

Luca Venturi  
Marco von Känel

*Al Lodevole  
Consiglio Comunale di Minusio*

Minusio, 17 marzo 2025

**Mozione interpartitica - Fermata FFS di Minusio: richiesta di allestire uno studio indipendente sull'impatto fonico e sulle vibrazioni causate dal passaggio dei treni**

On. Signor Presidente,  
On. Sindaco, Signore e Signori Municipali,  
On. Signore e Signori Consiglieri comunali,

come da facoltà concessa dall'art. 67 Legge organica comunale, art. 17 Regolamento di applicazione della Legge organica comunale e art. 18 lett. c) Regolamento comunale, presentiamo la seguente mozione interpartitica:

Fermata FFS di Minusio, richiesta di allestire uno studio indipendente sull'impatto fonico e sulle vibrazioni causate dal passaggio dei treni

In data 17 gennaio 2025, il Comune di Minusio ha (finalmente) ricevuto la risposta ufficiale da parte dell'Ufficio federale dei Trasporti in merito alle criticità emerse dalla messa in esercizio della nuova Fermata FFS di Minusio (stridio dei treni in frenata, in curva ed in entrata nella Fermata, annunci diurni e notturni, annunci continuativi in caso di guasto o soppressione di un treno, inquinamento luminoso, elettrosmog, vibrazioni, ecc.) disagi che coinvolgono non solo gli abitanti nelle immediate vicinanze della Fermata di Minusio, ma che toccano tutti coloro che vivono lungo la tratta ferroviaria del nostro Comune.

Una perizia che potrebbe essere utilizzata - oltre che nell'immediato per dimostrare scientificamente i disagi sopra menzionati - anche quale perizia a futura memoria, considerando che con il MM N. 12/16 - e il relativo rapporto commissionale - concernente la richiesta di un credito d'opera, erano stati stanziati fr. 357'000.- per il risanamento dei muri della Chiesa e della Villa San Quirico causati dalle vibrazioni provocate dal passaggio dei treni (ma per i quali non era stato possibile dimostrare il danno diretto da parte delle FFS).

Disagi riscontrati anche dall'Associazione di quartiere Rivapiana (cfr. allegato), dall'Associazione benefica San Quirico e per i quali con la presente Mozione si richiede al lodevole Municipio di:

. avviare uno studio indipendente dell'impatto fonico e delle vibrazioni dei treni sul nostro Comune sul modello di quanto fatto dal Comune di Riviera (cfr. allegato) da poi utilizzare con le Autorità federali al fine di trovare delle soluzioni per mitigare i disagi

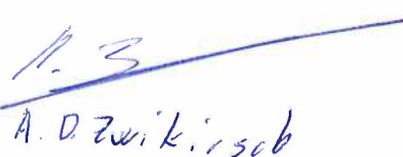
. avviare dei contatti con il Municipio di Riviera - richiedendo la perizia Bonalumi/Ferrari menzionata nell'interrogazione n. 122.23 cfr. Relazione tecnica numero 2656-RT-001a "Rilievi e analisi di immissioni foniche e vibrazioni generate dal traffico ferroviario nel comune di Riviera" del 30 agosto 2021 - e con il Municipio di Bellinzona, entrambi confrontati con problematiche simili dovute ai disagi causati dalle FFS.

. avviare dei contatti con la Deputazione ticinese alle Camere federali al fine di illustrare la situazione con dei dati scientifici alla mano e cambiare - laddove necessario e possibile - la legislazione federale.

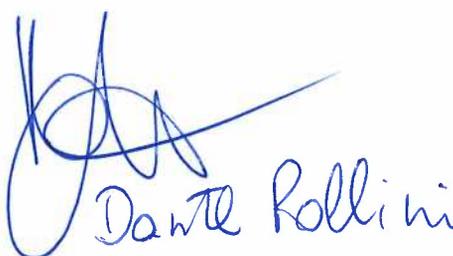
Con la massima stima

  
MARCO VON KÄNEL

  
LUCA VENTURI

  
A. D. Zwicki

  
PAOLO KÄFER

  
Dante Rollini

  
Documentazione a supporto: (GIOVANNI GUSSETTI)

- [Treni e rumore, dati allarmanti a Riviera](#) (Il Quotidiano, 14.03.2022)

