

INIZIATIVA PARLAMENTARE

presentata nella forma elaborata da Cristina Zanini Barzaghi e cof. per la modifica degli art. 6 cpv. 1, 3, 6 e art. 10 cpv. 2 della Legge sulle strade (Strade e spazi pubblici più sostenibili con il concetto di “città spugna”: il Cantone deve agire con più decisione e concretamente)

del 16 settembre 2024

Alla luce di quanto letto nel rapporto per l'approvazione del credito della nuova scuola della moda a Chiasso

[https://www4.ti.ch/index.php?id=83064&r=1&user_gcparlamento_pi8\[attid\]=119075&user_gcparlamento_pi8\[tatid\]=100](https://www4.ti.ch/index.php?id=83064&r=1&user_gcparlamento_pi8[attid]=119075&user_gcparlamento_pi8[tatid]=100) ,

risulta indispensabile sollecitare il Cantone ad agire in modo più innovativo e con una visione più lungimirante nell'ambito delle proprie iniziative legate alla costruzione, sia per gli edifici sia per gli spazi esterni e le infrastrutture.

In effetti nel rapporto si legge

“In tema quindi di aspetti ambientali delle costruzioni, e a titolo di excursus, nella RG 24 aprile 2024 sopra indicata il Governo evidenzia comunque in genere che:

il Governo presta un'attenzione accresciuta al tema della sostenibilità nell'ambito degli interventi edili sul proprio patrimonio, in particolare per quanto concerne le risorse fisiche, ambientali, energetiche e tecnologiche, ma anche in relazione alle questioni relative alla salute e all'efficienza dei processi costruttivi in modo che questi provochino il minor impatto possibile sull'ambiente, sugli individui e sulle risorse.

....

Il quadro legislativo e normativo federale e cantonale prescrivono i criteri di progettazione. In aggiunta agli obblighi normativi, nei concorsi pubblicati dall'Amministrazione per nuovi edifici sono considerati anche gli standard SNBS (www.nnbs.ch) per la valutazione generale della sostenibilità nel suo senso globale, comprendente quindi le dimensioni sociali (inserimento dell'edificio nel contesto e valorizzazione urbanistica del comparto), economiche (efficienza dell'investimento economico durante il suo ciclo di vita tramite soluzioni flessibili e la scelta di soluzioni impiantistiche semplici e che minimizzino i costi di manutenzione) ed ambientali (minimizzazione del fabbisogno di energia, scelta di materiali a basso impatto sull'ambiente, occupazione del suolo e impatto sulla flora e sulla fauna). “

Questa recente intenzione è una buona notizia e dovrebbe essere applicata in ogni ambito territoriale, anche nell'ambito della concezione degli spazi pubblici e delle strade per i motivi seguenti.

1. Applicare i Label NNBS nell'ambito delle infrastrutture perché strade, spazi esterni e infrastrutture contano molto la qualità di vita

Recentemente è stato elaborato un concetto di sostenibilità secondo lo standard SNBS¹, studiato appositamente per le opere infrastrutturali <https://nnbs.ch/it/infrastruttura-snbs/> . Si tratta di un label che, oltre agli aspetti meramente tecnici, considera tutte le dimensioni della sostenibilità, comprese quelle della conservazione dell'energia grigia e il reimpiego di materiali da riuso, non solo quelli provenienti dagli scavi e pavimentazioni.

Nei concorsi di progettazione di opere d'ingegneria oltralpe questo standard è richiesto spesso e obbliga a concepire le opere infrastrutturali tenendo conto dell'impatto economico, sociale e

¹ <https://nnbs.ch/it/standard-ed-etichette/>

ambientale. In particolare si presta maggiore attenzione all'inserimento paesaggistico, alla promozione della biodiversità, alla mitigazione delle isole di calore con più verde. Non da ultimo si deve urgentemente concretizzare dei concetti di smaltimento delle acque attraverso superfici più permeabili secondo i principi della "città spugna"²: si tratta di un modo molto efficace e conveniente per adattarsi agli eventi climatici estremi.

Ciò vale per ogni genere di manufatti infrastrutturali, dalle importanti opere stradali realizzate dal Cantone, agli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, a anche i numerosi progetti sugli spazi pubblici di competenza comunale e regionale.

