

L'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale

Egregio Signore
Prof. Dott. Gilberto Pichetto Fratin
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza
Energetica
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 Roma
MITE@pec.mite.gov.it

Egregio Signore
Senatore Matteo Salvini
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Piazzale di Porta Pia, 1
00198 Roma
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

- p.c. Egregi Signori
Presidenti delle Regioni
(elenco in Allegato 1)
- p.c. Egregi Signori
Sindaci dei Comuni
(elenco in Allegato 2)

Oggetto: DM Ambiente 29 novembre 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 ed abbattimento del rumore” — articolo 6, comma 1.

Allegati n. 3

Con riferimento a quanto richiesto dall'articolo 6, comma 1 del DM in oggetto e facendo seguito alle precedenti analoghe comunicazioni, si trasmette lo stato di avanzamento fisico e finanziario al 31 luglio 2022 degli interventi del primo quadriennio del piano di risanamento acustico di Rete Ferroviaria Italiana, approvati nell'intesa espressa il 1° luglio 2004 dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni, nonché l'entità dei fondi finora ad essi destinati.

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Rete Ferroviaria Italiana – Società per Azioni - Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Società con socio unico soggetta all'attività di direzione e coordinamento di
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. a norma dell'art. 2497 sexies del
cod. civ. e del D.Lgs. n. 112/2015

Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. euro 31.528.425.067,00
Isenta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. 01585570581 e P. Iva 01008081000 – R.E.A. 758300



Member of C





Stato di avanzamento fisico degli interventi

Gli interventi in questione sono costituiti da 416 barriere antirumore, per complessivi 716 km, e 12 interventi diretti sui ricettori, approvati nell'intesa espressa il 1° luglio 2004 dalla Conferenza Unificata Stato – Regioni.

Di tali interventi, in Allegato 3, è presentato lo stato di avanzamento fisico mediante il format predisposto nel 2016 dal Ministero dell'Ambiente (Allegato 3.1) e, per continuità e per maggiore dettaglio, anche mediante i layout adottati negli anni precedenti (Allegati 3.2 e 3.3 rispettivamente a livello di aggregazione regionale e a livello di dettaglio per singolo intervento).

In aggiunta ai suddetti interventi, si devono considerare quelli individuati nell'ambito di specifici protocolli d'intesa siglati con le Province Autonome di Trento e Bolzano prima dell'approvazione del piano di risanamento e riconosciuti come "prioritari" rispetto ad esso dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni per la disponibilità dell'Ente Locale a farsi carico di parte degli oneri finanziari. Lo stato di avanzamento di tali interventi è rappresentato nell'Allegato 3.4.

Negli Allegati 3.5 e 3.6 si riporta lo stato di avanzamento degli interventi indicati rispettivamente dalla Regione Toscana e dalla Regione Liguria che, con deliberazioni del Consiglio Regionale (n. 155/2004, n. 112/2005 e n. 12/2006 per la Regione Toscana, n. 87/2006 e PG/2018/153056 del 29/05/2018 per la Regione Liguria), hanno apportato modifiche alla graduatoria degli interventi di risanamento acustico previsti nel primo quadriennio di piano.

Nell'Allegato 3.7 è riportata una descrizione di maggiore dettaglio per gli interventi che non risultano più necessari perché compresi in altri programmi/progetti d'investimento.

Infine, nell'Allegato 3.8 è riportata una tabella di riepilogo dello stato di avanzamento delle Conferenze di Servizi avviate a seguito dell'indicazione, ricevuta dal MITE (oggi MASE) il 31 gennaio 2018, di adottare le CdS ai sensi del D.P.R. 383/94 e s.m.i. per l'iter autorizzativo degli interventi del piano di risanamento. Tale indicazione è stata successivamente superata con l'art. 6 del DL 152/2021, convertito nella legge 233/2021, che ha inserito l'art. 53 bis nella legge 108/2021 con cui, per le infrastrutture ferroviarie, è stata data alla Stazione Appaltante la facoltà di svolgere la Conferenza di Servizi in autonomia.

