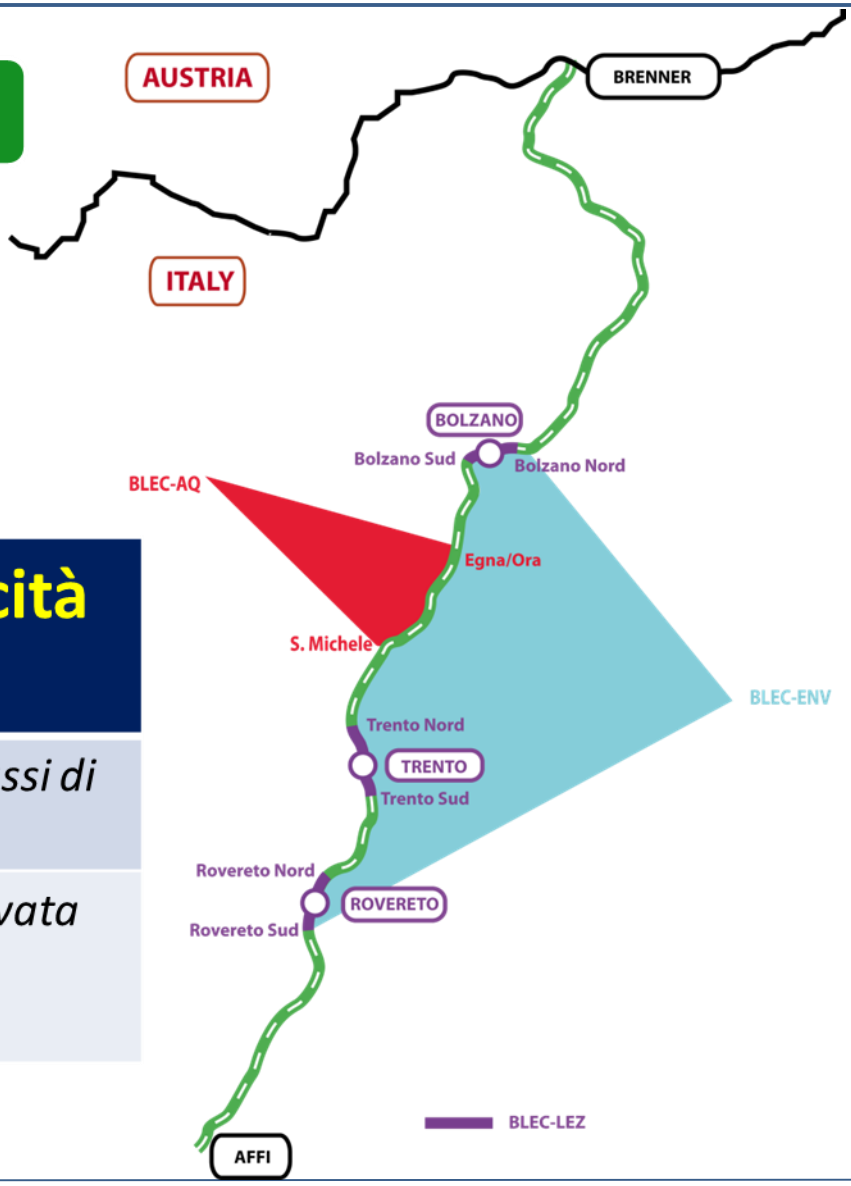
LIFE15-ENV-IT-000281 «BrennerLEC»

Primi risultati empirici del progetto europeo BrennerLEC

MISURE SPERIMENTALI PROPOSTE

Tratto BLEC-ENV

Bolzano Nord – Rovereto Sud (circa 90 km)



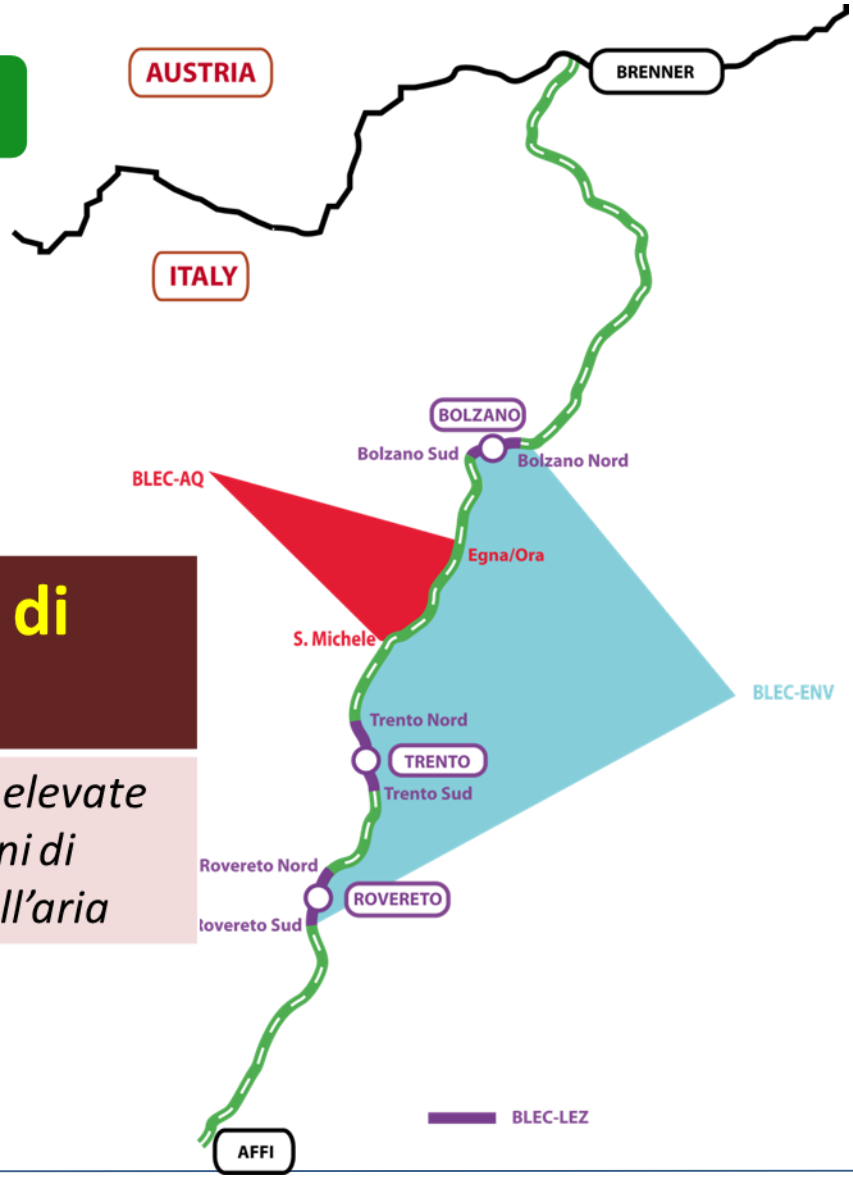
(1) Gestione dinamica della capacità autostradale

