



Vereinigung
kantonaler
Lärmschutzfachleute

Groupement
des responsables
cantonaux
de la protection
contre le bruit



Swiss Acoustical Society
Société Suisse d'Acoustique
Schweizerische Gesellschaft für Akustik
Società Svizzera di Acustica
Internet: www.sga-ssa.ch



Comunicato stampa

30 aprile 2014, Giornata contro il rumore

Nove miti da sfatare sul rumore stradale

Le automobili moderne sono davvero più silenziose di quelle di un tempo? E quelle elettriche sono la soluzione al problema del rumore stradale? È possibile abituarsi al rumore del traffico notturno? Il 30 aprile 2014, in occasione della Giornata contro il rumore, si discuterà sui nove principali miti da sfatare in tema di rumore stradale, fornendo risposte alle domande più ricorrenti e illustrando opportune linee d'azione.

In Svizzera, una persona su cinque è esposta a livelli eccessivi di inquinamento fonico diurno, dovuto in gran parte al traffico stradale. La questione del rumore stradale impegna politici, mondo scientifico, media e cittadini, aprendo inevitabilmente la strada a dicerie, falsi miti e credenze errate. I promotori della Giornata contro il rumore hanno individuato i nove principali miti da sfatare in tema di rumore stradale e hanno raccolto dati scientifici ed esperienze pratiche per smentirli.

Primo mito da sfatare

Le automobili moderne sono più silenziose di quelle di un tempo

Questa affermazione è vera soltanto dalla prospettiva di chi siede nell'abitacolo, che grazie all'impiego di materiali all'avanguardia è isolato meglio dai rumori esterni. Per quanto riguarda invece le emissioni foniche esterne (rumore dei motori, rumore prodotto dal rotolamento dei pneumatici e fruscii aerodinamici), i progressi compiuti negli ultimi anni sono meno rilevanti. Questa circostanza è imputabile anche a una normativa obsoleta: i valori limite fissati dall'Unione europea per le emissioni foniche delle automobili sono rimasti invariati dal 1995.

Secondo mito da sfatare

Le automobili elettriche sono la soluzione al problema del rumore stradale

Le automobili elettriche non sono veicoli di per sé silenziosi. Sono meno rumorose in fase di accensione e fino a una velocità di 25–35 km/h, ma per intervalli di velocità superiori – quando il rumore dominante è quello generato dal rotolamento dei pneumatici – la loro rumorosità è paragonabile a quella dei veicoli con un normale motore a combustione. Inoltre, dato che si prevede di dotare le automobili elettriche di rumori artificiali, i benefici ottenuti a velocità basse si annullerebbero.

Terzo mito da sfatare

Pareti antirumore e finestre insonorizzate sono le misure più efficaci contro il rumore stradale

Le pareti antirumore servono in primo luogo a limitare i danni e sono associate a costi elevati. Le finestre insonorizzate sono semplicemente una misura sostitutiva. Una soluzione molto più efficiente consiste nel ridurre il rumore alla fonte, per esempio utilizzando pavimentazioni stradali speciali e pneumatici silenziosi, introducendo misure per moderare il traffico o incentivando una guida a basso regime. Queste misure dirette hanno effetti su ampia scala, al contrario di pareti e finestre, che apportano soltanto benefici puntuali (p. es. a ridosso della parete o a finestre chiuse).

Quarto mito da sfatare

Al rumore stradale prima o poi ci si abitua

Al rumore stradale non ci si abitua mai del tutto. Ogni rumore molesto mette infatti in stato di allarme l'organismo umano, con conseguente secrezione di ormoni dello stress, accelerazione del battito cardiaco e aumento della pressione sanguigna e della frequenza respiratoria. Un rumore notturno di 40–50 dB provoca disturbi del sonno e risvegli più frequenti, con conseguenze che vanno dalla sonnolenza al calo di attenzione il giorno successivo, a un rischio più elevato di malattie cardiocircolatorie fino all'infarto del miocardio.