- [Interrogazione n. 122.23 - Alptransit ad ogni costo?](#)

- [Presenza di posizione dello studio d'ingegneria Bonalumi/Ferrari/Partner trasmesso dal Municipio di Riviera](#)

- Articolo (La Regione) Il terzo binario slitta di un altro anno

# Notiziario

## Fermata Tilo tra conquiste e disagi

Dopo tante discussioni, è finalmente arrivato il giorno in cui la fermata Tilo è diventata a Minusio un dato di fatto. Essa costituisce un ulteriore tassello dell'offerta del trasporto pubblico ferroviario nel Locarnese che potrà contribuire ad incrementare ulteriormente la mobilità lenta nei prossimi anni.

All'innegabile comodità del servizio, in particolare per chi vive entro un certo raggio, per gli stessi ci sono anche disagi causati dagli annunci degli altoparlanti circa la partenza dei treni e soprattutto dal rumore dovuto allo sfregamento delle ruote dei vagoni sui binari durante il transito di giorno e di notte. Sul sito delle FFS, le medesime si vantano del ruolo piodieristico che avrebbero acquisito a livello europeo per quanto riguarda la tutela della popolazione dal rumore prodotto dalla ferrovia. Nel limite del possibile - si legge - le FFS cercano sempre di combattere il rumore direttamente alla fonte. È per questo che l'Associazione ha intenzione di approfondire con loro la problematica e chiedere che siano adottati tutti i provvedimenti antirumore necessari lungo la nuova infrastruttura là dove si nota un aumento significativo del rumore.

La domenica 10 dicembre 2023 abbiamo inaugurato la nuova fermata facendo appuntamento sul Binario 2 per andare tutti insieme a Locarno con il RegioEspress per prender un caffè.



TICINO E GRIGIONI

## Treni e rumore, dati allarmanti a Riviera

Lo studio commissionato dal Comune: superati i valori massimi. Effetti negativi sulla salute e sulla qualità del sonno

14.03.2022, 21:39 •  20.11.2024, 18:29



**Riviera protesta per il rumore**

Il Quotidiano 14.03.2022, 20:00

Di: **Quot/m. Ang.**

Immaginate di abitare proprio a ridosso della ferrovia. Con convogli e treni merci che passano a pochi metri dalle vostre finestre. Un disagio che vivono diversi abitanti di Riviera, disagio che è cresciuto con l'apertura della Galleria di base del Monte Ceneri. Quest'ultima, infatti, ha fatto aumentare parecchio il traffico ferroviario, specie dei convogli merci, che sono i più problematici (ne passano 90 ogni giorno). Una situazione che riguarda molte abitazioni a Riviera: tra Osogna e Cresciano passa uno dei tratti ferroviari più battuti di tutta la Svizzera.

Ora uno studio commissionato dal Comune attesta il superamento dei valori massimi raccomandati di immissioni foniche e di vibrazioni. Superamenti che, secondo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), possono provocare effetti negativi sulla salute e sulla qualità del sonno.

Il Municipio ora chiederà una presa di posizione alle autorità cantonali e federali di competenza.

## TESTO DELL'INTERROGAZIONE

### Alptransit ad ogni costo?

La tratta incompiuta di Alp Transit a sud del traforo del Gottardo fino al confine sud del Cantone è fonte di molte discussioni e critiche sin dal momento della sua nascita. Il recente incidente del 10 agosto 2023 con il deragliamento di un treno merci in galleria rispettivamente il rinvio a dopo il 2050 di nuovi investimenti in Ticino per il completamento della rete ferroviaria a sud di Biasca hanno ovviamente e giustamente riaperto il dibattito. Si sottolinea soprattutto il qualificato lavoro di sensibilizzazione e di informazione fornito da sempre dall'associazione "Pro Gottardo – Ferrovia d'Europa" ([www.progottardo.ch/it/documentazione](http://www.progottardo.ch/it/documentazione)).

In questo contesto i sottoscrittori deputati desiderano porre l'attenzione del Consiglio di Stato su due temi specifici correlati al traffico ferroviario che riteniamo meritino attenzione e risposte concrete; i **pericoli** e i **rumori**.

