

## **Mozione n. 459**

*presentata in data 15 febbraio 2019*

a iniziativa dei Consiglieri Pergolesi, Fabbri, Giorgini

**“Opere di risanamento acustico” previste nel piano redatto da RFI ai sensi del D.M. Ambiente 29.11.2000 - Linea ferroviaria Bologna Lecce – Barriere antirumore**

### L'ASSEMBLEA LEGISLATIVA DELLE MARCHE

Premesso che:

- con nota n. 0165569 del 11/02/2019, la Regione Marche ha invitato tutti i Sindaci dei Comuni coinvolti dalle opere in oggetto per una discussione congiunta sulle problematiche connesse alla realizzazione dei progetti delle opere stesse;

Premesso inoltre che:

- il D.M. Ambiente 29.11.2000 “Criteri 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” prevede che “Gli interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento devono essere effettuati secondo la seguente scala di priorità:

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

Gli interventi di cui alla lettera c) sono adottati qualora, mediante le tipologie di intervento di cui ai punti a) e b) del comma 2, non sia tecnicamente conseguibile il raggiungimento dei valori limite di immissione, oppure qualora lo impongano valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale”;

- RFI - Rete Ferroviaria Italiana - ha redatto il progetto “Opere di risanamento acustico”, ai sensi del D.M. Ambiente 29.11.2000 - Linea ferroviaria Bologna Lecce – Barriere antirumore in diversi comuni della Regione Marche;
- la Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome - Documento delle Regioni e Province autonome sul “Piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore- RFI s.p.a.” cita che “l'intesa sugli interventi relativi al primo quadriennio stabiliva che gli interventi di mitigazione passiva fossero dimensionati anche in funzione delle riduzioni alla sorgente sia con interventi sul binario che sul materiale rotabile;
- nell'allegato A della Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome - Intesa ai sensi

dell'articolo 5, comma 2, del D.M. 29 novembre 2000 del Ministero dell'Ambiente, sulla proposta del piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, predisposto dal Gestore dell'infrastruttura, ferroviaria ai sensi dell'art. 10, comma 5 della legge 26 ottobre 1995, n. 447. (Legge quadro sull'inquinamento acustico) - Punto 4) Odg. Conferenza Unificata, le Regioni esprimono parere favorevole all'intesa sul Piano degli interventi di contenimento e abbattimento del rumore ferroviario presentato da RFI, sui criteri di riparto delle risorse su base regionale (art. 3, comma 3, D.M. 20/11/2000) e per singole annualità (art.3, comma 2, D.M. 29/11/2000) in esso contenute, a condizione che venga recepita la seguente proposta:

“Gli interventi di mitigazione passiva sono ritenuti condivisibili, per il primo quadriennio a partire dall'anno 2004, sottolineando tuttavia la necessità che gli stessi vengano dimensionati anche in funzione delle riduzioni alla sorgente sia con interventi sul binario che sul materiale rotabile (art. 5, comma 3, D.M. 20/11/2000), sfruttando l'eventuale modularità delle barriere, realizzando un'opera per step successivi, entro i termini temporali previsti dalla normativa nazionale. Tale soluzione permette anche di affrontare problemi di difficile inserimento paesaggistico-ambientale e di difficile accettabilità delle opere da parte dei residenti nelle aree interessate. In una fase successiva dovrà essere valutata la necessità di un intervento integrativo da effettuarsi con le modalità che in quel momento risulteranno più opportune, prediligendo gli interventi alla sorgente.”;

Preso atto che:

- RFI ha presentato l'aggiornamento del Piano al 30 Gennaio 2009 senza modificare la scelta di prevedere esclusivamente interventi di mitigazione sul percorso di propagazione del rumore (barriere acustiche) ed interventi sui ricettori isolati, senza fornire ulteriori elementi sulla possibilità di risanamento alla sorgente, né analizzando la presenza di ricettori esterni;
- il piano prevede l'installazione di barriere fonoassorbenti in cemento e metallo per la mitigazione dei rumori causati dal passaggio dei convogli ferroviari;
- tali barriere saranno alte dai 4,5mt ai 7,5 mt dalla sede ferroviaria e che quindi raggiungeranno altezze fino a 10m;
- come risultava dalla comunicazione sullo stato di avanzamento degli interventi del piano di risanamento acustico RFI del 05/07/2010, a più di 6 anni dall'avvio del Piano, risultavano ultimati solo 11 dei 428 interventi previsti per le ultime 4 annualità, a causa della difficoltà dei Comuni interessati dall'opera di accettare una struttura così impattante e invasiva;
- la scelta di RFI di privilegiare esclusivamente interventi di tipo b) con l'utilizzo di un'unica tipologia di barriere, particolarmente critiche dal punto di vista visivo, paesaggistico e storico, non risulta facilmente accettabile soprattutto nelle zone turistiche, con particolari valenze paesaggistiche, che costituiscono una ricchezza e una risorsa per il nostro Paese, o con criticità ambientali (tali barriere andrebbero ad ostacolare il naturale ricircolo dell'aria in zone con situazioni ambientali gravate da industrie insalubri o da intenso traffico automobilistico).

Considerato che:

- per quanto riguarda gli interventi di tipo a) - sulla sorgente rumorosa - nell'allegato 2 del Documento delle Regioni e delle province Autonome sul "Piano degli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore - RFI s.p.a." si fornisce una sintesi degli interventi maggiormente utilizzati a livello internazionale per abbattere alla sorgente il rumore ferroviario. Preme sottolineare che si tratta di interventi non sperimentali, ma ampiamente praticati sia in altri Stati che in Italia da gestori di servizi e di infrastrutture ferroviarie diversi da Trenitalia e da RFI.

A sostegno della fattibilità degli interventi alla sorgente si trovano allegati anche gli approfondimenti tecnici effettuati dall'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana (ARPAT): "Misure di rugosità della rotaia e analisi tipo dei possibili interventi alternativi alle barriere" (allegato 3) e "Riduzione del rumore ferroviario: possibili soluzioni alla sorgente" (allegato 4).

Considerato inoltre che:

- il Piano deve essere aggiornato sulla base di dati relativi ad un traffico e popolazione attuali, anche in relazione alle modifiche del parco mezzi in circolazione, poiché il fabbisogno di interventi di mitigazione sul percorso di propagazione e al recettore potrebbe essere più contenuto grazie alla significativa evoluzione, relativa a nuove tecnologie, di rinnovamento del materiale rotabile nel tempo, considerando che l'ultimo aggiornamento del Piano RFI risale al 30 Gennaio 2009.

Tenuto conto che:

- l'art. 5, comma 3, del dm 29 novembre 2000, afferma esplicitamente che gli interventi strutturali finalizzati all'attività di risanamento devono essere effettuati secondo la seguente priorità: a) sulla sorgente rumorosa - b) lungo la via di propagazione del rumore - c) direttamente sul ricettore; invece il piano presentato da RFI prevede esclusivamente interventi relativi alle tipologie b).

## IMPEGNA

il Presidente e la Giunta Regionale

- a richiedere in sede di conferenza dei servizi con RFI, il ministero e tutti i comuni interessati, di prossima convocazione, il rispetto e l'applicazione del D.M. 29/11/2000 per quanto riguarda l'art. 5, comma 3, dove si prevedono tre tipo di interventi:

- a) la riduzione del rumore direttamente sulla sorgente rumorosa;
- b) lungo la via di propagazione del rumore;
- c) direttamente sul recettore.