Misure	Riduzione limiti di velocità	*Giornate con flussi di traffico elevati*
	Utilizzo corsia dinamica	*Situazioni di elevata saturazione del traffico*

MISURE SPERIMENTALI PROPOSTE

Tratto BLEC-AQ

Egna/Ora – S.Michele (circa 20 km)



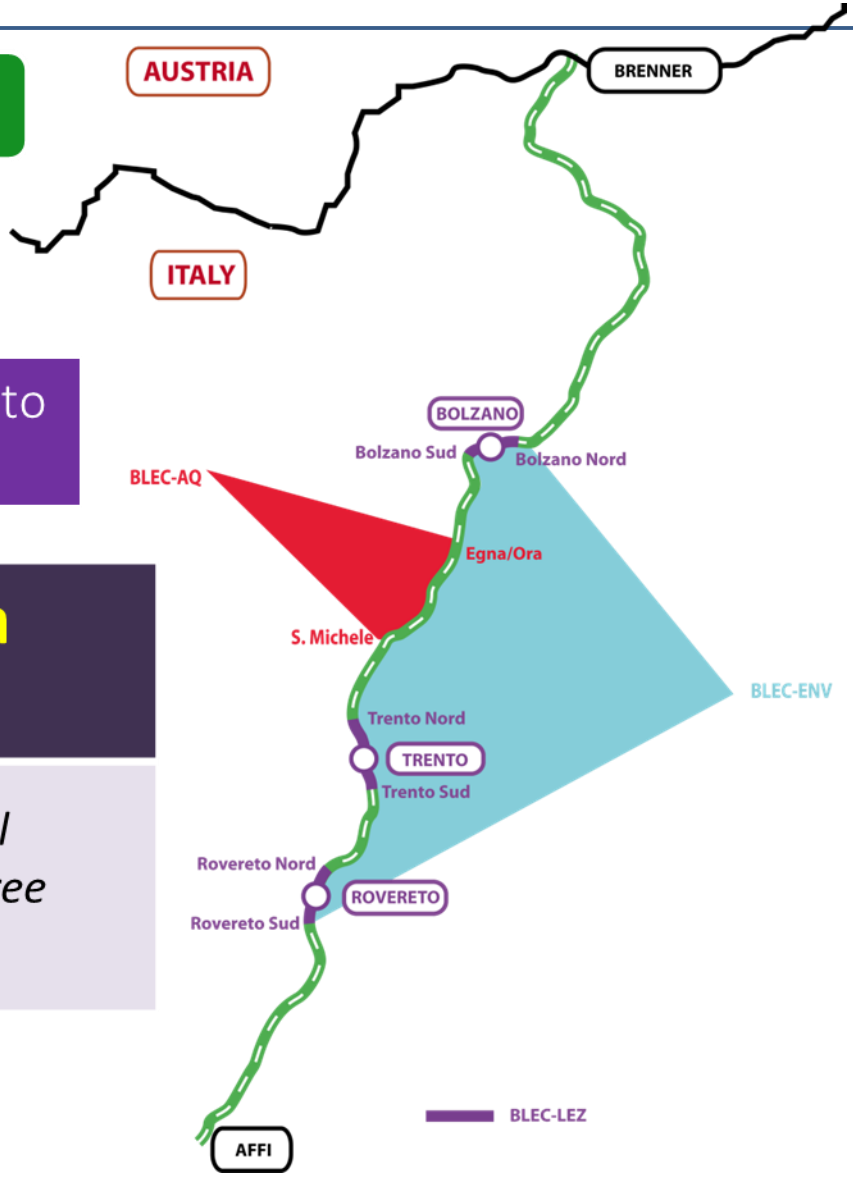
(2) Gestione dinamica dei limiti di velocità ai fini ambientali

Misure	Riduzione limiti di velocità	*Condizioni di elevate concentrazioni di inquinanti nell'aria*