Nella tabella seguente si riporta in sintesi lo stato d'avanzamento al 31 luglio 2022 e, per un agevole confronto, la situazione al 31 marzo 2020 e 2021.



Tabella n. 1: Stato di avanzamento fisico degli interventi

	STATO DI AVANZAMENTO DEGLI INTERVENTI	SAL 31.3.2020	SAL 31.3.2021	SAL 31.7.2022
1	Rinviato dalla Regione in base all'art. 3 comma 3 del DM 29.11.2000	25	25	25
2	Sospeso perché già compreso in altri programmi o progetti	52	57	62
3	In fase di avvio della progettazione	0	0	0
4	In progettazione definitiva	113	95	68 ⁽¹⁾
5	Sospeso perché risulta non necessario a valle della progettazione	33	33	33
6	Progetto in fase di approvazione da parte degli Enti Locali	127	135	142 ⁽²⁾
7	Sospeso a valle del parere negativo espresso dagli Enti Locali	0	0	10 ⁽³⁾
8	In corso le attività propedeutiche alla realizzazione, a valle dell'approvazione da parte degli Enti Locali	32	34	37
9	In realizzazione	15	14	16
10	Ultimato	31	35	35
	Totale interventi del primo quadriennio di piano	428	428	428

Nota 1) A partire dal 31 gennaio 2018 il MITE ha disposto, per l'iter autorizzativo degli interventi del piano di risanamento, l'adozione della Conferenza di Servizi ai sensi del D.P.R. 383/94 e s.m.i.; a partire da tale data per tutti gli ex Progetti Preliminari inviati agli EELL in applicazione della legge 210/1985 e dagli Stessi non approvati, è stata avviata la progettazione definitiva, necessaria per l'indizione della Conferenza dei Servizi ai sensi del su citato decreto. Il numero dei progetti definitivi in corso è progressivamente diminuito a partire dal 2018, arrivando a 68 nel 2022.

Nota 2) Rispetto ai procedimenti in essere, recentemente il MIMS ha comunicato la conclusione "senza esito" di 6 procedure dell'Allegato 3.8 invitando RFI a ritirare il progetto.

Nota 3) In questa casistica rientrano i tre interventi del Comune di Mondolfo, che hanno ricevuto parere non favorevole da parte del Comune e della Regione Marche, con mancata intesa Stato-Regioni. Per gli ulteriori sette interventi (Grosseto e Arezzo) il MIMS ha comunicato la determinazione di conclusione negativa delle CdS ritenendo necessario il recepimento, da parte di RFI, delle modifiche indicate dagli EELL per i relativi progetti.



Fondi destinati e stato di avanzamento finanziario degli interventi

In relazione al finanziamento degli interventi del piano di contenimento e abbattimento del rumore ferroviario, si fa presente che, in linea con quanto indicato nella Legge Quadro n. 447/95, modificata e integrata dal D. Lgs n. 42 del 17 febbraio 2017, esso è a carico dei fondi assegnati a questa Società attraverso il Contratto di Programma.

Allo stato attuale, l'entità dei fondi finalizzati all'attuazione del piano di risanamento acustico è di circa 621 M€. Di tali fondi finora sono stati impegnati, per la redazione, l'aggiornamento e il monitoraggio del piano e per la progettazione e la realizzazione delle opere di mitigazione, 533 M€ di cui circa 296 M€ contabilizzati al 31 luglio 2022.

Criticità e proposte

Come rilevabile dalla Tabella 1 sopra riportata, permangono le difficoltà già da anni segnalate sull'attuazione del piano, dovute principalmente alla regolamentazione vigente in base alla quale il dimensionamento delle opere risulta spesso di notevole impatto sul territorio. Infatti, in dipendenza della reciproca posizione tra sorgente e ricettore, il rispetto dei limiti assoluti d'immissione, stabiliti dal DPR 459/98, può richiedere barriere di altezza anche oltre i 7 metri rispetto al piano dei binari, specialmente negli interventi previsti nei primi anni del piano che, essendo prioritari, si riferiscono generalmente a zone urbane densamente abitate, con edificazioni anche di notevole altezza e a distanza ridotta dall'infrastruttura ferroviaria.

