



ASSEMBLEA COSTITUENTE  
DEL MOVIMENTO 5 STELLE

---

## QUADERNI DEGLI ATTORI

Titolo

**M5S: PROPOSTA RISANAMENTO ACUSTICO RETE  
FERROVIARIA – ALTERNATIVE ALLE BARRIERE  
ANTIRUMORE**

Soggetto che lo ha predisposto

**Gruppo Consiliare Liberi Progressisti di Roseto degli Abruzzi  
(M5S-EV-Un'Altra Idea di Roseto-Roseto Progressista e Coraggiosa)**

Data di invio

**4 settembre  
ore 20.52**

# M5S: PROPOSTA RISANAMENTO ACUSTICO RETE FERROVIARIA – ALTERNATIVE ALLE BARRIERE ANTIRUMORE

## 1. PREMESSA

Il Piano di Risanamento Acustico di Rete Ferroviaria Italiana prevede, per la lunghezza dei tracciati ferroviari che interessano le zone abitate, la realizzazione di pannelli in acciaio o in cristallo stratificato ad altezza variabile, che con il basamento in calcestruzzo, possono superare i 10 metri di altezza, costituendo muri alti e compatti (altezza ragguagliabile a un palazzo di oltre tre piani), tali da impedire nei periodi estivi, lungo i litorali delle regioni adriatiche e tirreniche, che i venti locali di brezza arrivino agli abitati (in rotazione in senso orario durante le 24 ore e, in particolare, durante le ore pomeridiane e serali), con un fortissimo aumento del caldo estivo, già in queste ultime stagioni insopportabile, oltre che di godere della vista del mare e della collina<sup>1</sup>.

Pertanto, la riduzione del rumore con l'installazione delle barriere risulterebbe quasi del tutto vanificata dall'aumento delle vibrazioni al passaggio dei treni, a causa dell'attrito provocato dall'imponente struttura eretta a fianco dei binari che, alla lunga, potrebbe causare danni, in particolare, ai fabbricati posti nelle immediate vicinanze della ferrovia (effetto aereodinamico)<sup>2</sup>, con richieste di risarcimento danni da parte dei proprietari, anche in relazione al depauperamento del valore degli immobili, con conseguente aumento del contenzioso tra privati e RFI;

Le ragioni che sottendono a tale opera di risanamento sarebbero da ricercare nell'alta velocità con l'esigenza di tutelare dall'inquinamento acustico le popolazioni interessate.

Si tratta, dunque, di tutela del diritto alla salute e del diritto di proprietà di chi è prossimo alla ferrovia, ma, nel contempo, chi vorrebbe mai un affaccio su un muro di acciaio o di cristallo, quando prima godeva della vista del mare o della collina e chi andrebbe mai a fare una passeggiata lungo un viale cittadino, una volta che questo sia stato "offeso" da un pannello delle dimensioni di una casa di 3 piani?

E, certamente, l'idea di far dipingere i pannelli dagli street artist, come ipotizzato, ad esempio, nel caso delle barriere antirumore in corso di progettazione per la linea ferroviaria che attraversa la Città di Roseto degli Abruzzi (TE), non risolverebbe il problema dal punto di vista ambientale e paesaggistico concentrandosi esclusivamente sull'impatto visivo della sola struttura.

In tema di risanamento acustico, dunque, per dare una soluzione equilibrata alla problematica, occorre prendere in considerazione un insieme di diritti costituzionalmente garantiti corrispondenti alla tutela della salute pubblica<sup>3</sup>, alla garanzia della proprietà privata<sup>4</sup>, alla tutela del paesaggio e dell'ambiente<sup>5</sup> applicando adeguatamente la legislazione nazionale (v. paragrafo che segue), oltre alla normativa regionale e gli specifici regolamenti comunali.

## 2. QUADRO NORMATIVO NAZIONALE

- ✓ **Legge quadro 26.10.1995, n. 447 e s.m.i.**, che ha fissato i *principi fondamentali in materia di tutela dell'ambiente esterno e dell'ambiente abitativo dall'inquinamento acustico*, ai sensi e per gli effetti dell'articolo 117 della Costituzione;
- ✓ **DPCM 14.11.1997**, che ha determinato i *valori limite delle sorgenti sonore*;
- ✓ **DPR 18.11.1998, n. 459** che ha emanato il **Regolamento** recante norme di esecuzione dell'articolo 11 della L. 26 ottobre 1995, n. 447, in materia di inquinamento acustico derivante da *traffico ferroviario*;

<sup>1</sup> Rispetto al solo passaggio di un treno che ha una durata che varia dai 4 secondi ai 40 secondi, le barriere antirumore impedirebbero la vista del paesaggio e il regolare passaggio della brezza marina in via permanente

<sup>2</sup> Spostamento d'aria causato dal passaggio del treno che impatta sulle barriere come "un colpo d'ariete" (Così definito dalla dinamica dei fluidi) che, oltre a provocare un maggior rumore, causa una sollecitazione di torsione sulla base in calcestruzzo con vibrazioni che si aggiungono a quelle causate dal passaggio del treno

<sup>3</sup> **Art. 32 Costituzione** "La Repubblica tutela la **salute** come fondamentale diritto dell'individuo e interesse della collettività..."

<sup>4</sup> **Art. 42 Costituzione** "...La **proprietà privata** è riconosciuta e garantita dalla legge, che ne determina i modi di acquisto, di godimento e i limiti allo scopo di assicurarne la funzione sociale e di renderla accessibile a tutti."

