



Rapporto Commissione della Gestione e delle Opere pubbliche

14 febbraio 2019

MM N. 84 /2018

Richiesta di un credito di CHF 1'250'000 per il periodo 2019-2023 per il risanamento fonico della rete stradale della Città di Mendrisio

«Il rumore prodotto dal rotolamento dei pneumatici sovrasta quello del motore già a partire dai 25 chilometri orari con guida costante. Le pavimentazioni fonoassorbenti consentono di ridurre sensibilmente le emissioni foniche». Ecco perché l'Ufficio federale dell'ambiente (UFAM) promuove lo sviluppo di tecnologie fonoassorbenti in quanto, contrariamente alle pareti antirumore o alle finestre insonorizzate, simili misure agiscono e svolgono ampiamente la loro funzione direttamente alla fonte.

In occasione dell'esame del MM 84/2018, lo scorso 28 gennaio, ai commissari e alle commissarie delle Commissioni della Gestione e delle Opere pubbliche, il capodicastero costruzioni Daniele Caversazio e i tecnici del Comune (il direttore dell'Ufficio tecnico Michele Raggi, il vicedirettore Mitka Fontana), hanno illustrato l'importanza del progetto di risanamento fonico, i cui interventi nella città di Mendrisio sono stati dettagliati nel messaggio (pp 6-15).

Le due commissioni si sono espresse favorevolmente perché le opere previste si inseriscono in un discorso di miglioramento della qualità della vita e della qualità degli spazi urbani. Nei comuni del Locarnese dove le pavimentazioni sono state introdotte, gli abitanti hanno confermato la bontà dell'intervento: «Si sente una netta differenza. Adesso si dorme molto meglio» (tio.ch, 04.09.2018).

Premessa

La quiete e un paesaggio sonoro di qualità sono dei beni preziosi, che non sono garantiti o preservati ovunque e in qualsiasi momento. Il rumore è la forma d'inquinamento ambientale considerata più invasiva e due terzi della popolazione svizzera affermano di sentirsi disturbati da questo fenomeno.

È una presenza molesta e persistente: ci colpisce continuamente a casa, sul lavoro, nei momenti di riposo. Si ha tuttavia la tendenza a credere che fra tutte le forme d'inquinamento dell'ambiente il rumore sia quella meno grave. Eppure il rumore rappresenta un fattore di rischio serio per la salute, sia sul piano fisiologico sia su quello psicologico e sociale. Le esposizioni croniche al rumore pongono l'organismo in continuo stato di allerta.

Nei centri urbani, siano essi densamente popolati o meno, si possono avere numerosi tipi di inquinamento. Il più rischioso e conosciuto è naturalmente l'inquinamento dell'aria e dell'atmosfera, dovuto alle varie emissioni di anidride carbonica. E nel Mendrisiotto conosciamo purtroppo molto bene questo problema, che produce effetti dannosi sia sull'essere umano, sia sull'ambiente. Ma tutti sappiamo che dobbiamo anche fare i conti con l'inquinamento luminoso e acustico.

L'inquinamento fonico, al contrario di quello luminoso, può avere molteplici fonti, come mezzi di trasporto, industrie, cantieri, attrezzature e attività di vario genere. Per quanto riguarda i trasporti, ad esempio, è sufficiente che un'automobile raggiunga anche solo la velocità di trenta chilometri orari per far sì che il rumore del rotolamento delle ruote sull'asfalto sovrasti quello del motore.

Sul portale dell'Associazione svizzera dei Comuni si legge che *«secondo i nuovi calcoli dell'Ufficio federale dell'ambiente, in Svizzera il rumore stradale eccessivo nel proprio domicilio interessa di giorno una persona su cinque. Durante la notte, una persona su sei. La Legge sulla protezione dell'ambiente e l'Ordinanza contro l'inquinamento fonico obbligano la Confederazione, o i cantoni e i comuni, a risanare i tratti di strada che causano rumore eccessivo entro il 2015 o il 2018»*.

