

Scheda

Sesto mito da sfatare

L'acciottolato riduce la velocità e il rumore

Nelle zone con limite di velocità di 30 km/h si adottano di frequente provvedimenti edili per indurre i guidatori a rallentare. Lastricare una strada ha però come effetto secondario un aumento del rumore, che è causa di notevole disturbo per gli abitanti.

Pro e contro del lastricato come provvedimento di circolazione

Anche sulle strade principali si usa lastricare brevi tratti di carreggiata allo scopo di aumentare l'attenzione dei conducenti. In assenza di provvedimenti edili supplementari che inducano a rallentare (p. es. dossi o restringimenti), i veicoli possono transitare sui tratti lastricati a 50 km/h o più, producendo un livello di emissioni foniche superiore a quelle su una strada asfaltata o soggetta al limite di velocità di 30 km/h.

Per valutare l'utilità di un provvedimento di moderazione del traffico, si misurano di regola le emissioni foniche prima e dopo l'introduzione di detto provvedimento o ci si basa sul livello medio di rumore diurno e notturno. Per la valutazione acustica di perturbazioni locali (p. es. lastricato o altre irregolarità della strada) questo metodo non è tuttavia sufficiente. È possibile, infatti, che un provvedimento di moderazione del traffico provochi picchi di rumore fastidiosi e al contempo concorra a ridurre il livello medio di rumore.

Basse frequenze, elevato inquinamento fonico

Nei centri storici e nei nuclei, le zone pedonali e ricreative lastrate sono una soluzione esteticamente attrattiva. Tuttavia, dato che possono essere fonte di rumore aggiuntivo, il loro impiego va circoscritto alle zone transitabili solo nelle ore diurne, poiché il passaggio dall'asfalto al lastricato comporta una variazione di frequenza del rumore molto fastidiosa soprattutto di notte. Selciati e lastricati generano emissioni foniche a bassa frequenza e risultano dunque più molesti. La variante più rumorosa consiste in una serie di brevi tratti lastricati. Le selciature grosse comportano un livello di emissioni foniche superiore rispetto a un normale fondo stradale (+8 dBA), ragione per cui l'impiego del selciato andrebbe circoscritto ai tratti stradali a bassissima velocità (20 km/h).

Fonti:

- Dipartimento del territorio del Cantone di Zurigo, Divisione opere e costruzioni stradali, Ufficio della prevenzione dei rumori, (L. Rey), *Lärmtechnische Beurteilung von Verkehrsberuhigungsmassnahmen: Schwerpunkt Aufpflästerungen*, 2013

Link:

- Cantone di Zurigo, Divisione opere e costruzioni stradali: www.tba.zh.ch/internet/baudirektion/tba/de/laerm/laermwissen/studien/aufpflaesterung_a_lslaermquelle.html#a-content
- Centro informativo Beton GmbH, 2001: www.beton.org