MISURE SPERIMENTALI PROPOSTE

Tratti BLEC-LEZ

In corrispondenza delle città di Bolzano, Trento e Rovereto

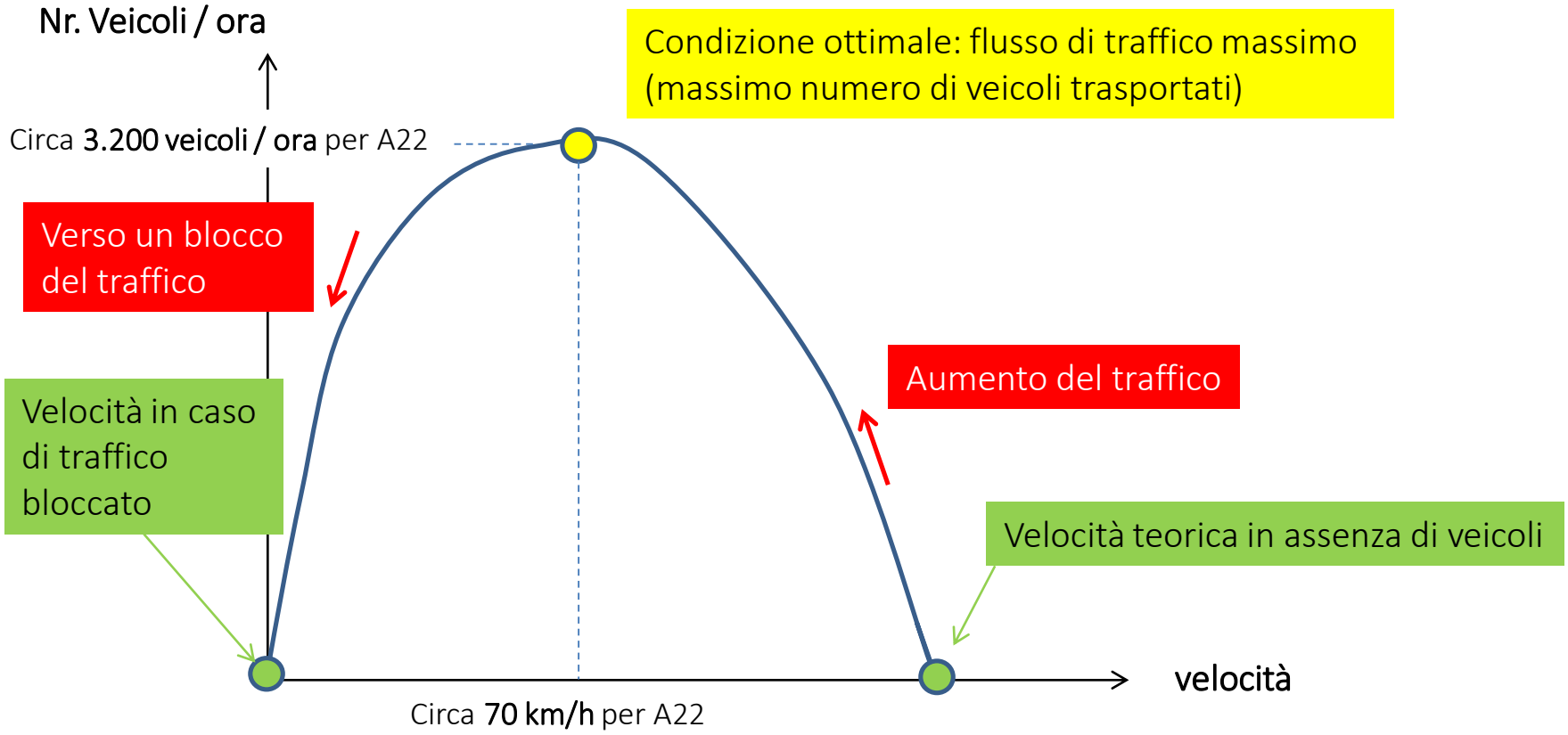


(3) Gestione del traffico integrata con le amministrazioni cittadine

Misure	Utilizzo PMV con raccomandazioni dinamiche sugli accessi in città	*Perturbazioni al traffico nelle aree cittadine*

