai essere considerata prioritaria: nel momento in cui si dovesse verificare una riduzione del trasporto merci, tale da rendere la linea principale sufficiente alla soddisfazione degli stessi, la linea Cadenazzo-Luino-Gallarate dovrà essere alleggerita, sperando magari in una sospensione da questo compito.

2. ATTIVAZIONE DEL PROGETTO

2.1. Criticità di AlpTransit

I cittadini dei paesi rivieraschi sulla sponda lombarda del lago Maggiore hanno capito da tempo che la linea Cadenazzo-Luino-Laveno-Gallarate, con la messa a regime di AlpTransit, sarà quasi del tutto utilizzata dal traffico merci e uno degli inequivocabili segnali di questo progressivo mutamento di destinazione è stata la soppressione, a partire da giugno 2018, del collegamento diretto del TILO Bellinzona-Cadenazzo-Luino-Laveno Mombello con Malpensa.

Facile da intuire che, con l'aumento dei passaggi dei convogli merci (almeno nel territorio italiano), il progressivo impoverimento del traffico passeggeri è una naturale conseguenza di questo "mutamento nella destinazione d'uso" di una linea che, del resto, fu aperta il 4 dicembre 1882 proprio come itinerario merci per l'asse Gottardo Genova.

A tutt'oggi rimangono irrisolte una serie di criticità relative al territorio e ai rischi idrogeologici e geologici, già evidenziate da relazioni di geologi e Protezione Civile, inserite anche in alcuni Piani di Governo del Territorio (PGT) nei capitoli riguardanti frane e scivolamenti.

Nella tratta da Zenna a Laveno il rischio di dissesto coinvolge anche i corsi d'acqua minori, perché in caso di pioggia si potrebbe verificare un' "onda di terra e rocce" e se una parte di questo materiale dovesse scivolare sulla linea ferroviaria, questa resterebbe bloccata.

Ma la fragilità del territorio non è l'unica delle criticità che AlpTransit ha progressivamente messo in luce. Nell'elenco seguente si possono annoverare altre problematiche che richiedono l'intervento delle amministrazioni nei confronti di RFI (Rete Ferroviaria Italiana) affinché la sicurezza e la salvaguardia del territorio e dei suoi cittadini possano essere garantite, come già richiesto nel 2017 al Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti De Caro:

- 1) **Soppressione di passaggi a livello, a causa dell'incremento del numero dei convogli e loro lunghezza**, con ripercussioni sulla viabilità veicolare, pedonale, con i comuni lasciati da soli a sostenere l'impegno finanziario necessario per la realizzazione di queste opere.
- 2) **Circolazione dei convogli senza strategie di mitigazione e contenimento del rumore**, che renderebbe necessario un piano ad hoc, anche in considerazione della natura turistica e paesaggistica dei territori attraversati.
- 3) **Predisposizione di interventi sui recettori**, come quelli effettuati in Canton Ticino, rispetto alla realizzazione di lunghe teorie di barriere foniche.
- 4) **Presenza di ponti in ferro nei centri abitati rumorosi e vetusti**: di fronte all'oggettiva difficoltà di intervenire sui manufatti, si propongono interventi dal costo limitato ma di grande impatto; per esempio limitazioni della velocità e imposizione di materiale rotabile di nuova generazione, con una positiva ripercussione dell'impatto delle vibrazioni sugli edifici nelle zone circostanti.
- 5) **Sicurezza**: nonostante l'annuncio di RFI dell'installazione di sistemi di sicurezza all'avanguardia, i rappresentanti sindacali dei Vigili del Fuoco avevano rilevato carenze sulla stazione di

Luino, in particolare rispetto all'efficacia della dotazione (mancanza di mezzi bimodali per accedere a tratti della linea isolati) e preoccupazione rispetto alla dislocazione delle squadre in loco (la prima squadra attrezzata per rispondere ad emergenze si trova a Busto Arsizio).