Per la risoluzione di tali criticità si evidenzia, ancora una volta, la necessità e l'urgenza di un intervento legislativo che:

1. stabilisca una nuova modalità di determinazione dell'impatto acustico, tenendo conto sin da subito del miglioramento del materiale rotabile che si concretizzerà, nel medio-lungo periodo, in virtù dell'applicazione, a livello europeo, delle norme sul materiale rotabile destinato ad entrare in servizio a partire dal dicembre 2005, data in cui è stata emanata la STI Noise (*Specificata tecnica di interoperabilità riguardante il sottosistema «Materiale rotabile - Rumore» del sistema ferroviario transeuropeo convenzionale*) e delle politiche incentivanti di retrofitting del materiale rotabile già in esercizio, in particolare dei carri merci.

A questo proposito si richiama anche, **in ambito europeo**, la pubblicazione, il 27 maggio 2019, della revisione della STI Noise ovvero il *“Regolamento di esecuzione UE 2019/774 della Commissione del 16 maggio 2019 che modifica il Regolamento UE n. 1304/2014 per quanto riguarda l'applicazione della specifica tecnica di interoperabilità per il sottosistema «Materiale rotabile — Rumore» ai carri merci esistenti”*.

Questa revisione si pone l'obiettivo di realizzare una maggiore interoperabilità del sistema ferroviario dell'Unione, allineando il Reg. 1304/2014 (norma di riferimento europea che definisce i requisiti acustici del materiale rotabile) alla direttiva UE 2016/797 (interoperabilità ferroviaria).

Essa avrà un impatto significativo sulla rete ferroviaria in quanto prevede che, su particolari linee classificate come “Quieter Routes” (*tratte meno rumorose*) sulla base dei dati di traffico merci notturno (numero treni merci superiore a 12), i limiti di emissione sonora indicati dalla



STI Noise debbano essere rispettati anche dai carri merci esistenti, a partire dalla fine del 2024 (precisamente dall'8 dicembre 2024).

In questi corridoi silenziosi potranno quindi transitare solo carri merci conformi alla STI Noise, ovvero carri merci di nuova costruzione o carri retrofittati con "ruote silenziate", dotate di freni con ceppi in materiale composito. Secondo la Commissione Europea questo è uno dei modi più efficaci per attenuare il rumore ferroviario.

Nel nuovo regolamento europeo viene illustrata la metodologia da adottare per la individuazione dei "Quieter Routes", oltre ai relativi tempi di attuazione. In particolare, esso stabilisce che gli Stati membri devono individuare le tratte meno rumorose secondo le modalità contenute nel regolamento stesso e comunicarle all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA: European Union Agency for Railways).

Pertanto, a novembre 2019 RFI ha inviato al MIMS, per la parte di propria competenza, l'elenco delle tratte meno rumorose (circa 1200 km di infrastruttura) e successivamente il MIMS ha comunicato tale elenco all'ERA che lo ha pubblicato sulla propria pagina web il 06/02/2020.

In ambito nazionale si richiama invece la pubblicazione del Decreto Legge 24 aprile 2017, n. 50, recante "*Disposizioni urgenti in materia finanziaria, iniziative a favore degli enti territoriali, interventi per le zone colpite da eventi sismici e misure per lo sviluppo*", che, all'articolo 47 "*Interventi per il trasporto ferroviario*", ai commi 10 e 11, ha disposto l'assegnazione di 20 milioni di euro per il 2018 a sostegno del rinnovo del sistema frenante dei carri merci. Con il DPCM 28 novembre 2018 è stato inoltre disposto un ulteriore finanziamento di 15 milioni di euro e, a valle del parere positivo della Commissione Europea, a gennaio 2019, è stato pubblicato il Decreto Direttoriale che definisce le modalità per la concessione di contributi per gli interventi di ammodernamento, rinnovo e ristrutturazione dei sistemi frenanti dei carri merci ferroviari.