2. Utilizzare correttamente i materiali da costruzione per avere meno rifiuti

Oggi nelle opere stradali si continua a realizzare manufatti, anche quelli minori, con calcestruzzo gettato in opera con aggregati non riciclati. Si tratta del materiale maggiormente utilizzato, ma che emette il maggior quantitativo di CO₂ per la sua produzione e messa in opera. Non è proibito continuare ad utilizzare il calcestruzzo, ma bisogna farlo in modo più parsimonioso oppure bisogna sostituirlo con materiali da riuso. Esistono già molti esempi oltralpe, diversi molto semplici come la realizzazione di muri ciclopici con elementi provenienti dal taglio di manufatti dismessi.

3. Contrastare i disagi dovuti a forti eventi piovosi con più biodiversità

Da parecchi anni le normative tecniche sono state adattate per aumentare la capacità di assorbimento delle acque piovane in caso di temporali intensi o eventi di piena.

I recenti eventi alluvionali diffusi in Ticino, non solo nelle regioni montuose, dimostrano che spesso le nostre infrastrutture (canalizzazioni, riali, conformazione topografica, ecc.) non sono in grado di fare fronte a questi eventi estremi.

Esistono interventi semplici che possono essere pianificati in concomitanza della manutenzione delle strade, ad esempio la sostituzione delle selciature degli isolotti spartitraffico con aiuole verdi e materiali filtranti (trincee drenanti), il convogliamento delle acque meteoriche verso aree verdi inondabili temporaneamente oppure la riduzione della carreggiata pavimentata con la predisposizione di fasce permeabili. Le strade, anche laddove attraversano zone poco pregiate, potrebbero essere rese più piacevoli e contribuire all'aumento della biodiversità. Perciò per tali interventi è opportuna la consulenza di paesaggisti e biologi.

Sulla base di queste considerazioni generali, proponiamo le seguenti modifiche alla Legge sulle strade del 23 marzo 1983

Capitolo I

Disposizioni generali

Concezione delle strade

Art. 6

¹Le strade devono essere concepite secondo metodi tecnici progrediti e con criteri economici, **ambientali e sociali**.

²Devono in particolare essere prese le misure necessarie alla sicurezza dell'opera, delle persone e dei beni, curati gli elementi tecnico-architettonici e limitate al massimo le cause di disturbo del traffico e le cause di molestia per l'ambiente.

³Le strade devono inoltre essere correttamente inserite nel paesaggio e integrate negli spazi pubblici adiacenti, **secondo i principi della "città-spugna" e di contenimento delle isole di calore**.

² <https://www.bafu.admin.ch/bafu/it/home/temi/alimentazione-alloggio-mobilita/dossier/magazin-2022-4-dossier/la-citta-spugna-un-esempio.html>

⁴Dev'essere verificata la compatibilità con le esigenze della protezione dell'ambiente, temperate con interessi contrastanti come l'impiego economico della proprietà privata.

⁵Il Consiglio di Stato può dichiarare vincolanti le norme tecniche emanate da enti intercantionali o da associazioni professionali.

⁶Nell'esecuzione di lavori importanti di sistemazione della rete di strade cantonali, di regola devono essere favoriti i provvedimenti atti a migliorare la mobilità **lenta e di aumento di superfici permeabili e verdi**.

Progetto stradale

Art. 10

¹Il progetto stradale costituisce lo strumento per pianificare e realizzare le strade cantonali.

²Il progetto stradale indica:

a) il tracciato delle strade, l'assetto, lo sviluppo planimetrico e altimetrico, le opere previste, principali e accessorie, comprese quelle di protezione esterna, **gli allacciamenti delle** le infrastrutture **sotterranee e fuori terra, le piantumazioni e aree verdi e permeabili**, se del caso, gli accessi ai fondi;

b) le linee di arretramento o di allineamento delle costruzioni;

c) le altre attrezzature e gli altri impianti previsti dall'art. 3, **compreso il concetto secondo la città-spugna con pavimentazioni permeabili e inserimento di verde, coordinato con le aree limitrofe**

³Il progetto stradale è allestito dal Dipartimento con la collaborazione dei comuni interessati. Esso è coordinato con il progetto della relativa segnaletica.

Cristina Zanini Barzaghi
Durisch - Forini - Savary