Considerati

#### Per i pericoli

- Il rapporto dell'Ufficio federale dei trasporti, citato nell'art del CdT del 16 agosto 23, sullo stato insoddisfacente dei treni CARGO che porta a concludere che il recente deragliamento non dovrebbe meravigliare nessuno.
- Il fatto che questi treni attraversano fuori terra zone residenziali densamente abitate.
- L'evidenza che vengono trasportate anche merci pericolose. Nel caso dell'incidente le FFS si sono affrettate a dire che i vagoni potenzialmente pericolosi erano in fondo ma fortunatamente erano vuoti.

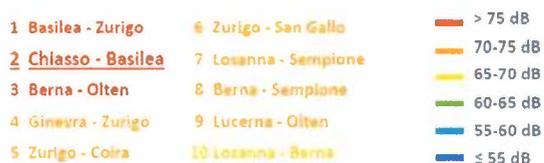
#### Per i rumori

- Il costante aumento del traffico di treni merci, soprattutto notturno.
- La forte sollecitazione della tratta Bodio – Bellinzona tra le più trafficate in Svizzera

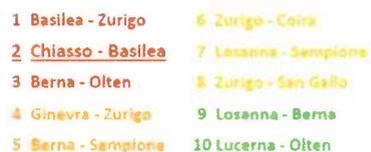
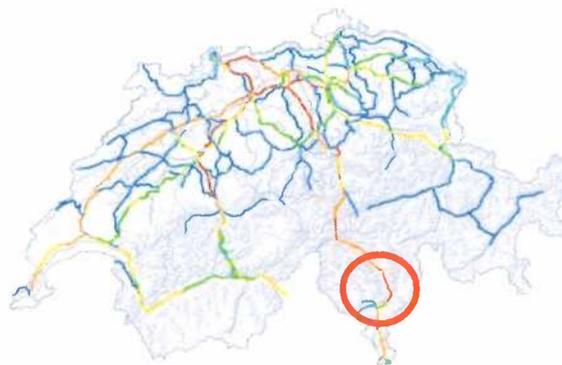
## valutazione del traffico ferroviario

livello di emissione sonora sulla rete ferroviaria FFS in Svizzera

livelli emissione sonora effettivi nel periodo diurno (06:00 - 22:00)

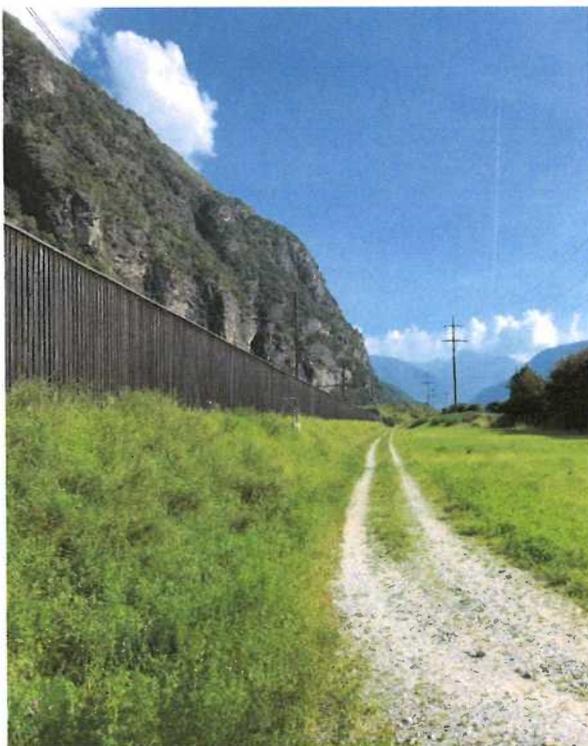


livelli emissione sonora effettivi nel periodo notturno (22:00 - 06:00)



Arch. Stefano Pedersoli dello studio Bonalumi Ferrari Partner SA (02.03.22)

