

30 km/ora all'ora di notte per ridurre il rumore nell'abitato

Risposta del 14 ottobre 2019 all'interpellanza presentata il 19 settembre 2019 da Maddalena Ermotti-Lepori e Giovanni Berardi

ERMOTTI LEPORI M. - Abbiamo recentemente approvato un credito di 50 milioni di franchi per posare asfalto fonoassorbente in modo da ridurre il rumore dovuto al traffico stradale. Come emerge dal messaggio, ma anche dalla nostra esperienza personale, molte persone subiscono un inquinamento fonico superiore ai limiti di legge. Lo stesso messaggio ricorda che, anche con questo importante intervento sulle strade cantonali, vi saranno ancora persone che si troveranno a subire un inquinamento fonico dannoso per la salute. Preoccupati per il rumore, abbiamo due domande. La prima riguarda i veicoli rumorosi, in particolare i motocicli, circa i quali ci chiediamo cosa fa e potrà fare il Cantone. La seconda concerne invece un'ulteriore possibilità di intervento molto interessante, perché riduce il rumore alla fonte e costa poco o nulla, ossia la riduzione della velocità di notte negli abitati. Come illustrato, il Canton Vaud, dopo 2 anni di test e varie consultazioni, ha recentemente introdotto la possibilità di limitare a 30 km/h la velocità, limitatamente alle ore notturne (dalle 02.00 alle 06.00) per i Comuni che lo chiedono. Tale limitazione può riguardare unicamente le tratte in cui c'è già un limite di velocità basso nelle ore diurne (50 km/h), le località in cui sono superati i valori limite di immissione di notte e che sono densamente popolate. La nostra seconda domanda al Consiglio di Stato è dunque a sapere se vi è la volontà politica di intraprendere questa strada, approfittando dell'esperienza del Canton Vaud.

ZALI C., DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO DEL TERRITORIO - Una breve premessa di ordine tecnico. L'abbassamento del limite di velocità da 50 km/h a 30 km/h consente un abbattimento del rumore di 2-4 dB, il che corrisponde grosso modo al dimezzamento della percezione del disturbo. L'effetto acustico è quindi innegabilmente rilevante, considerato come un limite di 30 km/h favorisca un flusso veicolare più regolare che concorre a eliminare i rumori fastidiosi e ad abbassare l'inquinamento fonico. Il Dipartimento del territorio ha pubblicato nel 2018 i progetti di risanamento fonico per i Comuni della fase prioritaria, ben 72, progetti che prevedono provvedimenti alla fonte, in particolare pavimentazioni fonoassorbenti e, puntualmente, riduzioni della velocità, rispettivamente da 80km/h a 60 km/h e da 60 km/h a 50 km/h. A questo scopo, il Gran Consiglio ha stanziato di recente un primo credito di 50 milioni di franchi per l'esecuzione di parte degli interventi previsti nella fase prioritaria, interventi particolarmente efficaci dal profilo acustico perché permettono di ridurre le emissioni sulle 24h, sia di giorno sia di notte. Si tratta tuttavia di una prima tappa e stimiamo che il costo complessivo del risanamento ammonterà a circa 150 milioni di franchi.

Circa la prima domanda, posso dire che la riduzione della velocità nelle sole ore notturne può essere considerata solo parzialmente una misura efficace, poiché si avrebbe un beneficio acustico limitato esclusivamente al periodo notturno. L'Ordinanza contro l'inquinamento fonico [OIF; RS 814.41] impone di limitare l'esposizione al rumore non soltanto durante la notte, ma anche di giorno. Il giorno, a causa dei maggiori flussi di traffico, è in effetti il periodo in cui, in base ai progetti di risanamento fonico delle strade cantonali e comunali, si rilevano i maggiori superamenti dei valori limite di esposizione al rumore e in diversi casi anche dei valori di allarme. Per questo motivo, la misura proposta è da ritenersi un provvedimento supplementare a unica tutela della quiete notturna che però non contribuisce a far rientrare nei limiti di legge gli edifici con un'esposizione al rumore diurno.

Per quanto concerne la seconda domanda, il Dipartimento del territorio è sostanzialmente disposto a entrare nel merito della problematica in casi particolari e puntuali, laddove il beneficio della misura risulti effettivamente importante. Non si tratta invece e comunque di una misura che si possa applicare in modo generalizzato e indiscriminato, poiché la sua efficacia varia in modo considerevole di caso in caso. Sta in particolare ai Comuni che hanno un interesse concreto in questo senso avanzare proposte affinché l'eventuale attuazione della misura possa essere debitamente valutata dal profilo della proporzionalità, fattibilità e sostenibilità economica, tenendo conto della funzionalità e delle caratteristiche dei singoli tratti stradali su cui si intenderebbe intervenire.