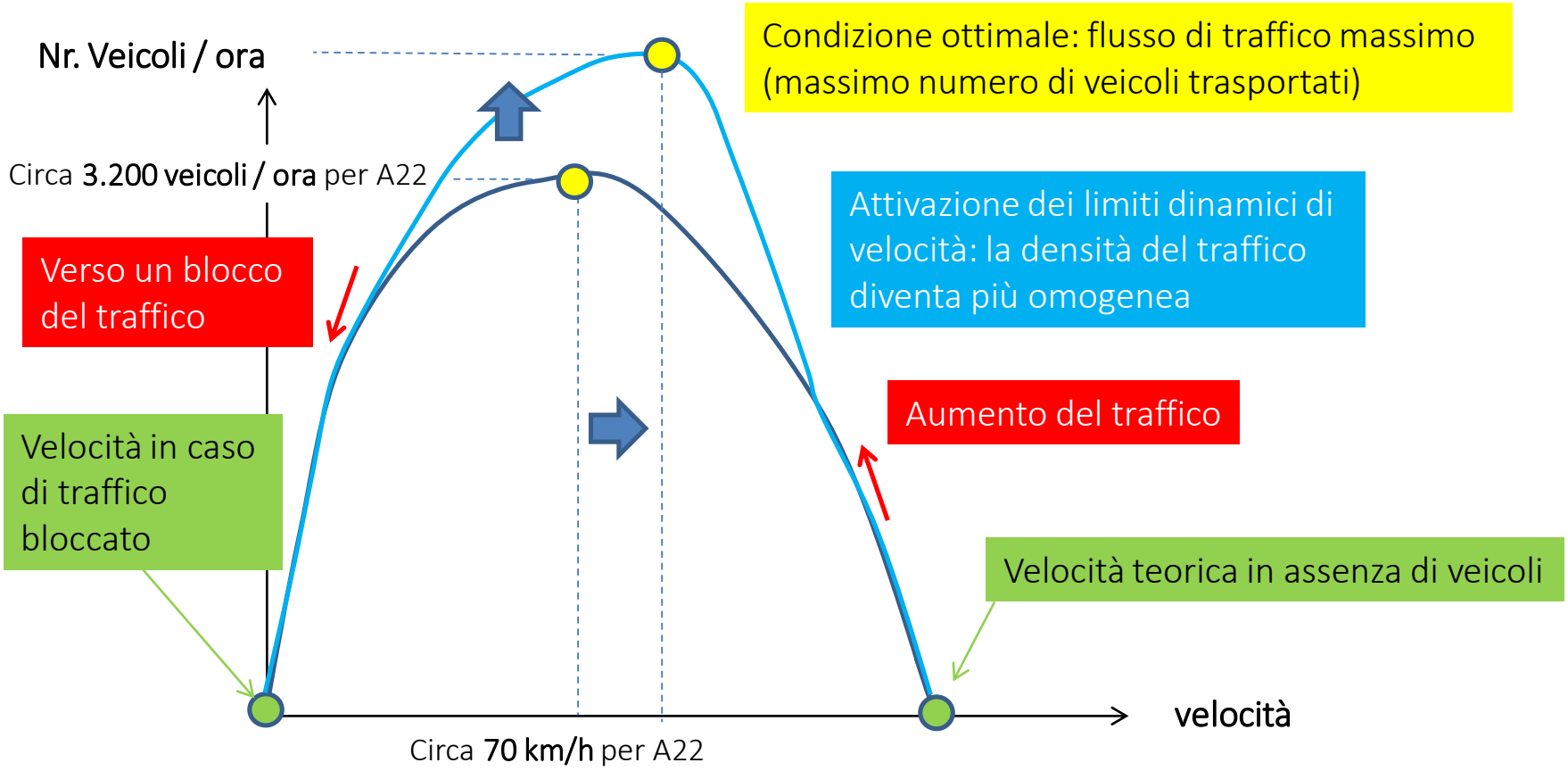
Perché ridurre i limiti di velocità in condizioni di traffico intenso?

Andare più piano per metterci **meno tempo** nel **percorrere un tratto di autostrada** quando c'è **molto traffico**: sembra un paradosso, ma è così.

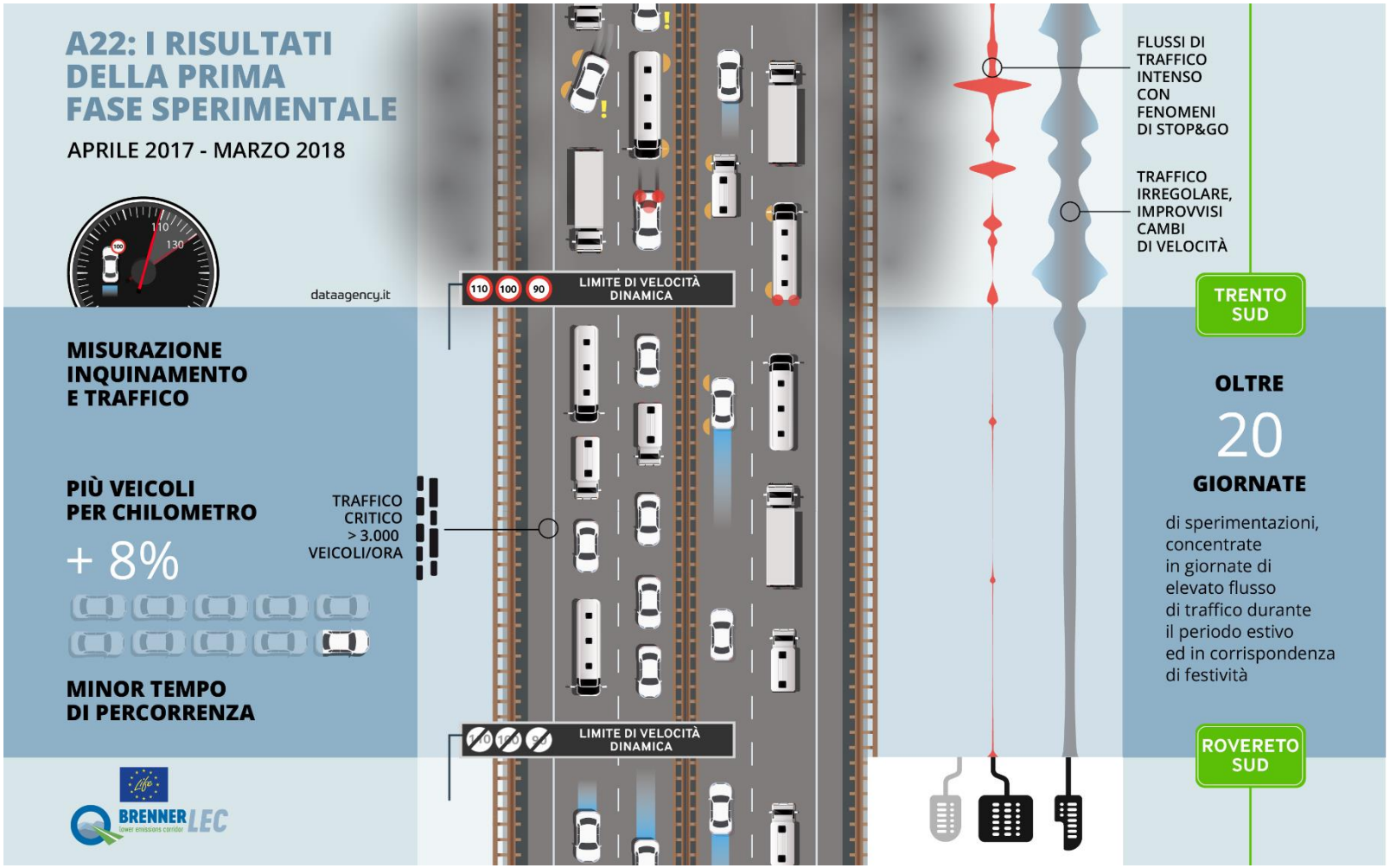


Perché ridurre i limiti di velocità in condizioni di traffico intenso?