È quanto si prefigge di fare il Comune di Mendrisio con il credito quadro di CHF 1'250'000 per intervenire in sette quartieri.

Secondo l'UFAM i vantaggi delle pavimentazioni fonoassorbenti presentano i seguenti vantaggi:

- all'interno delle località, la loro posa costituisce sovente l'unica misura realizzabile per ridurre il rumore proveniente dalle strade;
- accanto alla riduzione dell'intensità acustica, le frequenze alte sono particolarmente ridotte permettendo il miglioramento di tutta la situazione acustica;
- agendo direttamente alla fonte del rumore, sovente non sono necessarie misure sostitutive sugli edifici, come ad esempio la posa di finestre insonorizzate;
- la riduzione non riguarda soltanto un singolo edificio, bensì tutta la zona urbanizzata limitrofa;

Secondo l'UFAM una pavimentazione è considerata «fonoassorbente» *«se per tutta la sua durata di vita contribuisce a ridurre il rumore di almeno 1 decibel rispetto a una miscela di asfalto convenzionale. Dopo la posa, la riduzione del rumore deve essere pari ad almeno 3 decibel. Ciò corrisponde all'incirca a un dimezzamento del volume del traffico. Dopo l'installazione, le pavimentazioni stradali fonoassorbenti riducono il rumore stradale in media di ca. 6 dB rispetto a una pavimentazione convenzionale»*.

Lotta contro il rumore: una priorità

Tra le fonti di rumore che colpiscono la parte più ampia delle persone e del territorio c'è il traffico stradale. Molte persone che vivono lungo strade trafficate sono molto disturbate. Si stima che i costi indiretti, in altre parole i costi esterni del rumore provocati dal traffico stradale, ammontano in Svizzera a circa 1.5 miliardi di franchi l'anno (ARE, 2010). In Svizzera la lotta contro il rumore rappresenta un'importante priorità. La Confederazione e i Cantoni

hanno già raggiunto molti obiettivi, ma rimane ancora molto da fare. In particolare è necessario rafforzare il principio di causalità.

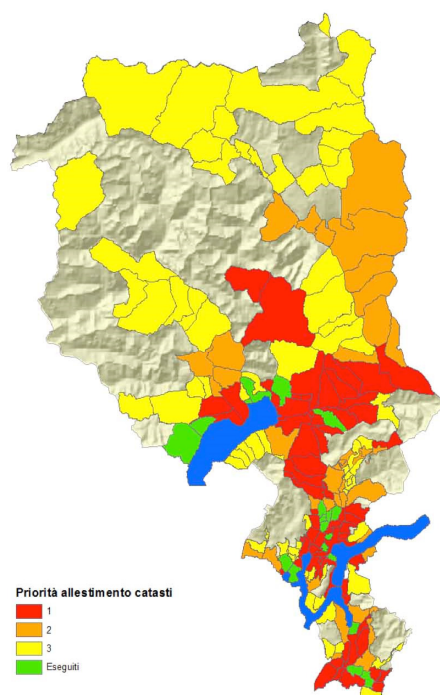
Ogni persona percepisce il rumore in modo diverso. Esso, infatti, non colpisce tutta la popolazione in egual misura ma in maniera differenziata, sia quantitativamente sia qualitativamente. Un inquinamento poco “democratico”, che per questo motivo non viene percepito quale male per l'intera società. La ricerca di soluzioni contro il rumore implica quindi un certo grado di solidarietà.

A livello economico l'inquinamento fonico, oltre a causare ingenti costi sanitari a carico della collettività, si traduce in un deprezzamento del valore dei terreni e degli immobili nelle zone da esso colpite, in una diminuzione dell'attrattiva turistica, mentre l'inefficienza sul lavoro causata dal rumore è sinonimo di diseconomia. Inoltre determina costi elevati per i provvedimenti antirumore che causa. Chi se lo può permettere trasloca in luoghi tranquilli, mentre nelle zone colpite dal rumore, si creano fenomeni di emarginazione sociale.