- 6) **Adeguata preparazione dei soccorritori e della popolazione**, con l'organizzazione di esercitazioni, l'adeguamento dei piani di emergenza e la predisposizione di un piano di emergenza sanitaria.
- 7) **Date certe di realizzazione per le opere di compensazione**, con la realizzazione di un cronoprogramma condiviso con le Amministrazioni locali.
- 8) **Potenziamento del servizio trasporto passeggeri**, che tenga conto delle esigenze della mobilità della gente, cioè dei lavoratori frontalieri, dei residenti e dei turisti

2.2. Il Piano di Protezione Civile nel territorio della Comunità Montana Valli del Verbano

Le problematiche riguardanti Alptransit si inseriscono nel quadro più generale della situazione dei rischi, di cui si parla anche nel Piano di Emergenza Intercomunale (PEI) di Protezione Civile, che va ad individuare le criticità relative alla movimentazione di merce pericolosa.

Dal 1957 il Codice della Strada ha imposto l'osservanza della normativa **ADR (Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route)** che regola il trasporto e la spedizione di merci pericolose su strada. Nel settore ferroviario esiste la normativa **RID (Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses)** che regola il trasporto delle merci pericolose per via ferroviaria.

L'ADR e il RID regolamentano la **classificazione** delle merci (rifiuti compresi) delle merci pericolose, le modalità di **imballaggio**, le condizioni per trasportare le merci alla rinfusa o in cisterna, la **segnalazione** dei colli e delle unità di trasporto, la redazione del documento di trasporto, la tipologia di cisterne e veicoli idonei a trasportare le merci pericolose, la **security**, ecc.

Esiste anche un Piano di Emergenza Intercomunale di Protezione Civile (PEI) per ogni Amministrazione Comunale (obbligata per legge), approvato in Consiglio Comunale; ogni Comune attraversato da Alptransit ha aggiornato in questi anni il suo PEI, implementando il PGT con analisi e specifici interventi/soluzione di pianificazione programmata sul rischio che queste condizioni di probabile e possibile instabilità/emergenza potrebbero provocare al passaggio di sostanze pericolose via ferrovia. L'ottica di raccordare i vari Piani Comunali di Emergenza con uno di livello sovracomunale ha lo scopo di ottimizzare l'impiego di risorse, perché avere un bacino di utenza informato è utile per interventi di supporto in caso di emergenza, oltre a permettere la messa a disposizione di risorse e di attività di prevenzione a livello di massa critica più allargata.

Di fatto la Comunità Montana inserisce i rischi sul trasporto di merci pericolose nei suoi piani di protezione civile, specificando:

- qual è la struttura interessata;
- quali possono essere i rischi interferenti (in questo caso le frane che possono andare ad insistere sulla ferrovia, oppure un incendio boschivo);
- quali possono essere le misure da mettere in atto da parte dei cittadini nel caso in cui dovesse esserci un incidente;
- sono contemplate anche delle misure che riguardano il primo intervento, perché il nodo fondamentale consiste in come viene gestita l'informazione; infatti è importante che il cittadino sappia:
 - o dove e come reperire l'informazione;
 - o quali sono i canali per diffonderla attraverso misure concrete (a parte il sito del Comune, le pagine Facebook), quali, ad esempio, i mezzi della polizia municipale o della protezione civile dotati di altoparlanti, che pattugliano le zone interessate.

2.3. Pianificazione delle attività per l'attivazione dell'azione "AlpTransit"

Dall'inizio della pandemia da Covid-19 ogni azione volta a mitigare gli effetti negativi del progetto AlpTransit si è interrotta; perciò non è stato più possibile promuovere tavoli tecnici con RFI e istituzioni, né coordinare iniziative promosse da cittadini e/o comitati. Restano senza adeguata risposta i seguenti interrogativi, ai quali spetta alle amministrazioni locali cercare risposte:

- 1) Quali e quante delle proposte presentate dai Sindaci il 24 luglio 2017 al sottosegretario De Caro sono state accolte o parzialmente accolte?
- 2) Quali sono attualmente i rapporti tra RFI ed enti locali?
- 3) I comuni hanno realizzato o adeguato i propri piani per la sicurezza all'eventualità di dover gestire emergenze ferroviarie e/o sanitarie?
- 4) Sono stati predisposti mezzi in grado di intervenire in caso di emergenza come quelli in territorio svizzero (Vedi Biasca)? Come si è evoluta la situazione rispetto alle promesse del 2017?
- 5) È stato pianificato/realizzato un piano di intervento rispetto agli eventuali dissesti e alle problematiche ideo-geologiche del nostro territorio?
- 6) Quali merci pericolose (tossiche/inflammabili) trasportano i convogli e in quale condizione si trovano i containers?
- 7) È stato superato l'immobilismo di RFI rispetto all'installazione delle barriere fonoassorbenti lungo la linea Cadenazzo-Luino-Laveno, soprattutto alla luce del recente positivo esito del ricorso al TAR del cittadino di Castelveccana e sostenuto dall'amministrazione comunale?
- 8) Che fine ha fatto la proposta di preparare la popolazione ad eventuali emergenze, organizzando esercitazioni a livello territoriale?
- 9) La possibilità di strutturare una cabina di regia che possa aiutare l'efficacia circolazione dell'informazione e possibili controlli sulle applicazioni?

