

INQUINAMENTO ACUSTICO

L'inquinamento acustico è senza dubbio uno dei più gravi problemi della città e il sistema dei trasporti e del traffico ne rappresenta la causa primaria.

Quadro normativo. Si possono distinguere 3 tipi di standard: a) standard che fissano i limiti massimi di rumorosità dei veicoli in fase di omologazione (tab. A); b) standard che fissano i limiti di accettabilità del rumore per le diverse zone urbane (v. tabella seguente che fa parte del DPCM 14-11-1997, art.3); c) standard che fissano i limiti di accettabilità del rumore all'interno degli edifici.

Valori limite assoluti di immissione Leq in dB (A).

Classi di destinazione d'uso del territorio		Tempi di riferimento	
		diurno (06,00-22,00)	notturno (22,00-06,00)
I	Aree particolarmente protette	50	40
II	Aree prevalentemente residenziali	55	45
III	Aree di tipo misto	60	50
IV	Aree di intensa attività umana	65	55
V	Aree prevalentemente industriali	70	60
VI	Aree esclusivamente industriali	70	70

Variabili che influenzano il rumore. Il rumore prodotto dal traffico veicolare di superficie è influenzato da molteplici variabili. La precisa individuazione di queste variabili è indispensabile per una corretta valutazione dell'impatto ambientale di una strada, sia essa già esistente e si debba provvedere per ridurre l'inquinamento acustico, sia essa soltanto in fase di progetto e si debbano quindi predeterminare le condizioni ambientali dell'area attraversata. Le variabili più importanti che influenzano il rumore del traffico sono: a) il volume di traffico; b) la composizione del traffico; c) le caratteristiche fisiche delle strade; d) le caratteristiche cinematiche del traffico; e) le condizioni meteorologiche.

Metodi di valutazione. Per valutare il rumore prodotto dal traffico e il relativo disturbo alla popolazione, è necessario elaborare i dati relativi al rumore registrati sul campo oppure simulare la situazione reale o prevista con appropriati modelli matematici. I modelli matematici di simulazione dell'inquinamento acustico consentono di calcolare, grazie alla conoscenza delle caratteristiche dei flussi veicolari, i livelli di rumore presenti nell'area oggetto di studio. Questi modelli permettono di valutare, con un notevole grado di precisione, i livelli di rumore ottenibili con interventi sul sistema cinematico quali, per esempio, l'esclusione del traffico pesante da una strada, oppure la riduzione dei limiti di velocità.

Metodi di intervento. Molteplici esperienze dimostrano che è possibile intervenire efficacemente contro l'inquinamento acustico del traffico. Si possono individuare almeno quattro tipi di intervento: a) interventi alla sorgente (omologazione e controllo periodico dei veicoli); b) interventi di progettazione (della rete viaria e delle abitazioni); c) interventi di difesa passiva (della sede viaria e delle abitazioni); d) interventi di pianificazione e controllo del traffico con definizione delle capacità ambientali delle strade. A questi si potrebbero aggiungere le campagne di stampa anti-rumore volte a sensibilizzare l'opinione pubblica e in particolare l'utente della strada con finalità essenzialmente educative (una guida meno rumorosa, un uso ponderato del mezzo privato ecc.).

A

Livelli sonori ammissibili dei veicoli a motore

(Decreto 28 Settembre 1995, in attuazione della Direttiva n. 92/97/CEE del 10-11-1992)

Valori limite espressi in dB (A)	Categoria di veicoli
74	Veicoli per il trasporto di persone con al massimo nove posti a sedere, compreso quello del conducente
78 80	Veicoli per il trasporto di persone con più di nove posti a sedere, compreso quello del conducente, con massa massima autorizzata superiore a 3,5 t: - con motore di potenza inferiore a 150 kW - con motore di potenza pari o superiore a 150 kW
76 77	Veicoli per il trasporto di persone con più di nove posti a sedere, compreso quello del conducente; veicoli per il trasporto di merci: - con massa massima autorizzata non superiore a 2 t - con massa massima autorizzata superiore a 2 t ma non superiore a 3,5 t
77 78 80	Veicoli per il trasporto di merci con massa massima autorizzata superiore a 3,5 t: - con motore di potenza inferiore a 75 kW - con motore di potenza pari o superiore a 75 kW, ma inferiore a 150kW - con motore di potenza pari o superiore a 150kW