L'impegno del Cantone e il catasto delle priorità

Il Canton Ticino è proprietario di circa 1'050 km di strade cantonali che insieme alle strade nazionali (circa 160 km) ed alle strade comunali più trafficate (circa 150 km) sono considerate le fonti di rumore più presenti e diffuse sul territorio, in quanto toccano in modo pesante e capillare la popolazione. La continua e crescente richiesta d'intervento del Cantone, da parte di cittadini sottoposti a immissioni foniche eccessive, è un segno evidente di una situazione di disagio divenuta in molti luoghi ormai difficile da sostenere.

Nel nostro Cantone, come si legge nel Messaggio 7208 del Consiglio di Stato (*la cartina qui a fianco è tratta da questo messaggio, ndr*), l'inquinamento fonico non minaccia solamente le persone direttamente vicine alle sorgenti rumorose. A causa della particolare morfologia del territorio, si sta assistendo a un progressivo aumento del cosiddetto rumore di fondo, che degrada porzioni sempre più vaste del nostro territorio, persino laddove si cerca la distensione e lo svago.



La strategia per il risanamento fonico delle strade cantonali e comunali definita dal Dipartimento del territorio prevede in prima priorità, laddove fattibile e ragionevole, provvedimenti alla fonte: pavimentazioni fonoassorbenti ed eventualmente riduzione della

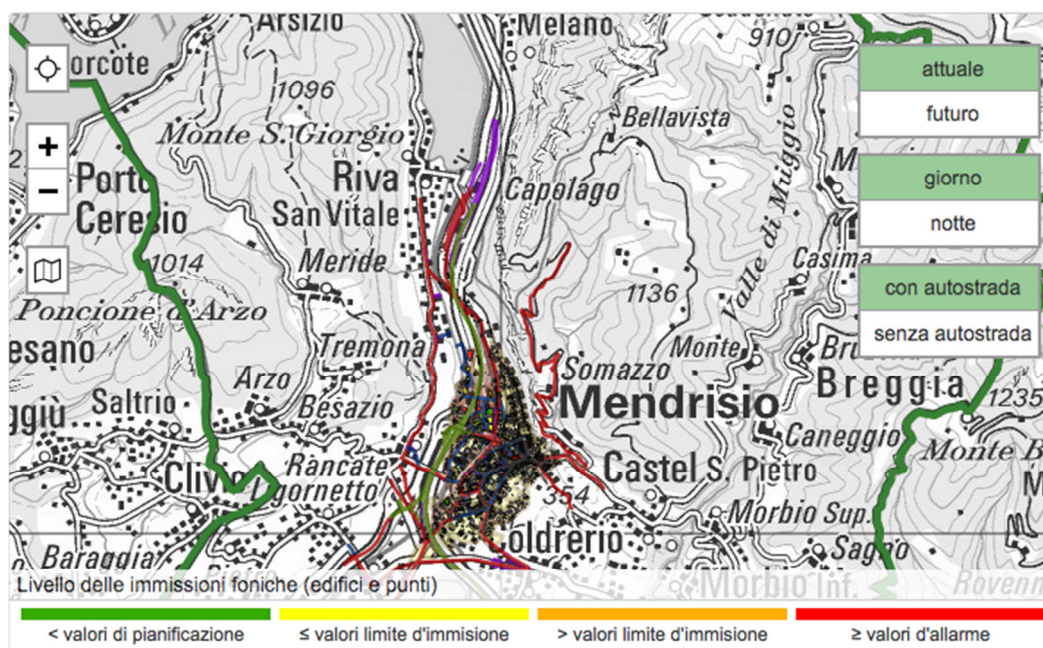
velocità. Si tratta d'interventi di grande efficacia su tutto il territorio con effetti benefici anche sul rumore di fondo.