<sup>5</sup> **Art. 9 Costituzione** "...Tutela il **paesaggio** e il patrimonio storico e artistico della Nazione. Tutela l'**ambiente**, la biodiversità e gli ecosistemi, anche nell'interesse delle future generazioni. La legge dello Stato disciplina i modi e le forme di tutela degli animali"

- ✓ **D.M. Ambiente 29.11.2000**, che ha stabilito **criteri e priorità** per la predisposizione, da parte delle società e degli enti gestori dei servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture, **dei piani degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore**;
- ✓ **Decreto legislativo 14.5.2019, n. 57 e s.m.i.**, che ha attuato la direttiva 2016/797 del Parlamento europeo e del Consiglio in data 11 maggio 2016, relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione europea (rifusione).

### 3. PROPOSTA

I progetti di RFI che riguardano l'eliminazione dell'inquinamento acustico causato dal sistema ferroviario devono essere rivisti sia in funzione di un puntuale studio acustico sia in funzione di attente valutazioni tecniche economiche e di carattere ambientale da compiersi sulla scorta della sequente scala di priorità stabilita dal D.M. D.M. Ambiente 29.11.2000:

""5.3

- a) direttamente sulla sorgente rumorosa;
- b) lungo la via di propagazione del rumore dalla sorgente al ricettore;
- c) direttamente sul ricettore.

5.4

Gli interventi di cui alla lettera c) sono adottati qualora, mediante le tipologie di intervento di cui ai punti a) e b) non sia tecnicamente conseguibile il raggiungimento dei valori limite di immissione, oppure qualora lo impongano valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale"";

L'intervento di cui alla lettera c) è residuale rispetto ai primi due qualora questi non risultino sufficienti a contenere le immissioni rumorose entro limiti di tollerabilità, ma, è senz'altro da preferirsi allorquando *«lo impongano valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale»*.

R.F.I., dunque, prima di intervenire con barriere antirumore lungo i tracciati ferroviari (seconda possibilità della scala di priorità stabilita dal Decreto - misura b), dovrebbe dimostrare l'impossibilità di abbattere l'inquinamento acustico intervenendo direttamente sulla sorgente rumorosa (prima possibilità della scala di priorità stabilita dal Decreto – misura a) e, quindi:

- ✓ sulla tipologia/efficienza dei convogli
- ✓ sulla tipologia/efficienza delle rotaie<sup>6</sup>
- ✓ sulla tipologia/efficienza dei binari<sup>7</sup>,

tenendo conto che, peraltro, in base al punto 1.4.4., dell'allegato III, del D. Lgs. 14.5.2019, n. 57 e s.m.i., la *progettazione e l'esercizio del sistema ferroviario* non devono portare ad un livello inammissibile di rumore da esso emesso:

- ✓ nelle aree in prossimità dell'infrastruttura ferroviaria, come definita all'articolo 3, punto 3, della direttiva 2012/34/UE<sup>8</sup>;
- ✓ nella cabina del macchinista.

Le comunità locali e le Regioni, oltretutto, dovrebbero spingere RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a strutturare progetti che alle barriere antirumore lungo i tracciati ferroviari preferiscano interventi diretti sulla sorgente rumorosa e interventi sui singoli edifici, ma anche spingere verso la risoluzione del problema in radice, approfittando dei fondi PNRR<sup>9</sup> con lo spostamento delle linee ferroviarie verso zone più interne di minore o basso impatto ambientale oppure con l'interramento e conseguente riqualificazione dei vecchi tracciati ferroviari in parchi verdi e ciclabili.

<sup>6</sup>rotaie scanalate e controrotaie; traverse e longherine, materiale minuto utilizzato per l'unione delle rotaie tra loro e con le traverse, massicciata, compresi pietrisco e sabbia; scambi; piattaforme girevoli e carrelli trasbordatori;

<sup>7</sup> binari, scambi, linee e impianti fissi delle reti ferroviarie

<sup>8</sup> «infrastruttura ferroviaria», gli elementi elencati nell'[allegato I](#);

<sup>9</sup> Il Gruppo FS in sede di bilancio 2023 evidenzia che dei 22,8 miliardi di risorse assegnate con il PNRR la spesa impegnata è di 7,5 miliardi (circa il 30%), di cui 1,9 miliardi impiegati per potenziare l'infrastruttura e altri settori..

Ovviamente trattandosi di interesse nazionale, la questione andrebbe affrontata in modo omogeneo, sicchè il M5S potrebbe:

1. farsi promotore di un'azione verso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI pretendendo uniformità di azione amministrativa a tutela della salute pubblica, della proprietà privata, del paesaggio e dell'ambiente;
2. agire attraverso attività, anche a livello legislativo, che indirizzino il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e RFI mediante un piano pluriennale all'eliminazione in radice del problema acustico con lo spostamento delle linee ferroviarie verso zone più interne di minore o basso impatto ambientale oppure con l'interramento e conseguente riqualificazione dei vecchi tracciati ferroviari in parchi verdi e ciclabili;
3. agire, per il tramite dei suoi rappresentanti/portavoce, sulle amministrazioni comunali e sulle Regioni mediante azioni politico-amministrative che inducano RFI ad eliminare l'inquinamento acustico causato dal sistema ferroviario direttamente sulla **sorgente rumorosa** (treni, rotaie, binali ecc...) e, qualora non dovesse risultare sufficiente a contenere le immissioni rumorose entro i limiti di tollerabilità, **di preferire interventi sui ricettori** (singoli edifici più vicini alla linea ferroviaria), sulla scorta di quanto stabilito dal D.M. Ambiente 29.11.2000, agendo in sinergia con i Comuni per favorire l'accordo con i privati.

Roseto degli Abruzzi, 4 settembre 2024

Dott.ssa *Rosaria Ciancaione*, consigliere comunale

Capogruppo Liberi Progressisti (M5S-EV-Un'Altra Idea di Roseto-Roseto Progressista e Coraggiosa) cell. 3288604671