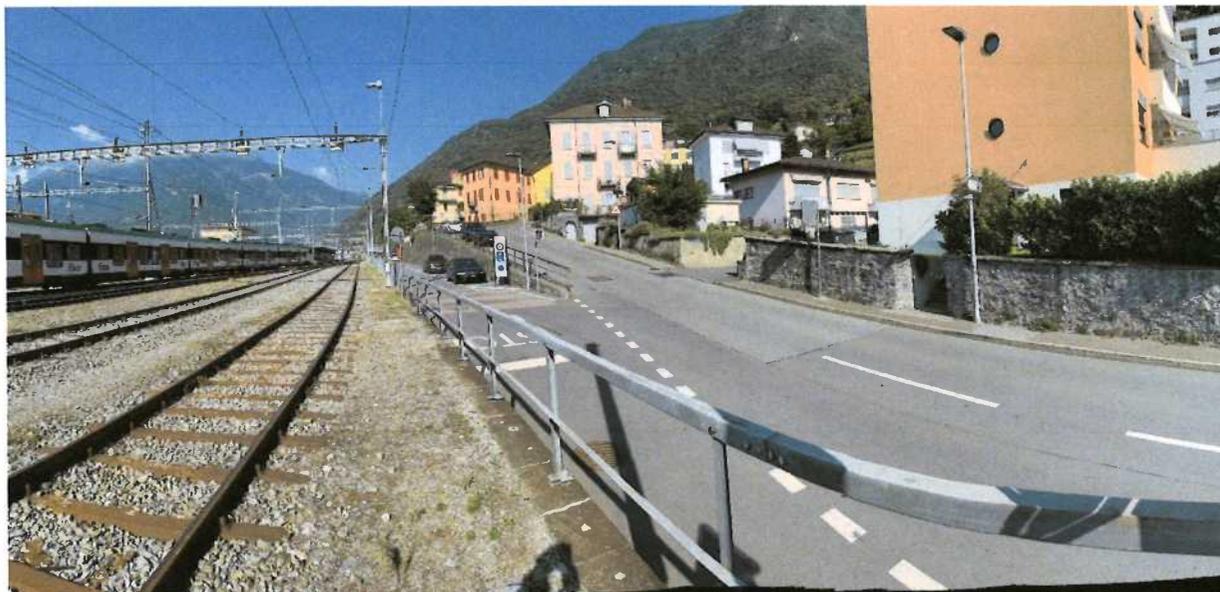
- La perizia ordinata dal comune di Riviera allo studio ing. Bonalumi/Ferrari che evidenzia il forte inquinamento fonico e di vibrazioni del traffico ferroviario.
- L'osservazione che i ripari fonici sono stati posati in modo parziale e piuttosto strano; lungo la tratta; mancano in zone residenziali e sono invece presenti in campagna, così come mancano completamente ripari fonici nelle zone delle stazioni ferroviarie che coincidono con zone abitate



Ripari fonici in campagna



Nessun riparo nell'abitato



Stazione di Bellinzona senza ripari verso la zona residenziale di Daro

Si chiede al Consiglio di Stato

#### Per i pericoli

1. Cosa è stato intrapreso dal Consiglio di Stato nei confronti di FFS e FFS/Cargo per accertarsi della tipologia del materiale pericoloso trasportato?
2. Esiste una pianificazione e una prospettiva temporale per il rinnovo del materiale rotabile che non si limiti alla sola questione dei freni in ghisa ormai risolta?
3. Partiamo dal presupposto che esista un'analisi dei rischi incidenti in galleria Alptransit. Ma esiste lo stesso approccio per incidenti lungo la tratta a cielo aperto, in particolare nelle zone densamente abitate? Chi se ne deve occupare?

#### Per i rumori

4. Il Consiglio di Stato è a conoscenza dei risultati della perizia Bonalumi/Ferrari ordinata dal comune di Riviera? (*Relazione tecnica numero 2656-RT-001a "Rilievi e analisi di immissioni foniche e vibrazioni generate dal traffico ferroviario nel comune di Riviera" del 30 agosto 2021*)
5. Il Consiglio di Stato condivide l'affermazione (Preso di posizione dello studio d'ingegneria Bonalumi Ferrari Partner SA, 28.11.22 a pag 7) secondo la quale *"il rumore generato dal transito dei treni può provocare degli effetti negativi sul sonno e sulla salute di una buona parte della popolazione che risiede nelle vicinanze della ferrovia."*?
6. Il Consiglio di Stato è in grado di confermare che l'impatto relativo a rumori e vibrazioni misurato nel quartiere di Osogna si riproduce verosimilmente anche nel resto della tratta a cielo aperto a sud del portale?
7. Considerando il fatto che in prossimità delle stazioni, a esempio quelle di Bellinzona e Giubiasco, esistono estese zone residenziali non protette da nessun tipo di barriera fonoassorbenti, che è oggettivo l'aumento del traffico, in particolare traffico merci notturno, che inoltre in stazione spesso questi treni sono in frenata oppure devono seguire un cambio di binari (rumori ulteriori), il tema dell'inquinamento fonico si acuisce ulteriormente. A questo si aggiunge un impianto audio impostato per sordi che dalle 0700 alle 2000 annuncia incessantemente ogni treno, soprattutto domenica mattina con la stazione deserta.  
Il Consiglio di Stato e i suoi uffici competenti ne è consapevole? Ha già effettuato delle verifiche e delle misurazioni? Quali misure di contenimento del rumore sono state richieste al momento del rilascio della licenza edilizia per la nuova stazione FFS di Bellinzona?
8. Il Consiglio di Stato agisce in applicazione della Legge cantonale di applicazione della legge federale sulla protezione dell'ambiente (LALPAmb) e del relativo Regolamento di applicazione