Quinto mito da sfatare

I pneumatici influiscono in misura minima sul rumore stradale

A partire da una velocità costante di 35 km/h, il rumore prodotto dal rotolamento dei pneumatici è superiore rispetto a quello generato dai motori delle vetture. L'impiego di pneumatici silenziosi consente di ridurre in modo significativo le emissioni foniche alla fonte: un'automobile equipaggiata di pneumatici silenziosi produce il 50 per cento in meno di emissioni foniche, senza ripercussioni sulle prestazioni in termini di sicurezza e consumo di carburante. Questi pneumatici producono effetti immediati e ampi non appena montati.

Sesto mito da sfatare

L'acciottolato riduce la velocità e il rumore

L'acciottolato è bello esteticamente, ma non si presta come misura di protezione contro il rumore. Nelle zone urbane con limite di velocità di 30 km/h, questo tipo di pavimentazione stradale può comportare un notevole aumento delle emissioni foniche. In funzione della

situazione e della velocità, le differenze rispetto all'asfalto tradizionale possono raggiungere i 10 dB, ciò che equivale a un'intensità di traffico dieci volte superiore nonché a un raddoppio del volume del suono percepito.

Settimo mito da sfatare

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

Le automobili che circolano più lentamente sono meno rumorose. Abbassando il limite di velocità da 50 a 30 km/h, le emissioni foniche si riducono fino a 3 dB (dimezzamento del rumore stradale). Il limite dei 30 km/h migliora dunque la qualità della vita degli abitanti nelle zone interessate, riducendo al contempo il rischio di incidenti stradali e favorendo un consumo ridotto di carburante e una circolazione più scorrevole.

Ottavo mito da sfatare

Tutti i motoveicoli sono rumorosi

Il rombo di una Harley-Davidson e il boato di una Kawasaki sono musica per alcuni e frastuono per altri. Certo è che non tutti i motoveicoli puzzano e sono rumorosi: il mercato propone oggi modelli silenziosi e performanti. La Posta, con i suoi scooter elettrici, dà il buon esempio, ma le pecore nere non mancano: una motocicletta truccata o con il motore su di giri può essere udita a chilometri di distanza e, da sola, coprire persino il rumore degli autocarri.

Nono mito da sfatare

Il rumore fa ammalare soltanto chi lo percepisce come causa di disturbo

Il rumore provoca reazioni fisiche inconscie. I suoi effetti negativi si manifestano quindi anche in individui che hanno l'impressione di averci fatto l'abitudine (cfr. quarto mito da sfatare). Per questo motivo, spesso si sottovalutano le conseguenze dell'inquinamento fonico sulla salute delle persone. Ognuno reagisce ai suoni in modo diverso in funzione di svariati fattori quali il tipo di rumore, l'atteggiamento personale, l'ora o l'età.

Storia della Giornata contro il rumore

L'«*International Noise Awareness Day*» è stato istituito nel 1996 dalla «League for the Hard of Hearing» di New York. La Svizzera ha partecipato per la prima volta a questa giornata d'azione nel 2005, su iniziativa del Cercle Bruit, della Società svizzera di acustica, della Lega svizzera contro il rumore e dei Medici per l'ambiente. Aderendo alla Giornata contro il rumore, patrocinata dagli uffici federali dell'ambiente (UFAM) e della sanità pubblica (UFSP), i promotori auspicano che diventi un appuntamento fisso in occasione del quale tematizzare ogni anno un aspetto diverso legato al problema del rumore.

Allegati:

- Persone di riferimento per i media
- Schede

Link:

- <http://www.laerm.ch/it/giornata-contro-il-rumore/giornata-contro-il-rumore-2014/giornata-contro-il-rumore-2014.html>

Ufficio di coordinamento «Giornata contro il rumore»
c/o Umsicht, Agentur für Umwelt & Kommunikation
Urs Emmenegger
Klosterstrasse 21a
6003 Lucerna
www.laerm.ch
Telefono 041 410 51 52
nad@laerm.ch

La giornata d'azione è patrocinata da:



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Ufficio federale dell'ambiente (UFAM)

Ufficio federale della sanità pubblica (UFSP)