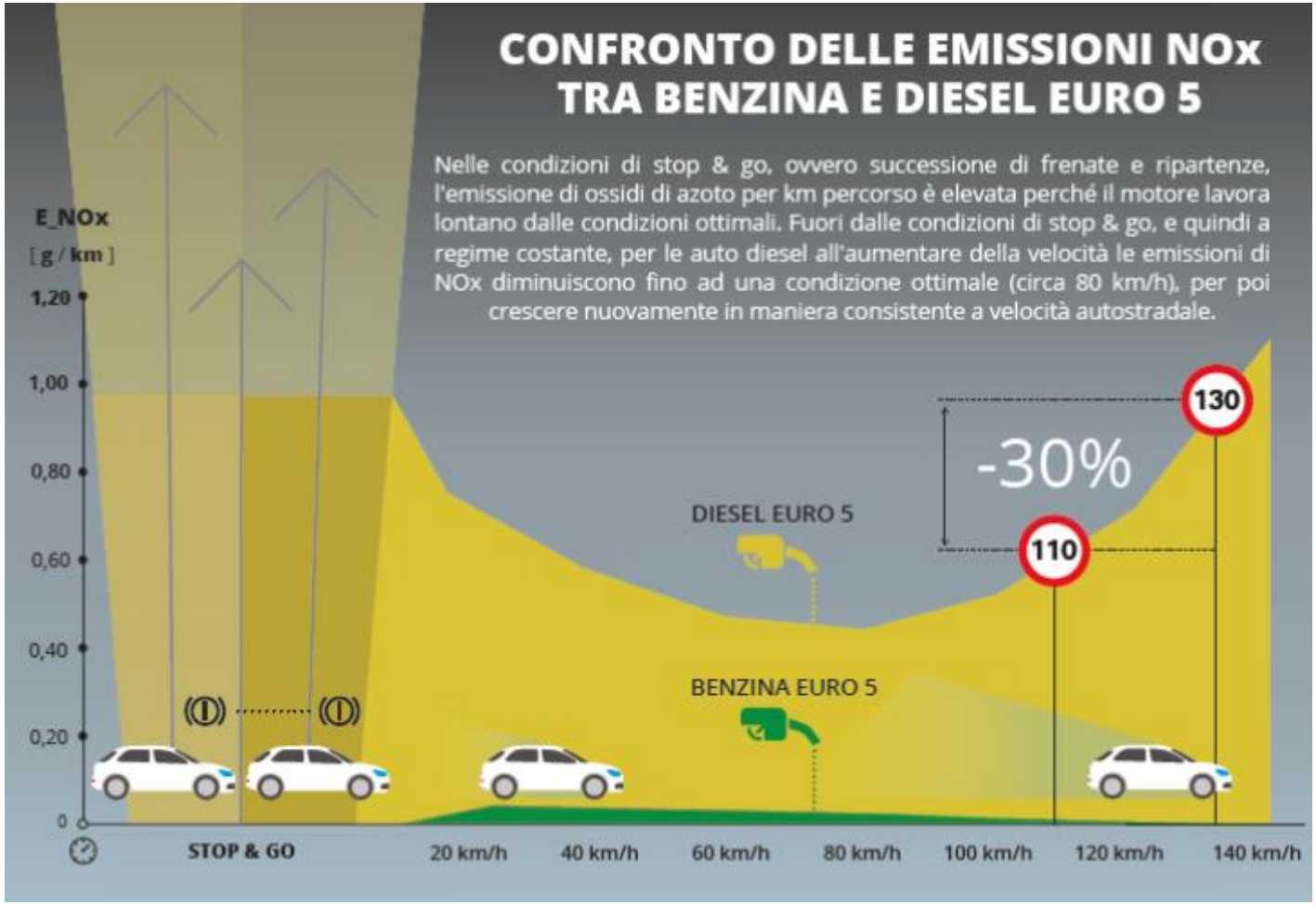
Andare più piano per metterci **meno tempo** nel **percorrere un tratto di autostrada** quando c'è **molto traffico**: sembra un paradosso, ma è così.