dell'ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (ROIF) che definisce le basi legali applicabili in questo contesto.

Quali strumenti sono a disposizione del Consiglio di Stato per poter proteggere la popolazione residente da questo accresciuto inquinamento fonico? Si è fatto parte attiva nei confronti degli Uffici federali competenti per valutare i possibili correttivi?

9. Il Consiglio di Stato e per esso il DT, ha espresso la volontà di lottare contro l'inquinamento fonico e le immissioni foniche moleste, tant'è che ha promosso la posa di asfalto fonoassorbente sulle strade cantonali. Non sarebbe coerente adoperarsi con la stessa intensità e convinzione anche nei confronti delle FFS per limitare anche questa fonte di rumore?
10. Risulta al Consiglio di Stato che le FFS hanno preferito sussidiare la sostituzione di finestre piuttosto che posare pareti fonoassorbenti lungo la tratta ferroviaria? Il Consiglio di Stato dispone dell'ammontare di questi contributi rispettivamente è a conoscenza di quanto sarebbe stato il costo per la posa di pareti foniche?

**Per entrambi i temi**

11. Quando e in che modo il Consiglio di Stato ha avuto o intende avere incontri con l'Ufficio federale dei trasporti e/o con l'Ufficio federale dell'ambiente per discutere le problematiche indicate?
12. Il Consiglio di Stato non ritiene che la salvaguardia della qualità di vita nel ristretto fondovalle ticinese rappresenti un argomento da considerare e ribadire con fermezza nel richiedere l'indispensabile completamento del tragitto a sud del portale della galleria AlpTransit?

Tiziano Zanetti  
Caprara - Terraneo

Allegato:

- Presa di posizione dello studio di Ingegneria Bonalumi/Ferrari del 28.11.2022



Municipio di Riviera  
Piazza Grande 1  
CH-6703 Osogna  
A.c.a. Sindaco Alberto Pellanda

**Ns. rif.** 2656

**Vs. rif.**

Giubiasco, 28 novembre 2022

---

**Concerne: Presa di posizione dello studio d'ingegneria Bonalumi Ferrari Partner SA in merito alle osservazioni dell'Ufficio prevenzione rumori del Cantone Ticino del 13 maggio 2022 e dell'Ufficio federale dell'ambiente riportate nel preavviso del 4 luglio 2022**

---

In data 16 settembre 2022 lo studio d'ingegneria Bonalumi Ferrari Partner SA ha ricevuto dal Municipio di Riviera le prese di posizione del Cantone Ticino del 13 maggio 2022 e dell'Ufficio federale dell'ambiente del 4 luglio 2022 in merito allo studio fonico elaborato dal nostro studio d'ingegneria (cfr. *Relazione tecnica numero 2656-RT-001a "Rilievi e analisi di immissioni foniche e vibrazioni generate dal traffico ferroviario nel comune di Riviera" del 30 agosto 2021*) che era stato presentato e consegnato all'Ufficio federale dei trasporti nel marzo 2022.

