

ASSOEDILIZIA
Associazione della Proprietà Edilizia

COMUNICATO STAMPA

RAPPORTO ANNUALE SUL RUMORE A MILANO
ANNO 2008
Per un tentativo di furto 50 squilli di sirene a vuoto

Milano, 22 luglio 2008 - Rumore, una piaga di Milano che permane. Lo conferma l'annuale monitoraggio dell'Ufficio Studi Rumori e Vibrazioni di Assoedilizia coordinato dal prof. ing. Ezio Rendina il quale registra che l'inquinamento acustico, rispetto all'anno precedente, non è migliorato: anzi è, sia pure lievemente, peggiorato a causa dell'incremento del numero di motocicli fracassoni le cui emissioni sonore superano fino a sette volte quelle dei motori delle automobili e sono responsabili di quasi la metà dell'inquinamento acustico urbano (ricerca dell'Università La Sapienza di Roma). L'incremento dei motocicli circolanti è una "naturale" reazione alle restrizioni alla circolazione delle automobili (corsie riservate, Ecopass) ma, per contro, comporta un incremento delle emissioni sonore.

Più in generale, il principale responsabile del rumore metropolitano resta il traffico stradale prevalentemente privato (56%): il 33% è dovuto ai rumori della vita lavorativa e del tempo libero: voci umane, frastuono delle fabbriche, delle discoteche e dei loro frequentatori, rumori vari degli uffici e dei condomini. Seguono a grande distanza il rumore degli aeroporti (6%) e quello ferroviario (5%). Occorre però notare che, nell'ultimo anno, a causa della ridefinizione delle rotte di decollo da Linate, l'invasività sonora dell'aeroporto su Milano è aumentata sulla periferia Nord Est del capoluogo. Allo stesso tempo è aumentato il fastidio sonoro prodotto dai tram della ATM, rumori che sono sempre meno accettati dalla popolazione: i raggi di curvatura stretti sono i principali responsabili delle emissioni sonore che non risparmiano i tram più vecchi come pure quelli più recenti. Occorre, in realtà, ripensare il tram e le sue rotaie in un'ottica di migliore inserimento urbano.

L'afflizione dei cittadini è accresciuta dal fatto che nelle notti estive si tengono le finestre aperte.

Le oasi di pace (relativa) di Milano sono: via Derganino/via Velletri; p.zza del Cannone; ospedale San Paolo; via dei Giacinti; via degli Odescalchi; via Crimea; ospedale San Raffaele; via Pusiano; via Formentini/Madonnina; via Fleming; via Silla. In queste zone il rumore si aggira sulla quantità di decibel accettabile, 40, o la supera di poco.

Le maglie nere nella classifica di demerito sono: via Montefeltro, via Govone, viale Sarca e via Palmanova a pari demerito, viale Abruzzi, via Pontaccio, via Marocchetti, via Giacosa, via Stephenson, via Sammartini e via Repetti. A queste si aggiungono le vie della "movida" milanese ovvero la zona dell'Arco della Pace, corso Como, i Navigli, le Colonne di San Lorenzo. Qui il numero di decibel scende raramente sotto 65-70 decibel, anche di notte, con danni provati alla salute.

Perché, come è stato fatto per l'Ecopass che ci ha evitato pesanti sanzioni Ue non si fa qualche cosa anche per il rumore? Sono già scaduti i termini per la mappatura acustica strategica dei comuni sopra i 100.000 abitanti, ma Milano perché è ancora indietro? Forse perché, in materia di rumore, intervenire costa e non intervenire non ci espone, né a giudizi di

condanna, né a sanzioni finanziarie da parte dell'U.E. La legge 447/95 stabilisce le norme per regolamentare il fenomeno affidando il da farsi a Regioni e Comuni. La Regione Lombardia è stata una delle poche regioni italiane ad assolvere al compito, ma molti Comuni della Lombardia - e in particolare Milano - non hanno ancora applicato le norme antirumore. In questo caso dovrebbe essere la Regione a sostituirsi ai Comuni inadempienti: cosa che evidentemente non ha intenzione di fare. Risultato: silenzio dalle pubbliche amministrazioni locali, rumore per tutti gli altri.

Il principale compito del Comune è il cosiddetto "azzonamento": suddividere cioè il territorio in sei zone, a ciascuna delle quali attribuire una delle sei classi acustiche indicate nella tabella.

La scala dei decibel è logaritmica: un rumore di 53 decibel è il doppio di un rumore di 50 decibel (nota):

tipo di area	giorno	notte
Esclusivamente industriale	70	70
Prevalentemente industriale	70	60
Di intensa attività urbana	65	55
Di tipo misto	60	50
Prevalentemente residenziale	55	45
Aree protette (ospedali, scuole, case di riposo ecc.)	50	40

I valori acustici medi registrati a Milano rivelano che solo in pochissimi casi sono rispettati i limiti previsti dalla legge (comprese le zone dove sorgono ospedali, scuole ecc.). La classificazione acustica comporta la necessità di far rispettare i limiti in decibel: cosa che evidentemente il Comune di Milano è riluttante a fare.