Il Tavolo per il Clima e, in particolare il Laboratorio Mobilità, intendono promuovere una serie di azioni, rivolte alla popolazione, con lo scopo di analizzare consapevolmente i rischi connessi ad Alptransit e promuovere comportamenti virtuosi per mitigare i suoi effetti negativi sul territorio.

A questo proposito saranno utili alcuni incontri con vari esperti, quali:

- un geologo;
- la Protezione Civile;
- i Vigili del Fuoco;
- esperto di mobilità;
- responsabili della stesura dei PGT/PEI comunali;
- esperto di interventi sanitari.

Compito del Laboratorio Mobilità non sarà quello di operare sulle infrastrutture, o interferire nei rapporti fra Comuni e RFI (Rete Ferroviaria Italiana), ma quello di aumentare la consapevolezza sulla complessità dei processi e proporre forme di co-educazione predisposte all'individuazione e applicazione di buone pratiche che si possono mettere in atto per favorire la cultura del rischio nei cittadini, imparando a convivere con essi e attivandosi a livello personale affinché possano essere ridotti; chiunque di noi deve infatti conoscere il luogo in cui abita, i pericoli a cui va incontro, che cosa deve fare in caso di emergenza.

È opportuno cercare di capire quali potrebbero e dovrebbero essere le misure di messa in sicurezza del territorio (dove si può) e quali le misure di mitigazione, di competenza degli enti preposti, ma che, inevitabilmente e necessariamente, si incrociano con gli scopi dei differenti Laboratori del Tavolo per il Clima del Comune di Luino e di tutti gli altri Tavoli interessati alla linea ferroviaria.

I Piani di Emergenza Intercomunali di Protezione Civile dei vari comuni, nella sezione relativa ai "Rischi, scenari, allertamento e procedure" contengono il capitolo relativo al "Rischio chimico: impianti a rischio e trasporto di sostanze pericolose, che comprende anche lo scenario di rischio "Trasporto di sostanze pericolose via ferrovia".

Alla luce delle inevitabili personalizzazioni relative alle caratteristiche urbanistiche e territoriali dei singoli comuni, ecco una breve sintesi delle azioni possibili, non necessariamente da intraprendere contemporaneamente, ma seguendo una successione cronologica e una tempistica a medio/lungo termine:

Che cosa può fare il Laboratorio Mobilità	Che cosa possono fare gli enti locali
Creare spazi e luoghi di consapevolezza per parlare con la gente e creare un ponte dialettico tra cittadinanza e amministrazioni	Aggiornare i propri Piani di Emergenza, e di conseguenza i PGT, molti dei quali ancora datati 2015.
Promuovere incontri, sia nelle scuole che con i cittadini, con la presenza di esperti, per imparare ad avere un approccio più “scientifico” al problema (es. la differenza tra pericolo e rischio)	Raccordare i vari Piani di Emergenza con un livello sovracomunale, come quello di Comunità Montana, per sapere come intervenire in caso di emergenza, oltre a mettere a disposizione risorse e attività di prevenzione a livello di massa critica più allargata.
Promuovere iniziative rivolte alla popolazione, organizzando momenti di esercitazione per concretizzare l’attuazione del Piano di Emergenza.	Fare massa critica, magari creando un “ufficio di Comunità” apposito, che abbia una funzione di integrazione con tutti i servizi della politica al fine di sollecitare le Prefetture alla convocazione di tavoli con la presenza di soggetti con i quali non si riesce a dialogare (es. le Ferrovie).
Potenziare gli incontri mirati nelle scuole di ogni ordine e grado già attivati in passato da Protezione Civile per: <ul style="list-style-type: none"> - conoscere i Piani di Emergenza di Protezione Civile sui rischi nel territorio; - che cosa fare per mitigarli; - come si può imparare a conviverci; - che cosa si può fare personalmente per ridurre. 	Insistere affinché RFI renda pubblici i documenti che riguardano il trasporto delle merci pericolose
Realizzare opuscoli esplicativi per la popolazione che traducano in un linguaggio più comprensibile quello scritto in “burocratese” dai vari enti ed eventualmente specifici sul rischio chimico.	Elaborare strategie comunitarie capaci di creare forme comportamentali di sensibilizzazione e di intervento omogenee tra le singole Amministrazioni Comunali.
Organizzare un convegno, magari preceduto da un sondaggio.	
Relazionarsi con gli altri Tavoli/Laboratori eventualmente presenti sul territorio che stanno trattando il medesimo problema per individuare strategie comuni.	
Organizzare incontri/simulazioni sia con gli studenti che con gruppi di cittadini per imparare ad usare MapRisk (https://www.maprisk.it/), l’app progettata per gestire le informazioni di Protezione Civile con lo scopo di: <ul style="list-style-type: none"> - diffondere i Piani di Protezione Civile; - gestire la funzione di Protezione Civile in tempo ordinario e durante le emergenze 	Ragionare maggiormente sul concetto di prevenzione e sull’organizzazione di azioni a basso costo

Il Laboratorio Mobilità potrebbe inoltre collaborare con le Amministrazioni Comunali e i Servizi di Protezione Civile nell'ideazione di un progetto pilota individuando un Comune in cui sia più facilmente realizzabile. Nel nostro caso, dopo aver incontrato alcuni esperti che operano sul territorio, è stata individuata la cittadina di **Germignaga**, per una serie di fattori:

- Il Sindaco è anche Assessore in Comunità Montana per Protezione Civile e Antincendio Boschivo;
- Il territorio è tutto sommato concentrato e meno dispersivo di altri contesti;
- Il Piano di Protezione Civile è stato aggiornato di recente (2020) e potrebbe essere l'occasione per affiancare l'Amministrazione a diffonderne i contenuti alla cittadinanza.

Di fatto i volontari della Comunità Montana Valle del Verbano già si confrontano tra di loro sulle problematiche relative ai rischi idro-geologici, idraulici e sugli incendi boschivi, ma non è mai stata analizzata la tematica del rischio chimico-ferroviario, anche perché non esiste un piano prefettizio sul trasporto merci pericolose.

Su un rischio come Alptransit è logico che la funzione predominante sia svolta dalle Prefetture, con il loro braccio operativo: i vigili del fuoco e il loro nucleo batteriologico, ma per la prima volta, nell'ambito dell'esercitazione transfrontaliera, denominata **Odescalchi**, finanziata da INTERREG e programmata per giugno 2022, sarà previsto anche uno scenario di incidente chimico da sostanze pericolose su ferrovia. A queste giornate parteciperà anche la nostra Protezione Civile. Non si tratterà ancora di un test mirato alla popolazione, ma saranno testati i coordinamenti tra Italia e Svizzera per i mezzi di soccorso: se arrivano, da dove arrivano, chi li coordina, chi chiude le strade, ecc.

3. CONCLUSIONI

La tematica riguardante Alptransit è molto complessa e delicata, perché coinvolge molti "attori" e riguarda soprattutto scelte politiche sulle quali il Laboratorio Mobilità non ha la possibilità di intervenire. È pur vero, però, che trasportare merci pericolose si interseca con possibili rischi: dalle frane agli incendi boschivi e ai cambiamenti climatici. Non dimentichiamo inoltre i disagi urbanistici provocabili dalle modifiche all'assetto urbano delle cittadine attraversate dai binari del treno e alla mobilità in generale.

Poiché nella scala delle priorità la sicurezza/benessere occupa sicuramente il primo posto, i Tavoli per il Clima, con i relativi laboratori, possono lavorare e collaborare tra loro per creare una "massa critica" tra la popolazione, con lo scopo di formare/informare e fare "autoprotezione".

Questo progetto richiederà tempi lunghi per la sua attuazione, con possibili integrazioni/modifiche, dovute a:

- evoluzione della situazione;
- confronto con altre iniziative presenti sul territorio (es. Laveno);
- verifica dei risultati di ogni azione intrapresa, per individuarne i punti di forza/criticità;
- individuazione di nuove potenziali relazioni umane individuali e organizzate.