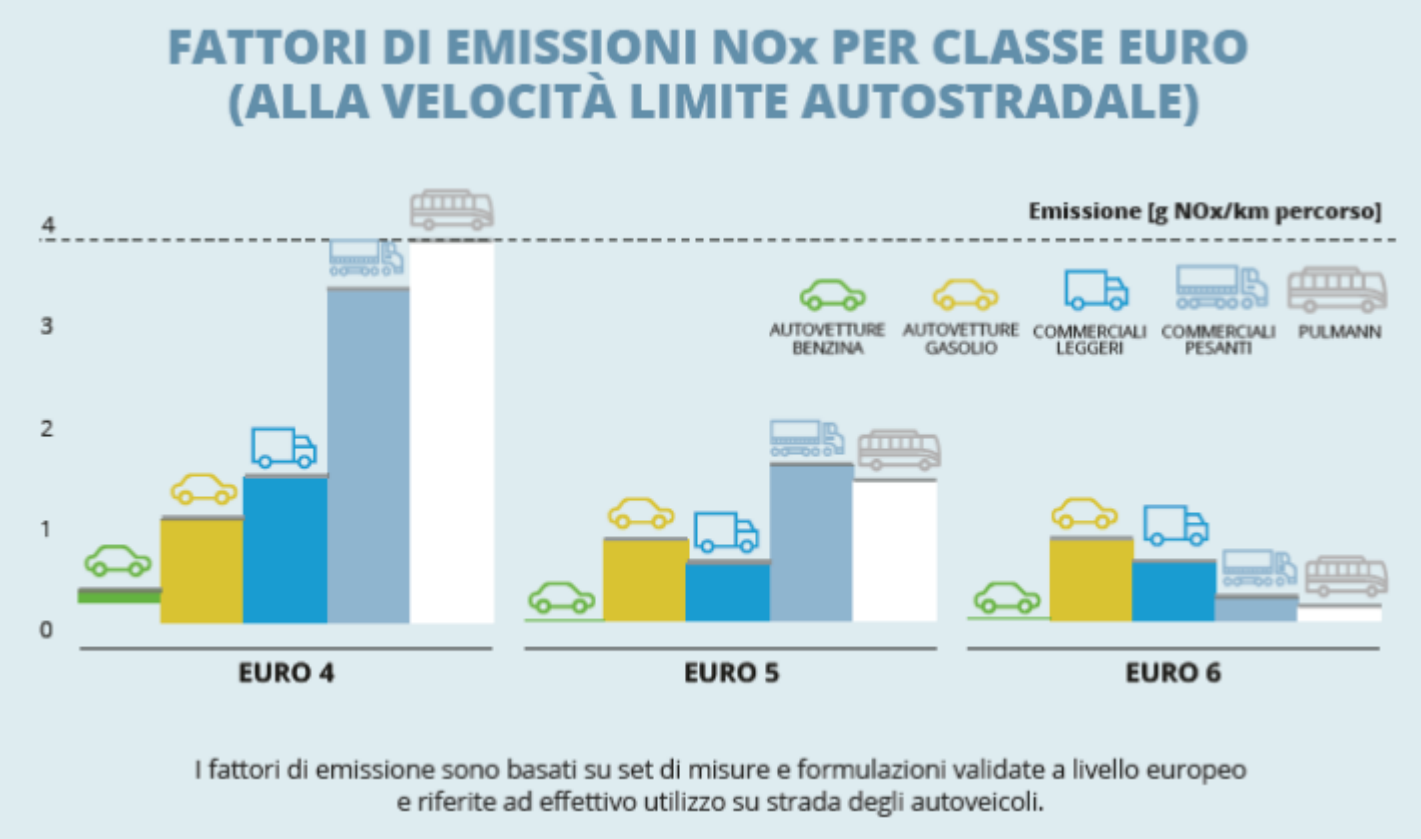
Perché ridurre i limiti di velocità in condizioni di traffico intenso?



Perché ridurre i limiti di velocità dei veicoli leggeri per contenere l'inquinamento?