La scrivente non ha particolari osservazioni in merito alla presa di posizione dell'Ufficio prevenzione rumori del Cantone Ticino la quale ribadisce che lo studio fonico è stato eseguito correttamente confermando "come vi siano dei superamenti dei valori limite d'immissione dell'Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF), sebbene le immissioni, grazie all'effetto di miglioramento del materiale rotabile, siano inferiori a quelle riscontrate nell'ambito del risanamento fonico delle FFS. [...] La situazione più critica riguarda sicuramente le vibrazioni che in certi casi superano ampiamente i valori limite secondo la norma DIN 4150-2. Ciò dimostra come sia opportuno procedere con i necessari provvedimenti di risanamento alla fonte, non appena vi sarà la possibilità di intervenire direttamente con dei lavori di costruzione sulla linea. In conclusione non possiamo che prendere atto dei risultati di questo studio che dimostrano il disagio delle persone, che abitano a poca distanza dalla linea ferroviaria, dovuto in particolare alle vibrazioni e al rumore per via solida. Invitiamo pertanto l'autorità federale competente a valutare le possibilità di intervento per favorire un certo risanamento della situazione".

Per quanto concerne invece la presa di posizione dell'Ufficio federale dell'ambiente, si riportano una serie di osservazioni che, per maggior chiarezza, sono state suddivise in diversi capitoli in base alla tematica trattata: rumore, vibrazioni e qualità della vita.

Oltre a questi capitoli che riportano le spiegazioni tecniche in merito ai contenuti delle valutazioni eseguite, si presentano una serie di considerazioni sulle prospettive future e sulla possibile implementazione di soluzioni di mitigazione delle immissioni.

una valutazione fonica per un impianto sp...  
ottobre 2020.

2.7.8. Le FFS devono allestire una valutazione fonica relativa alle prese esterne degli impianti di ventilazione del nuovo locale tecnico ferroviario previsto al km 170.500 in base all'allegato 6 Caso d'affare UFT: 411.1-3 – 2020/0 / 60/65 BAV-A-14663401/1 OIF per nuovi impianti (rispetto dei valori di pianificazione). Questo complemento dev'essere inoltrato prima dell'inizio dei lavori all'UFT per valutazione da parte dell'UFAM.

Materassini sotto la massicciata Nelle sezioni trasversali (allegato 6, sezione km 170.690 e sezione 170.720) e su piano del passaggio a livello (allegato E1 del 18.12.2020) vengono rappresentati con la dicitura "USM" quelli che secondo l'interpretazione dell'UFT dovrebbero essere dei materassini sotto la massicciata (USM = Unterschot[1]termatte). Nella relazione tecnica (allegato 3), sul piano della geometria dei binari (allegato 10.1) e sui profili longitudinali (allegati 10.5 e 10.6) i materassini non vengono menzionati. Nella SIOP A (allegato A9, pag. 5) viene scritto che il "materassino antivibrazioni dal km 170'199 al km 171'257 è stato elimi[1]nato".

Una rete eccezionale

500 Mbit/s Internet per casa a CHF 39.90 anziché CHF 90.-.

yallo.ch

Visita Il Sito >

laR+ BELLINZONESE

# Slitta di un altro anno il cantiere Ffs per il terzo binario

Bellinzona, due ricorsi rallentano l'iter. Intanto pubblicato il bando per i lavori: 200 milioni. Prevista una sede provvisoria per la scuola Caravella



'Data più probabile d'inizio, la primavera 2027'

(Render Ffs)

11 marzo 2025 | di **Marino Molinaro**

Si avvicina, ma parimenti si allontana e slitta di un alto anno, la realizzazione del terzo binario a Bellinzona con tanto di nuova fermata Tilo dietro Piazza Indipendenza e secondo tunnel di 300 metri parallelo a quello di Svitto che passa sotto la murata medievale del castello di Montebello. Un'opera ritenuta di fondamentale importanza dalle Ffs per la sicurezza e lo scorrimento del traffico ferroviario veloce essendo quello di Bellinzona il principale collo di bottiglia sull'asse nord-sud del Gottardo fra Chiasso e Basilea. Nell'arco degli anni il progetto è stato avversato a più riprese (le prime opposizioni risalgono al 2019), ciò che ha permesso di affinarlo ma ha anche procrastinato l'avvio del cantiere. Il quale nei piani originali delle Ferrovie federali avrebbe dovuto cominciare nel 2022. Le ultime notizie diffuse dalle Ffs nel gennaio 2024 fissavano l'avvio dei lavori nel 2026. Ma ora, stando al bando di appalto fresco di stampa per le opere da impresario costruttore, la data è stata aggiornata al febbraio 2027 con scadenza fine 2034. Un arco di tempo importante, considerata la mole di manufatti da realizzare peraltro mantenendo sempre attiva la linea ferroviaria che serve il traffico locale e internazionale. «A gennaio 2024 l'Ufficio federale dei trasporti ha rilasciato la Decisione di approvazione piani Dap», ci ricorda il portavoce Ffs regione sud **Patrick Walser**. Nel frattempo, la scorsa primavera, sono stati inoltrati due ricorsi al Tribunale amministrativo federale, ciò che ha sospeso la Dap: «Non essendo cresciuta in giudicato, non è possibile avviare il cantiere. Nonostante ciò, la programmazione dei lavori procede e a fine febbraio le Ffs hanno pubblicato sul portale Simap l'apertura dei bandi di concorso. Per questioni procedurali, è necessario indicare una data d'inizio lavori (le

