

Disciplina e regolamentazione del rumore da traffico veicolare: il DPR 142/2004

**Alberto Muratori**

Con l' emanazione del **DPR 30 marzo 2004, n. 142**, "*Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell' articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447*" pubblicato sulla G.U. n. 127 del 1° giugno 2004, si è dato finalmente luogo all' adozione di quello che, in quanto indirizzato alla disciplina della più significativa sorgente di rumorosità ambientale, fin dall' inizio si profilava come il più importante tra i regolamenti esecutivi previsti dall' art. 11<sup>1</sup> della legge quadro sulla tutela dall' inquinamento acustico.

In relazione alle disposizioni di cui agli artt. 3, 4 e 6 del **DPCM 14 novembre 1997** "*Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore*", che avevano previsto, tra l' altro, l' istituzione di un *regime speciale* per i *limiti di immissione* di determinate sorgenti mobili – traffico ferroviario, traffico veicolare, traffico aereo e marittimo – in adiacenza delle infrastrutture stradali, ferroviarie, marittime, e aeroportuali, nonché la disapplicazione dei *limiti differenziali* e dei *valori di attenzione* istituiti per le altre parti del territorio, (in funzione della classificazione ad esse attribuita dalla "zonizzazione acustica" che avrebbe dovuto essere nel frattempo operata dai Comuni), ai Regolamenti di cui all' art. 11 della L. 447/95 erano infatti demandati, – indipendentemente dalle sorgenti sonore e dalle tipologie infrastrutturali prese in considerazione, - i seguenti adempimenti:

- Determinazione della fascia di pertinenza dell' infrastruttura, all' interno della quale non trovano applicazione né i limiti di immissione (assoluti o differenziali), né i valori di attenzione previsti dal DM 14 novembre 1997 "*Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore*", né, tanto meno, i livelli stabiliti dalle "Zonizzazioni Acustiche" comunali;

---

<sup>1</sup> Il primo comma del cit. art. 11 aveva infatti stabilito che "Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, con Decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'ambiente di concerto, secondo le materie di rispettiva competenza, con i Ministri della sanità, dell' industria, del commercio e dell'artigianato, dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e della difesa, sono emanati **regolamenti di esecuzione**, distinti per sorgente sonora, relativamente alla disciplina dell'inquinamento acustico avente origine dal traffico veicolare, ferroviario, marittimo ed aereo, avvalendosi anche del contributo tecnico-scientifico degli enti gestori dei suddetti servizi, dagli autodromi, dalle piste motoristiche di prova e per attività sportive, da natanti, da imbarcazioni di qualsiasi natura, nonché dalle nuove localizzazioni aeroportuali."

- Fissazione di limiti di immissione – ovviamente meno restrittivi di quelli “ordinari” – da far valere, con riferimento alla sorgente disciplinata, all’ interno della fascia di pertinenza, nei confronti dei ricettori esposti, con valori che possono essere differenziati a seconda che si tratti di nuova infrastruttura, o di infrastruttura esistente;
- Individuazione<sup>2</sup> dei soggetti tenuti a realizzare gli interventi necessari al raggiungimento dei limiti fissati, e definizione delle relative modalità di conseguimento.

Gli elementi-chiave di tali Regolamenti, ai fini di una valutazione delle loro ricadute in termini di programmazione degli interventi di mitigazione da attuare in risposta alle esigenze di risanamento acustico e/o di contenimento degli effetti di rumorosità ambientale generati dalle sorgenti disciplinate, sono rappresentati dai seguenti parametri:

- **Dimensionamento** delle **fasce di pertinenza acustica** - assegnate ai diversi tipi di infrastrutture, - all’ interno delle quali non trovano applicazione i *limiti assoluti di immissione* stabiliti per tutte le altre parti del territorio, né va osservato il *criterio differenziale*, di cui al DPCM 17 novembre 1997;
- **entità degli scostamenti consentiti** a carico dei ricettori presenti all’ interno di tali fasce pertinentziali, rispetto ai limiti sanciti dalla [Tabella C](#) allegata al DPCM 17 novembre 1997.