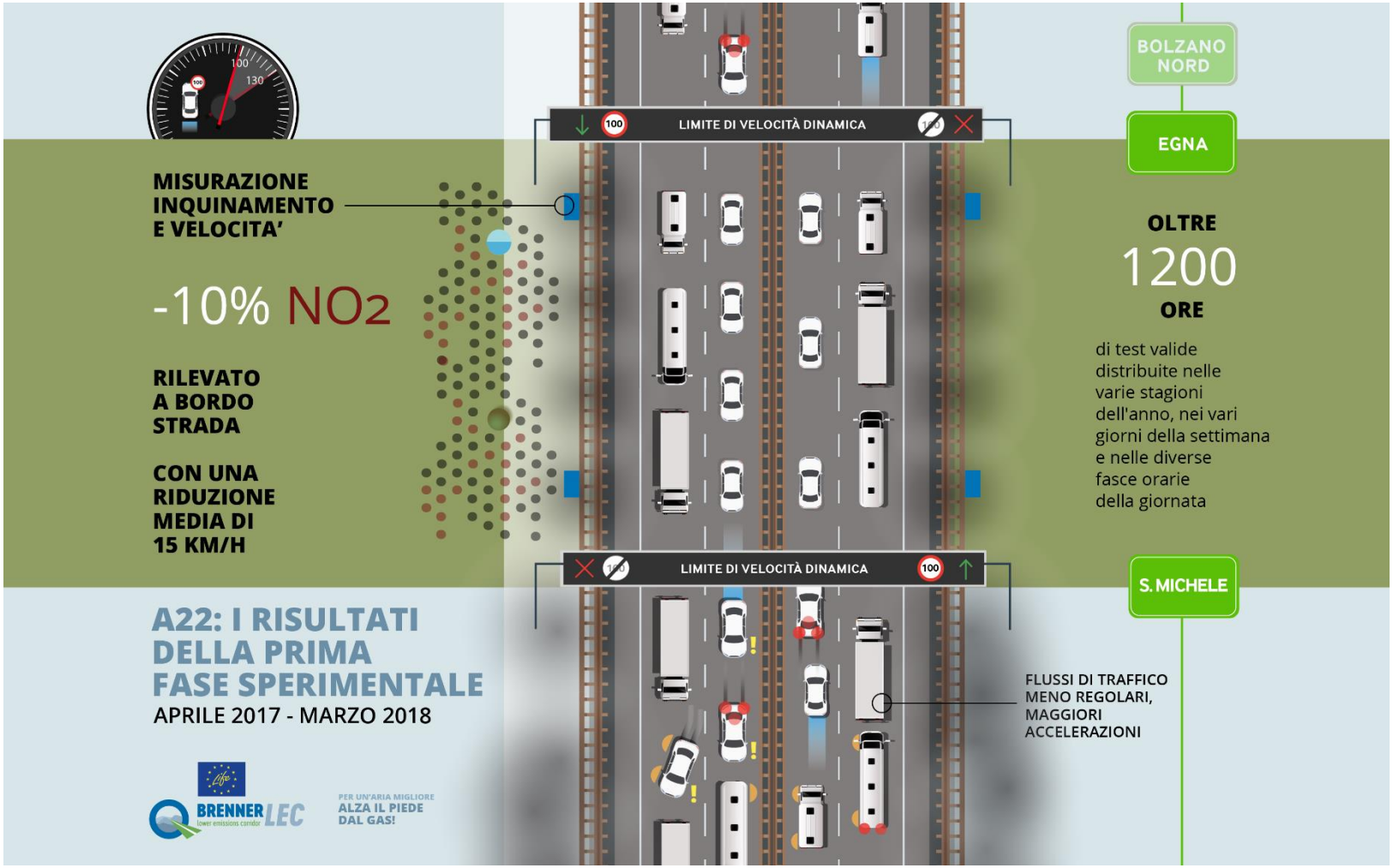


Perché intervenire sui veicoli leggeri (e non solo sui mezzi pesanti)?

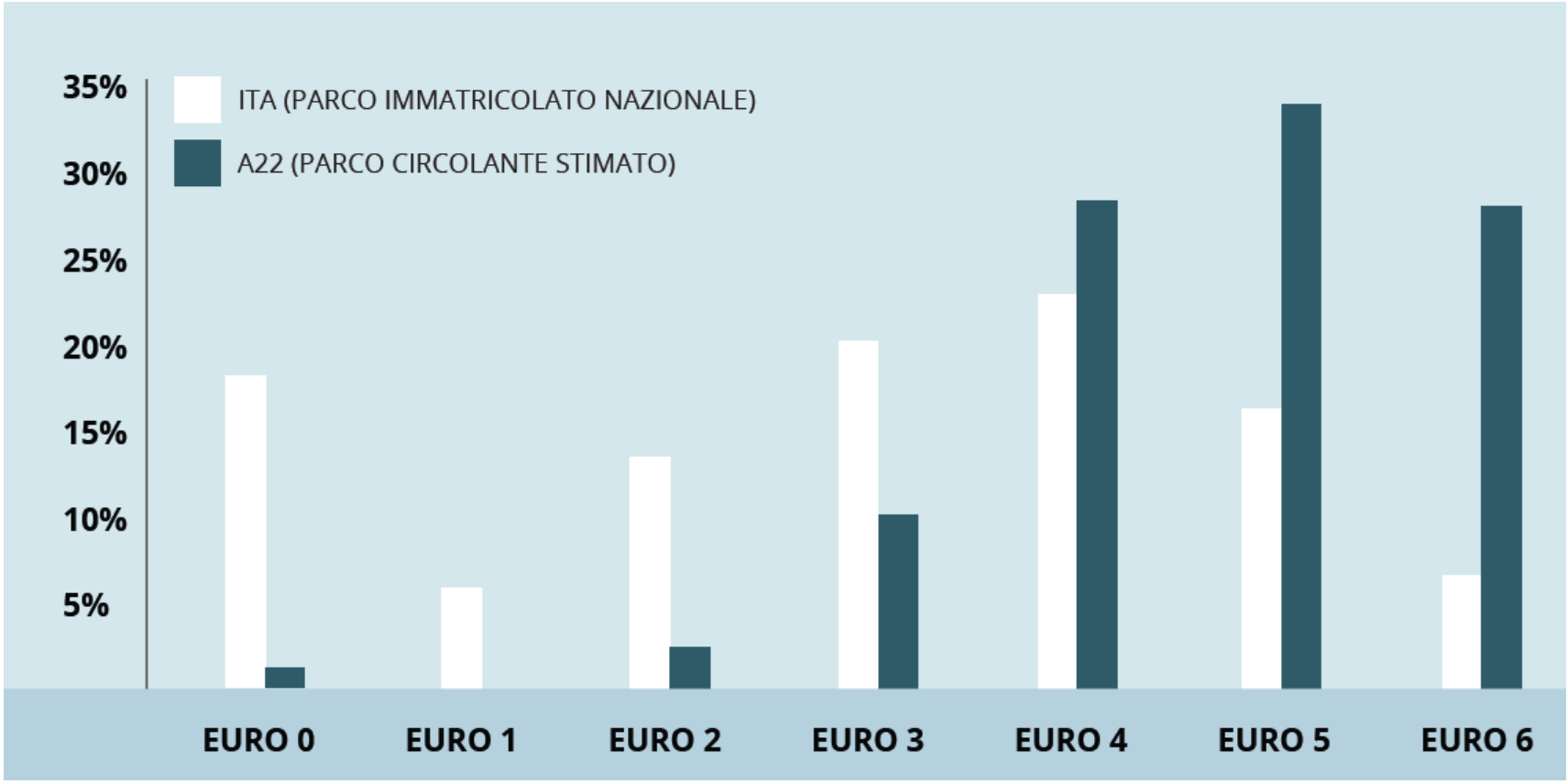


Dalla classe EURO 6 le autovetture diesel sono IN ASSOLUTO i veicoli più inquinanti in circolazione

Quali risultati empirici sono stati finora ottenuti?