Il Cantone ha dunque provveduto ad allestire un catasto delle priorità in funzione della gravità della situazione fonica. Un precatasto cantonale è stato elaborato partendo dalle strade più trafficate (più di 2.000 veicoli al giorno): ciò che ha permesso di identificare per categoria le priorità d'intervento.

Il catasto del rumore stradale rappresenta una sorta di "fotografia acustica" che mostra l'inquinamento fonico all'interno delle località: esso può essere allestito tramite simulazioni o misurazioni e rappresenta il punto di partenza, da un lato per studiare i risanamenti a livello tecnico tramite l'adozione di provvedimenti alla fonte (moderazione del traffico, pavimentazioni fonoassorbenti, riduzione della velocità) o sulla via di propagazione del rumore (ripari fonici), dall'altro per valutarne gli effetti reali. Il catasto determina le immissioni per ogni piano di ciascun edificio presso le finestre dei locali sensibili al rumore, ovvero quelli destinati al soggiorno prolungato di persone.

Catasto immissioni rumore stradale

Esposizione della popolazione al rumore del traffico stradale. ▾



Fonte: www.oasi.ti.ch

Nel merito

Poiché i Comuni devono mettere a disposizione crediti per attuare le misure di risanamento, il Cantone dovrà valutare le esigenze e la disponibilità dei Comuni, già in una fase iniziale dei progetti, concordando, se del caso, un programma di lavoro.

La Confederazione partecipa anche al finanziamento del risanamento di queste strade. In base al ROIF, l'allestimento dei catasti e dei progetti di risanamento fonico è compito del

Cantone anche per le strade comunali. Compete invece al Comune procedere a sue spese all'esecuzione delle misure di risanamento in collaborazione con il Cantone, che si assume in questo contesto unicamente il costo totale per l'allestimento dei progetti di risanamento fonico.

Con la richiesta di credito illustrata in questo messaggio, il Comune di Mendrisio vuole dunque procedere al risanamento fonico con interventi puntuali in sette quartieri, peraltro descritti in modo dettagliato. La descrizione degli interventi è preceduta da una parte generale in cui viene precisato il contesto legislativo e le norme che regolano il risanamento fonico delle strade. Il messaggio municipale 84/2018, così come presentato, consente una precisa tracciabilità degli interventi e inquadra molto bene il problema nel contesto del nostro Comune.

La stima dei costi, reperibile a pagina 19, è chiara. Dal profilo finanziario, come si evince dal MM 84/2018, il costo stimato degli interventi previsti a Mendrisio ammonta a CHF 15'119'988, di cui CHF 11'488'380 risultano a carico del Cantone mentre i rimanenti CHF 3'654'108 dovranno essere finanziati dal Comune. I contributi federali saranno determinati sulla base dei conti a consuntivo (cfr tabella a pagina 19). I lavori di posa dell'asfalto fonoassorbente sono da eseguire entro 10 anni. Le strade comunali interessate al risanamento fonico si estendono per circa 6,2 km per l'intera città.

Conclusioni

Il risanamento fonico è un progetto di ampio respiro che si inserisce in una visione di miglioramento della qualità della vita e dello spazio pubblico: per la Commissione della Gestione e per la Commissione delle Opere pubbliche è senz'altro un valore aggiunto a vantaggio della popolazione. Il risanamento fonico si affianca alla realizzazione delle zone 30, il cui credito è già approvato dal Legislativo.

Il coordinamento delle opere e degli interventi, come assicurato nel corso dell'esame congiunto delle due commissioni, è senz'altro positivo e permette un'azione mirata ed efficace dell'amministrazione.

Le due commissioni hanno dunque votato, all'unanimità dei presenti, l'approvazione del primo Credito quadro di CHF 1'250'000 per i primi cinque anni, ossia il periodo 2019-2023. E invitano il Consiglio comunale ad approvare il messaggio così come presentato.

Per la Commissione della Gestione

La relatrice Françoise Gehring
(Insieme a Sinistra)

Per la Commissione Opere pubbliche

Il relatore Vincenzo Crimaldi
(PLR)