

Scheda

Settimo mito da sfatare

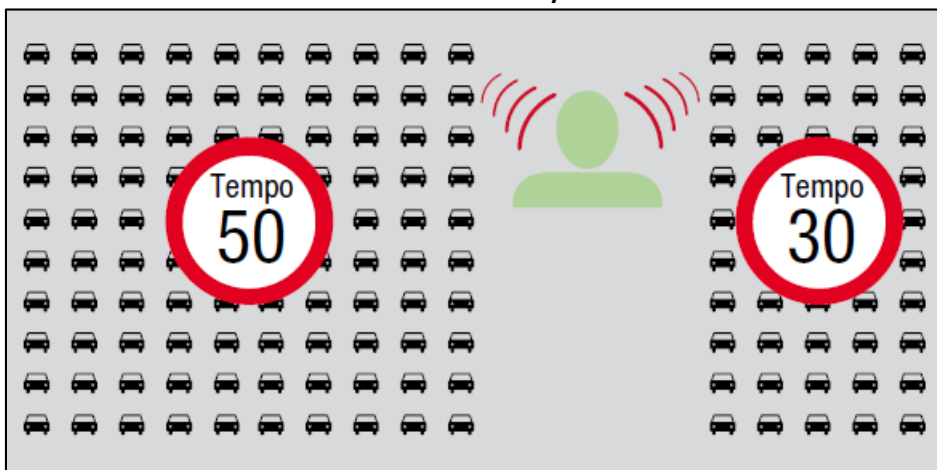
La riduzione del limite di velocità a 30 km/h è una misura che non influisce sul rumore

Ridurre il limite di velocità da 50 a 30 km/h comporta un abbattimento del rumore tecnicamente misurabile e chiaramente percepibile. Le automobili che circolano più lentamente sono indubbiamente più silenziose.

Limite di velocità di 30 km/h: dimezzato il rumore stradale

Abbassando il limite di velocità da 50 a 30 km/h, il rumore prodotto dal motore e dal rotolamento dei pneumatici si riduce di circa 3 dB; ciò corrisponde a un dimezzamento del volume di traffico. Il limite di 30 km/h favorisce inoltre un flusso veicolare più regolare (processi di decelerazione e di accelerazione ridotti del 14 %), il che concorre ad abbassare ulteriormente l'inquinamento fonico. La diminuzione dell'effetto di disturbo è maggiore della riduzione misurata del livello sonoro continuo, poiché i picchi di rumore fastidiosi diminuiscono in misura più che proporzionale.

Riduzione del limite di velocità da 50 a 30 km/h: dimezzamento del volume di traffico percepito



Fonte: vcö

Legenda:

Tempo= velocità

Esperimento pilota a Zurigo: risultati molto promettenti

La legge federale sulla protezione dell'ambiente (art. 11 LPAmb) definisce chiare priorità in materia di riduzione delle emissioni foniche: innanzitutto devono essere attuate misure di riduzione del rumore alla fonte (p. es. riduzione del volume di traffico o della velocità), in secondo luogo misure che agiscono sulla propagazione del suono (p. es. pareti antirumore) e, come ultima possibilità, misure cosiddette sostitutive (finestre insonorizzate).

Un esperimento pilota svolto a Wollishofen, Zurigo, ha dimostrato che il limite di velocità di 30 km/h è una misura efficace e poco costosa per il risanamento fonico delle strade: abbassando il limite di velocità da 50 a 30 km/h si è ottenuto un abbattimento del rumore pari a 2–4 dB, con riduzioni sorprendenti soprattutto nelle ore notturne. L'esperimento, che ha comportato ritardi solo minimi per i trasporti pubblici locali, ha riscontrato ampio favore tra la popolazione.

Fonti:

- Città di Zurigo, Divisione opere e costruzioni stradali 2/210, *Erfolgreicher Pilotversuch an der Kalchbühlstrasse. Strassenlärmisanierung durch Tempo 30*
- Scuola universitaria professionale di Jena, *Vergleichende messtechnische Untersuchungen zum Einfluss einer nächtlichen Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h auf 30 km/h auf die Lärmimmissionen durch den Straßenverkehr*
- Spessert & Kühn, *Tempo 30 – Chancen, Hindernisse, Erfahrungen*, Berlino, 13.11.2012
- VCÖ, Verkehr aktuell 6/2013, *Lebensqualität für Städte und Gemeinden durch Tempo 30*

Link:

- Divisione opere e costruzioni stradali della Città di Zurigo:
www.stadt-zuerich.ch/mobilitaet
- Scuola universitaria professionale di Jena, Settore costruzione di macchine:
www.fh-jena.de
- Studio di J.Ortscheid & H.Wende sui provvedimenti di riduzione del rumore:
www.fluglaerm.de/Downloads/lmm-geringer-akustischer-wirkung.pdf
- Strassenverkehrstechnik 2/2012 Fachbeiträge - Strassenplanung - Effiziente Strassenplanung:
www.strassenverkehrstechnik-online.de/
- Pianificazione del traffico e studi sulla mobilità in Germania:
www.LK-argus.de
- Verkehrsclub Österreich:
<http://www.vcoe.at/de/publikationen/vcoe-factsheets/>
- Ordinanza federale contro l'inquinamento fonico (OIF):
<http://www.admin.ch/opc/it/classified-compilation/19860372/index.html>