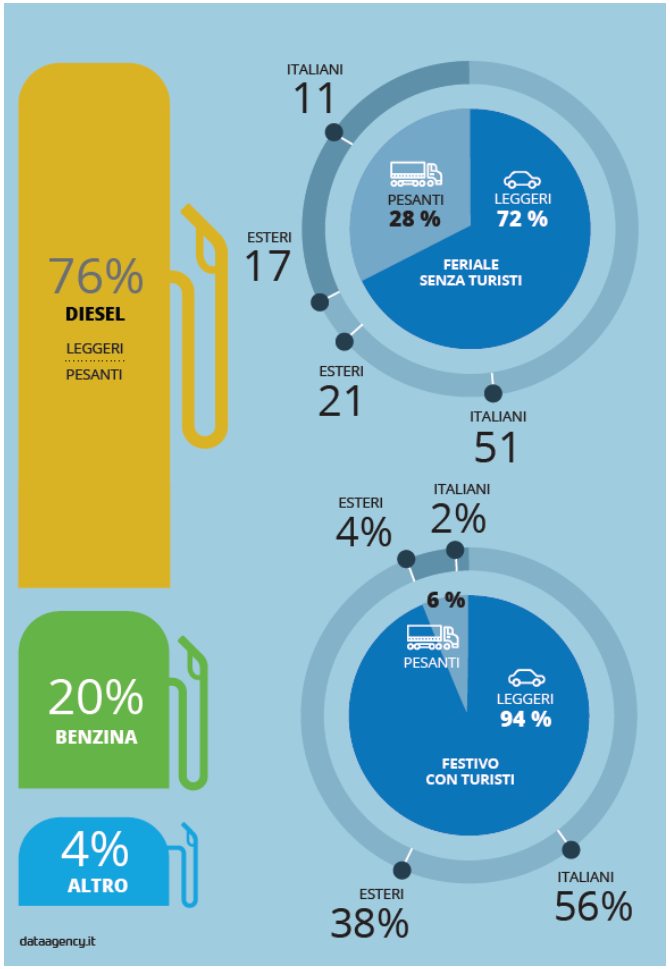


Quanti veicoli sono realmente soggetti alle misure sperimentali e chi contribuisce maggiormente all'inquinamento da traffico?



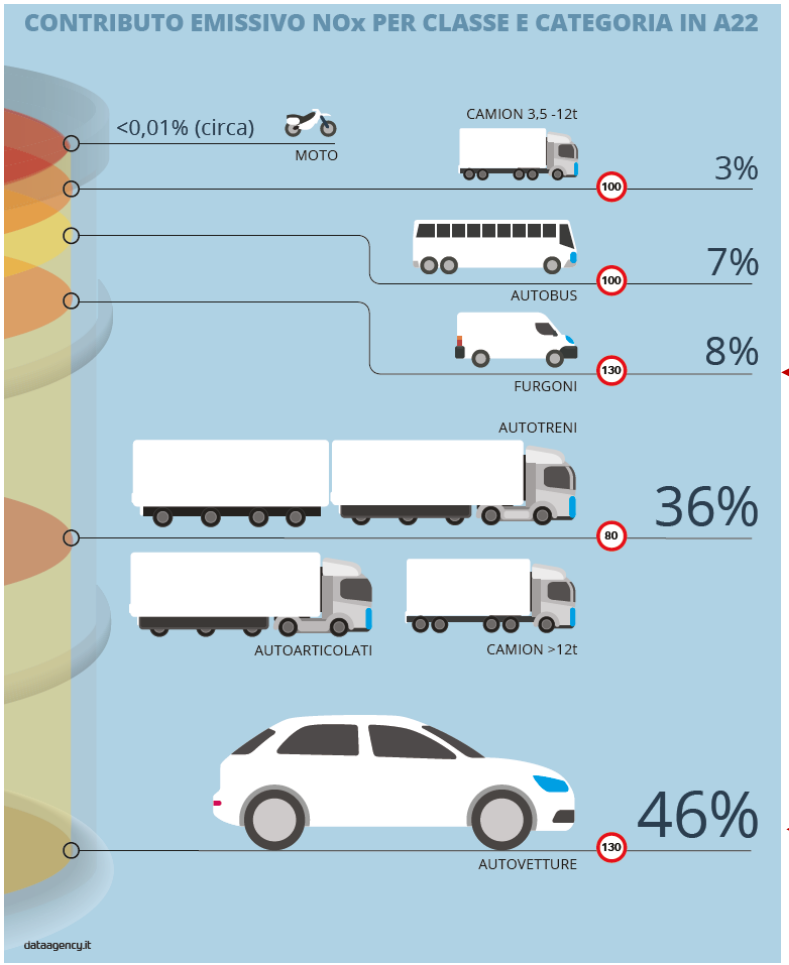
Buona notizia: veicoli più nuovi = meno inquinamento prodotto….

Quanti veicoli sono realmente soggetti alle misure sperimentali e chi contribuisce maggiormente all'inquinamento da traffico?



Cattiva notizia: la maggior parte dei veicoli circolanti in autostrada è quella che inquina di più. Il potenziale vantaggio legato ad un parco circolante più nuovo è cancellato dalla prevalenza di questa tipologia di veicoli in circolazione.

Quanti veicoli sono realmente soggetti alle misure sperimentali e chi contribuisce maggiormente all'inquinamento da traffico?



La riduzione dinamica dei limiti di velocità interviene su una parte del parco circolante che è mediamente responsabile del 54% dell'intero inquinamento di NOx causato dal traffico.

Prossime fasi sperimentali

MASSIMO BENEFICIO CON MINIMA ATTIVAZIONE DELLE CONTROMISURE

Stazioni traffico / qualità dell'aria / meteo

Sistema di supporto alle decisioni

Attivazione coordinata ed ottimizzata delle misure sperimentali