Ne consegue che, in virtù del nuovo regolamento europeo e dei decreti nazionali citati, i progetti delle barriere antirumore del Piano di Risanamento che interessano tratti di linea appartenenti alle QR possono, salvo diverso avviso di Codesti Ministeri, essere redatti adottando per i treni merci le emissioni acustiche della STI Noise. Per i progetti delle opere ricadenti sulle restanti tratte della rete ferroviaria esistente, come già evidenziato, si ribadisce la necessità di un intervento legislativo che consenta l'adozione delle suddette emissioni.

L'adozione di questo approccio progettuale, peraltro in linea con quanto indicato nel 2004 dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni e dalla Regione Capofila nel 2013, consentirebbe di dimensionare barriere antirumore di altezza ridotta anche di qualche metro e quindi meno invasive dal punto di vista paesaggistico e urbanistico.

In aggiunta, questo nuovo approccio progettuale dovrebbe prevedere:

- la realizzazione degli interventi di mitigazione acustica "per fasi", senza però che i soggetti attuatori e quelli autorizzatori siano esposti a ricorsi o ad azioni giudiziarie da parte dei cittadini in caso di mancato conseguimento dei limiti normativi;
- la realizzazione, in una prima fase, di barriere antirumore di altezza limitata sul piano ferro - in linea generale non superiore a 3 metri (che vuol dire circa 4 metri dal piano di



spiccato)-, valutando, in un secondo momento, la necessità di adottare interventi integrativi, alla luce dei miglioramenti che nel frattempo si introdurranno nel materiale rotabile.

2. Chiarisca alcuni aspetti sulla realizzazione degli interventi diretti sui ricettori, in merito alla procedura da seguire per apporre le relative servitù e per evitare di incorrere in procedimenti di natura giudiziaria per l'incompleta mitigazione degli ambienti esterni.
3. Chiarisca che il rispetto della normale tollerabilità, di cui all'articolo 844 del Codice Civile, si attua attraverso l'applicazione della Legge 447/1995 e dei suoi decreti attuativi, al fine di modificare l'orientamento della giurisprudenza corrente secondo cui tali norme sono di tipo pubblicistico e non regolano i rapporti fra privati. Infatti, sulla base di tale interpretazione, nonostante i chiarimenti normativi introdotti dall'art. 6-ter del D.L. 30.12.2008 n. 208, (convertito dalla L. 13/2009), integrato anche dalla legge di bilancio n. 145 del 30.12.2018 (art. 1 c. 746), si riscontra una tendenza in aumento dei procedimenti contro RFI in cui l'Autorità Giudiziaria adotta decisioni che impongono la realizzazione di interventi di mitigazione anche laddove non previsti nel piano di risanamento o la loro immediata attuazione in anticipo alla programmazione del piano stesso.

Il recepimento di tali proposte comporterebbe certamente la possibilità di aumentare il numero delle opere che effettivamente possono essere realizzate, incrementando conseguentemente l'efficacia complessiva dell'azione di contenimento e abbattimento del rumore.

Proprio a sottolineare la necessità di un intervento legislativo, si registra negli ultimi anni un sensibile incremento delle richieste di installazione di barriere antirumore provenienti da cittadini residenti in prossimità delle linee ferroviarie che, come noto, attraversano nel nostro Paese territori fortemente antropizzati.

Alle suddette segnalazioni vanno poi aggiunti i procedimenti giudiziari, pure in sensibile aumento, intentati da cittadini contro RFI sempre per la mancata installazione delle barriere antirumore previste nel Piano. A tale riguardo, si coglie l'occasione per segnalare anche l'opportunità di portare a compimento l'iter approvativo delle successive annualità del Piano (*dal 5° al 15° anno*), che, per quanto noto a RFI, è nella sua fase conclusiva.

Alla luce delle precedenti considerazioni, RFI conferma la propria disponibilità a fornire il supporto necessario per la revisione delle norme di settore.

Distinti saluti

Vera Fiorani