imprese devono sapere da quando dovranno lavorare) e attualmente la data più probabile è quella della primavera 2027».

## **Gallerie, fermata, sottopassi: ecco cosa si realizza**

Nel dettaglio, l'appalto prevede la costruzione di un nuovo marciapiede e il prolungamento del marciapiede 1 alla stazione di Bellinzona; l'allargamento del sottopasso ferroviario di Daro tramite demolizione parziale di quello esistente e la costruzione di quello nuovo al suo fianco; la nuova galleria ferroviaria Svitto 2; la fermata Piazza Indipendenza (oggi inesistente) compresi due nuovi sottopassi pedonali e la ricostruzione del sottopasso veicolare su via Bonzanigo; una nuova galleria ferroviaria al Dragonato (parallela a quella già modernizzata nel 2018/19 sotto via Ospedale); l'allargamento del sottopasso in via Lugano (zona Isolabella) tramite costruzione di uno nuovo denominato Tombone 2 in affiancamento; un nuovo muro di sostegno in via Saleggi; ripari fonici lungo il nuovo binario che sarà lungo 1,6 chilometri tra la stazione di Bellinzona e il sottopasso Tombone, a partire dal quale in direzione di Giubiasco il terzo binario era già stato realizzato in passato; la demolizione e ricostruzione del deposito della palestra della scuola elementare Sud di Bellinzona che confina con la linea ferroviaria. Pure prevista, infine, la costruzione e successiva demolizione di una scuola elementare provvisoria. «Non si tratta della sede Sud comunale – specifica il portavoce delle Ffs – ma della scuola elementare privata La Caravella, il cui mappale confina con l'area dei lavori. Durante la realizzazione del nuovo sottopassaggio Cusa-Nocca – il futuro principale accesso pedonale alla fermata – e di una parte del nuovo marciapiede della fermata Piazza Indipendenza, le attività della Caravella saranno temporaneamente spostate in un prefabbricato edificato all'interno

della proprietà stessa della scuola. Ultimato il sottopasso (circa due anni) le attività scolastiche potranno rientrare nella loro sede e i prefabbricati saranno rimossi. L'edificio principale dell'Istituto Santa Maria non è toccato da questa misura».

## Migliorie per radiazioni e rumore

La realizzazione del terzo binario ha un costo previsto di oltre 200 milioni di franchi, finanziati dalla Confederazione nell'ambito dei programmi di ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria, e dal Canton Ticino che contribuisce in minima parte alla nuova fermata di Piazza Indipendenza. Le diverse ottimizzazioni cui è stato sottoposto il progetto hanno prodotto migliorie, ad esempio dal profilo delle radiazioni non ionizzanti che incidavano oltremodo sulla palestra della scuola; idem per il rumore, che sarà ulteriormente contenuto aumentando l'altezza (dove possibile) delle pareti foniche; pure previste facilitazioni (con eventuale installazione di finestre fonoisolanti) per gli edifici dove i valori limite di immissione restano superati nonostante la protezione data dai ripari fonici. Sempre a mente dell'Uft il progetto rispetta anche i requisiti Unesco che nel 2000 ha inserito i castelli di Bellinzona nella sua lista del Patrimonio mondiale culturale.

Entra nel [canale WhatsApp](#) de laRegione e non perderti le notizie più importanti >

[bellinzona](#) [caravella](#) [ffs](#) [indipendenza](#) [terzo binario](#)



Pubblicità