In merito ai veicoli particolarmente rumorosi, vi sono alcune premesse da considerare prima di rispondere. In generale, l'omologazione dei veicoli circolanti sulle nostre strade, tranne che per quelli a propulsione elettrica, avviene se il veicolo rispetta determinati valori limite di emissione sonora fissati dall'Ordinanza concernente le esigenze tecniche per i veicoli stradali [OETV; RS 741.41]. Teoricamente i veicoli in circolazione dovrebbero quindi essere conformi a questa ordinanza. Il livello di rumorosità di un veicolo dipende però anche dal comportamento della persona alla guida, che può causare un'emissione sonora molto fastidiosa. Il momento più critico è stato giustamente identificato nelle ore notturne, quando vi è un maggior bisogno di tranquillità e il comportamento inappropriato anche di una singola persona può recare disturbo a molti cittadini. Uno stile di guida adeguato, rispettoso dei limiti di velocità e a basso regime di giri di motore, specie in luoghi e orari sensibili, può evitare i rumori inutili ed essere più rispettoso dell'ambiente. Rimane evidentemente riservato il caso che vi siano veicoli di ogni tipo e categoria circolanti con impianti di scarico non omologati e per questo motivo più rumorosi.

Ciò precisato, vi sono tre possibilità di intervento.

Il primo è di tipo repressivo, che mira, nelle ore notturne e nei luoghi sensibili, a verificare il rispetto dei limiti di velocità, la conformità dei veicoli e lo stile di guida, anch'esso possibile oggetto di azione repressiva, in quanto vi è una norma che sanziona l'uso irrazionale del motore.

C'è poi la possibilità di effettuare campagne di sensibilizzazione e il Dipartimento intende attivarsi in questa direzione con la Sezione della circolazione e la Polizia per promuovere azioni di tipo informativo che rendano consapevoli i conducenti dei veicoli del disturbo che possono arrecare alla quiete pubblica.

Da ultimo, vi è la possibilità di modificare le condizioni di ammissione dei veicoli rumorosi, in particolare dei motocicli con motore a due tempi con cilindrata fino a 50 cc e più di una marcia, le motorette cross dei ragazzi, per intenderci. A livello federale, quale intervento concreto, sarebbe auspicabile o pensabile l'introduzione di un divieto di immatricolazione per nuovi motocicli a due tempi fino a 50 cc di cilindrata e non monomarcia, che sono estremamente inquinanti anche dal punto di vista dei gas di scarico, i quali potrebbero essere sostituiti con veicoli di tipo elettrico aventi le medesime caratteristiche. Il tema è stato informalmente discusso di recente dalla direzione del Dipartimento del territorio (DT) con il direttore dell'Ufficio federale delle strade (USTRA), responsabile per l'omologazione in Svizzera dei veicoli. La risposta è stata che è problematico prevedere divieti di immatricolazione, in quanto siamo vincolati anche per queste categorie di veicoli ad accordi internazionali, ad immagine del parallelismo tra le leggi di immatricolazione nostre e quelle dell'Unione Europea. A prescindere dalla possibilità di divieto, il DT e il Dipartimento delle finanze e dell'economia (DFE) stanno però partecipando a un progetto volto a favorire l'importazione e l'immatricolazione in Svizzera e in Ticino di scooter elettrici, le cui batterie, tra l'altro, sarebbero da assemblare, con le ricadute economiche favorevoli del caso, in

Ticino, aumentando così la disponibilità e la presenza di questo tipo di veicoli sul nostro territorio.

ERMOTTI LEPORI M. - Mi dichiaro molto soddisfatta per la seconda parte della risposta, quella riguardante i rumorosissimi motorini. Per quanto concerne la prima parte, mi è chiaro che, se si introduce un limite di velocità per le ore notturne, esso non può portare nessun beneficio per le ore diurne. Prendo comunque atto con piacere della disponibilità del Direttore e mi chiedo se non ci si potrebbe rivolgere direttamente ai Comuni, dando loro un'informazione su una possibilità che non tutti conoscono, proprio sulla falsariga del Canton Vaud, il quale ha messo a disposizione anche un sito web per informare la popolazione e i Comuni in merito a questa ulteriore possibilità.

Parzialmente soddisfatta l'interpellante, l'atto parlamentare è dichiarato evaso.