Per questi motivi è da ritenersi un progetto aperto e dinamico, che richiederà un continuo monitoraggio e sarà suscettibile di ulteriori approfondimenti, per adeguarsi all'evoluzione di questa infrastruttura, che ancora non è entrata a pieno regime, e agli eventuali effetti negativi che incidono sul territorio e sulla sua popolazione.

4. ALLEGATI

Come materiale utile sono disponibili sul sito del Tavolo per il clima (<https://luinoperil-clima.com/mobilita>) i seguenti documenti:

- **Piano di Emergenza Intercomunale** di Protezione Civile - Comunità Montana Valli del Verbano;

- **Piano di Emergenza Intercomunale** di Protezione civile - Approfondimento Comune di Luino;
- **Piano di Emergenza Intercomunale** di Protezione Civile - Approfondimento Maccagno con Pino e Veddasca;
- **Interventi connessi ad AlpTransit** - A cura del Dott. Marco Magrini Consigliere Provinciale Delegato – 2015;
- **Relazione geologica** Amedeo Dordi sulla pericolosità da frane – 2017;
- **Scheda informativa** dell'Ufficio Federale Trasporti Confederazione Svizzera - Potenziamento delle tratte di accesso ad AlpTransit - Dicembre 2021;
- **Opuscolo "Cittadinanza"**, rivolto alla cittadinanza di Castelveccana creato recentemente da Angelo Campoleoni, supervisore ed estensore del PEI (Piano di Emergenza Intercomunale) di Protezione Civile, in cui si parla anche di rischio chimico e di trasporti pericolosi;
- **Guida "Protezione civile in famiglia"**, realizzata dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in collaborazione con la regione Val d'Aosta;
- **Affrontare l'emergenza** - Cosa fare e cosa sapere - Provincia Monza Brianza

Altri link utili:

<https://www.alptransit.ch/it/home/>

<https://www.espazium.ch/it/attualita/le-sfide-di-un-sistema-di-mobilita-allaltezza-del-xxi-secolo>

<https://www.rsi.ch/news/ticino-e-grigioni-e-insubria/Berna-AlpTransit-va-bene-cos%C3%AC1-10583685.html>

<https://www.tio.ch/ticino/attualita/1409269/ecco-come-viaggeremo-nel-ticino-con-la-galleria-di-base-del-ceneri>

<https://www.webuildvalue.com/it/infrastrutture/alptransit-svizzera.html>

<https://www.luino notizie.it/2018/08/12/luino-su-alptransit-non-possiamo-lasciar-soli-a-lottare-gli-amministratori/189248>

<https://www.varesenews.it/2019/11/le-ferrovie-confermano-entro-2023-otto-passaggi-livello-soppressi-sulla-luino-sesto/877699/>

- Direttiva Grandi Rischi di Regione Lombardia, un po' datata, ma ancora valido riferimento per la gestione delle emergenze chimiche in senso allargato (anche ai trasporti pericolosi)

<https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/servizi-e-informazioni/Imprese/Sicurezza-ambientale-e-alimentare/Rischio-industriale/red-normativa-rischio-industriale-AMB/normativa-rischio-industriale>

- Piani di Emergenza Esterna stabilimenti RIR

<https://www.provincia.mb.it/Temi/protezione-civile/>

<https://www.provincia.mb.it/Temi/protezione-civile/programma-di-previsione-e-prevenzione-dei-rischi-e-piano-di-emergenza-della-provincia-mb/>

-Linee guida Dipartimento su Stabilimenti Rischio Incidente Rilevante

<https://www.anci.it/incidente-rilevante-e-rischio-industriale-le-linee-guida-del-dipartimento-della-protezione-civile/>

Esercitazione di Protezione Civile transfrontaliera Odescalchi 2016

<https://www.rsi.ch/news/ticino-e-grigioni-e-insubria/Odescalchi-alla-conclusione-7643948.html>

Esercitazione di Protezione Civile transfrontaliera Odescalchi 2022

<https://www.interno.gov.it/it/notizie/varese-esercitazione-protezione-civile-transfrontaliera-odescalchi-2022>