



CENTRO SUD LUGANO



Media Markt

coop

VÖGELE

coop

BLACK

HENNES MAURITZ

Esami dell'impatto sull'ambiente

160	Premessa	14.1
160	Scopo dell'Esame dell'impatto sull'ambiente	14.1.1
160	La procedura	14.1.2
161	Valutazione complessiva	14.2
163	Necessità di nuovi provvedimenti	14.3

Premessa

14.1

Scopo dell'Esame dell'impatto sull'ambiente

L'obiettivo perseguito con l'Esame dell'impatto sull'ambiente (EIA) è di assicurare che i progetti di nuovi impianti, che possono incidere in modo importante sull'ambiente, siano soppesati fin dall'inizio in quest'ottica e se del caso modificati in modo da mitigarne le conseguenze. Si tratta quindi di fare diventare la protezione dell'ambiente un criterio irrinunciabile e prioritario al quale orientare la formulazione di un nuovo progetto e non solo di ritoccare progetti già elaborati affinché non siano in contrasto con le esigenze minime di protezione dell'ambiente.

L'esame dell'impatto sull'ambiente deve considerare i seguenti punti:

- il carico sull'ambiente deve essere minimo: non è sufficiente il rispetto dei limiti d'immissione per aria, acqua, suolo, paesaggio sonoro ecc. va verificato tenendo conto del principio di prevenzione;
- il risanamento dei comparti dell'ambiente (aria, acqua, suolo, paesaggio sonoro) che non soddisfano i criteri di qualità stabiliti dalle rispettive ordinanze non deve essere compromesso o reso più difficile;
- le implicazioni ambientali di un progetto sono da considerare non solo singolarmente ma anche nel loro insieme;
- impianti pubblici e impianti privati concessionati sono ammessi solo se il progetto è giustificato anche nell'ottica suindicata.

14.1.1

EIA: casi problematici

- Quando una nuova strada è suscettibile di aumentare in maniera rilevante la capacità stradale, occorre prevedere delle misure affinché ciò non avvenga e il bilancio ambientale della nuova opera diventi positivo. A questo scopo sono stabilite delle misure fiancheggiatrici. Sovente però, la loro realizzazione non rientra nelle competenze di chi realizza la strada ma è di terzi, ad esempio dei Comuni. Per risolvere tale problema, nel caso della galleria Veduggio-Cassarate, si è rilevato utile allestire un Piano regionale di risanamento dell'aria che definisce le procedure, i termini e le competenze per la realizzazione delle misure fiancheggiatrici. È inoltre essenziale che siano stanziati i crediti non solo per l'opera ma anche per le misure fiancheggiatrici.
- I grandi Centri commerciali sono forti attrattori di traffico. Essi sono solitamente ubicati in prossimità di svincoli autostradali o in zone comunque esposte a inquinamento sia atmosferico che fonico eccessivo. Con l'esame d'impatto ambientale si ricercano quindi delle misure in grado di ridurre il traffico indotto dal Centro o di compensare le maggior emissioni da esso ingenerate. Una misura irrinunciabile è l'allacciamento del Centro alla rete principale di trasporti urbani. Qualora la rete deve essere estesa si richiede ai promotori la partecipazione al disavanzo d'esercizio.

La procedura

La Sezione della protezione dell'aria, dell'acqua e del suolo (SPAAS) coordina le valutazioni dei rapporti d'impatto sull'ambiente da parte dei servizi interessati e elabora il preavviso finale all'attenzione del servizio competente per l'approvazione delle domande di costruzione (> *volume 1*, figura 14.1, pag. 399).

Prima dell'elaborazione del Rapporto d'impatto sull'ambiente (RIA) da parte del progettista incaricato dal committente, la SPAAS approva il capitolato d'onere che descrive i temi che devono essere sviluppati e approfonditi con lo studio.