Afferma il Presidente di Assoedilizia avv. Achille Colombo Clerici: "Alla luce di questi dati, che confermano quanto più volte denunciato da Assoedilizia, sollecitiamo il Comune, in adempimento di quanto previsto dalla legge, ad assumere i provvedimenti necessari per contenere e ridurre l'inquinamento da rumore".

Assoedilizia ritiene che sia necessario introdurre profonde variazioni nell'intero sistema della mobilità sulla base del principio che il rumore va contenuto là dove esso viene prodotto senza costringere i milanesi a trasformare le loro case, con forti spese, in una sorta di fortini antirumore nei quali vivere asserragliati.

Nell'intento di offrire il proprio contributo alla soluzione del fenomeno, Assoedilizia, per quanto di sua competenza e nei limiti della collaborazione che può essere offerta all'Amministrazione Pubblica, suggerisce l'introduzione di alcune misure applicabili immediatamente o a breve-medio termine:

- maggiori controlli e severità da parte della vigilanza urbana sul rispetto delle normative tecniche in materia (lotta ai fracassoni, agli schiamazzatori, alle sirene antifurto impazzite, all'uso smodato del clacson, ecc.). A New York il sindaco Bloomberg ha lanciato l'operazione Notte Silenziosa con multe da 45 a 25.000 dollari persino a chi canta per strada;
- applicazione alla lettera della legge statale esistente da parte degli uffici comunali nel rilascio di autorizzazioni ad attività anche propagandistiche, pubblicitarie, ludiche e musicali private e pubbliche che comportino rilevanti emissioni di rumore;
- istituzione, laddove possibile, di barriere fonoassorbenti lungo i percorsi tramviari e dei principali assi di scorrimento veloce del traffico urbano. Il sistema, largamente applicato in

città straniere ed anche in talune città italiane (ad esempio Modena), ridurrebbe del 50% l'inquinamento acustico;

- istituzione di un Bollino Blu antirumore per i motocicli;
- abbassamento dei limiti di rumorosità previsti dalla legge per i mezzi pesanti e gli autobus (il cui impatto sonoro è pari a circa 8 volte quello di un mezzo leggero), motocicli e autoveicoli oggi fissati a livelli nettamente superiori a quelli stabiliti dall'Oms. Comunque, riduzione della rumorosità dei mezzi pesanti e degli autobus pubblici;
- centralizzazione semaforica e realizzazione di rotoarie che consentirebbero di ridurre di circa il 10 per cento la congestione stradale;
- acquisto, da parte dell'Azienda Trasporti Milanese, di moderni veicoli tramviari e di mezzi a trazione endotermica. L'ATM deve inoltre assicurare la lubrificazione delle rotaie nei raggi di curvatura dei binari tramviari;
- favorire al massimo, con opportuni incentivi fiscali comunali da aggiungere a quelli statali, la diffusione di veicoli a trazione elettrica (comprese le biciclette): con il 50% di tali veicoli in circolazione nell'ambito urbano si ridurrebbero della metà (3 decibel) le emissioni sonore complessive;
- pavimentazione delle strade urbane a più elevato percorso con materiale fonoassorbente.

Assoedilizia rileva infine che, oltre al rumore del traffico, i maggiori disturbi avvertiti dalla cittadinanza soprattutto nella stagione estiva sono legati al comportamento scorretto delle persone. Urla, schiamazzi, radio e televisori ad alto volume, utilizzo improprio di clacson, frastuoni lancinanti di sirene d'allarme spesso non legati a tentativi di effrazione (il dato relativo alle segnalazioni ricevute dalla pubblica autorità parla di un 30% di casi in cui all'attivarsi della sirena non corrisponde alcun tentativo di reato in atto; ma possiamo stimare che solo ogni 40/50 attivazioni di sirene comprese quelle degli autoveicoli ci si trovi in presenza di un tentativo di furto in atto) sono ormai un dato costante della società moderna.

Anche se non sarà facile modificare abitudini e comportamenti negativi di una società, è opportuno che la Pubblica Amministrazione dia un segnale chiaro di buona volontà sia intensificando la repressione sia attuando campagne di sensibilizzazione e di educazione civica.

(nota) I livelli indicativi di alcuni rumori abituali e i possibili danni sono:

- meno di 30 decibel (sussurri, fruscio di foglie): fastidi trascurabili.
- da 30 a 65 decibel (rumore di fondo dei centri urbani, discussione animata, tv e radio ad alto volume): difficoltà di sonno, inizio di disturbi del sistema nervoso centrale. Il nostro orecchio sta bene con un rumore attorno ai 40 decibel.
- da 60 a 85 decibel (strada trafficata, ristoranti e locali molto rumorosi, auto a forte velocità, tir): effetti psichici e neurovegetativi, danni al sistema auditivo. A 80 decibel, nell'ambiente lavorativo, è obbligatorio l'uso dei tappi per le orecchie.
- da 80 a 115 decibel (discoteca, treno, moto, mezzo pesante in accelerazione, concerto rock): disturbi neurovegetativi con danni auditivi, possibili malattie psicosomatiche.

Assoedilizia, la borghesia storica di Milano e della Lombardia

www.assoedilizia.com