14.1.2

Valutazione complessiva

Tramite la procedura dell'esame dell'impatto sull'ambiente è stato possibile apportare ai progetti di grossi impianti alcuni correttivi e fissare condizioni che ne limitano il carico sull'ambiente. L'esperienza ha però evidenziato lacune nell'uso di questo strumento.

Raramente le preoccupazioni ambientali accompagnano il progetto dall'inizio. In generale si constata piuttosto che il rapporto sull'impatto è allestito a progetto pressoché ultimato e diventa piuttosto una conferma dell'opera desiderata. Di conseguenza anche le richieste di modifica e le condizioni supplementari, imposte al progetto dall'autorità, portano raramente a miglioramenti sostanziali.

All'origine delle difficoltà menzionate sta spesso la mancanza di una valutazione dell'impatto ambientale a livello pianificatorio. Per esempio la delimitazione di zone commerciali o di parcheggi a livello di Piano regolatore non è di regola accompagnata da nessuna valutazione approfondita dei carichi ambientali che la zona può ancora sopportare. In effetti la procedura di EIA è applicata secondo l'Ordinanza federale di principio solo sui singoli progetti.

La soluzione potrebbe essere identificata nel cosiddetto Esame strategico d'impatto ambientale, prospettato dall'Ufficio federale dell'ambiente, delle foreste e del paesaggio nel documento *L'ambiente in Svizzera 2002, Politica e prospettive* a pagina 96. Con un tale esame, svolto a livello superiore di quello della domanda di costruzione per un progetto (Piano direttore, Piano dei trasporti, Piano regolatore) si potrebbero identificare tempestivamente gli effetti globali e i potenziali conflitti causati da determinate scelte e ponderare con anticipo vantaggi e svantaggi di diverse varianti.

Necessità di nuovi provvedimenti

Per i motivi indicati nel capitolo precedente (Valutazione complessiva) l'efficacia dell'esame dell'impatto sull'ambiente resta limitata. Affinché questo strumento della protezione dell'ambiente possa esplicare più compiutamente gli scopi per il quale è stato creato occorre creare un consenso su alcuni principi.

Il risanamento dei comparti ambientali, attualmente compromessi e non conformi con gli obiettivi di qualità, deve essere un criterio fondamentale nella valutazione dei progetti sottoposti all'esame. Non spetta ai progetti risanare l'ambiente compromesso (a meno che si tratti di impianti o strutture esplicitamente previsti per questo scopo o che hanno una relazione diretta con il risanamento ambientale, come le vie di comunicazione). I progetti non devono però rendere più difficile o impossibile il risanamento ambientale.

Nei comparti conformi con le esigenze ambientali, occorre contenere nella maggior misura possibile qualsiasi carico supplementare. Il semplice rispetto dei limiti d'immissione non è un criterio accettabile.

L'impatto sull'ambiente deve essere soppesato nella sua globalità e non unicamente in un'ottica settoriale.

La giustificazione del progetto, richiesta per gli impianti pubblici o concessionati, è data unicamente se il progetto tiene conto integralmente dei principi appena esposti. Anche nuove vie di comunicazione devono essere inserite in un concetto chiaramente definito di risanamento ambientale.

Come detto nella valutazione complessiva (pag. 161), la protezione dell'ambiente deve essere adeguatamente considerata negli strumenti della pianificazione: Piano direttore, Piani dei trasporti, Piani regolatori, introducendo perlomeno una valutazione coordinata dell'impatto ambientale delle opere pianificate. Negli ultimi anni si è potuto constatare che questo modo di agire ha iniziato a diffondersi. Un esempio positivo è il Piano dei trasporti del Mendrisiotto che – beneficiando delle esperienze fatte dapprima nel Locarnese ed in seguito nel Luganese – è stato concepito fin dall'inizio tenendo conto delle esigenze ambientali, che sono state tempestivamente tradotte in schede di Piano direttore.



^ Centro commerciale Grancia 2