### **La disciplina del rumore da traffico veicolare statuita dal DPR 142/2004**

Attraverso i suoi **undici articoli** di testo e l’ **Allegato**, - a sua volta composto di due tabelle, l’ una relativa alla definizione delle fasce di pertinenza e dei limiti di immissione per le “*Strade di nuova realizzazione*” (**Tabella 1**) e l’ altra (**Tabella 2**) coi medesimi contenuti, riguardanti le “*Strade esistenti, e assimilabili*”, il DPR 142/2004 detta dunque le *disposizioni per il*

---

<sup>2</sup> Va ricordato a questo punto che il **DM 29 novembre 2000**, attuativo della norma di cui all’ art. 10 c. 5 della legge quadro, in base alla quale le società e gli enti gestori di servizi pubblici di trasporto o delle relative infrastrutture erano sottratti alle sanzioni pecuniarie generalmente comminate in caso di superamento dei limiti di immissione, a fronte della presentazione [ai Comuni interessati] di idonei **piani di contenimento ed abbattimento del rumore**, secondo direttive da emanarsi da parte del Ministro dell’Ambiente con proprio decreto, ha successivamente definito i “*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*”, disciplinandone contenuti, modalità e procedure di presentazione, e tempi d’ attuazione, e ponendo, *in via generale*, gli oneri per l’attività di risanamento a carico delle società concessionarie e/o degli enti titolari delle infrastrutture trasportistiche.

*contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell' articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447.*

Secondo un' architettura ormai consolidata, il provvedimento si apre (art. 1) con una serie di *definizioni*, per poi enunciare il proprio *campo di applicazione* (art. 2) che deve intendersi esteso a *tutte* le infrastrutture stradali, - nuove ed esistenti, compresi gli ampliamenti in sede di queste ultime, le nuove infrastrutture in affiancamento a quelle esistenti, e le varianti, - contemplate dall' art. 2 del Codice della strada, e cioè:

- A. autostrade;
- B. strade extraurbane principali;
- C. strade extraurbane secondarie;
- D. strade urbane di scorrimento;
- E. strade urbane di quartiere;
- F. strade locali.

Fissati agli artt. 4 e 5 i principi generali del distinto regime di disciplina riservato al rumore da traffico veicolare [che sarà] generato dalle *nuove* infrastrutture stradali, e di quello derivante dalle strade *esistenti*, - le cui disposizioni concernenti il dimensionamento delle fasce di pertinenza acustica (in conformità a quanto previsto da all' art. 3) e i limiti di immissione prescritti, sono in dettaglio esposte, rispettivamente, nella Tabella 1 e nella Tabella 2 dell' Allegato, all' art. 6 sono indicate le modalità di accertamento del rispetto dei limiti<sup>3</sup>, ivi compresa l' eventualità di interventi sui singoli ricettori<sup>4</sup>, mentre l' art. 8 ridimensiona drasticamente l' ambito di effettiva competenza delle società concessionarie e/o degli enti

---

<sup>3</sup> da verificare in facciata degli edifici ad 1 metro dalla stessa ed in corrispondenza dei punti di maggiore esposizione, nonché [in corrispondenza] dei ricettori.

<sup>4</sup> Nell' ipotesi che i valori limite non siano tecnicamente conseguibili, ovvero qualora in base a valutazioni tecniche, economiche o di carattere ambientale si evidenzia l'opportunità di procedere ad interventi diretti sui recettori, *deve essere comunque assicurato il rispetto dei seguenti valori*, misurati a centro stanza, a finestre chiuse, e all' altezza di 1,5 metri dal pavimento:

35 dB(A) Leq notturno per ospedali, case di cura e case di riposo;  
40 dB(A) Leq notturno per tutti gli altri ricettori di carattere abitativo;  
45 dB(A) Leq diurno per le scuole.

titolari delle infrastrutture nell' attuazione degli interventi di risanamento da prevedersi nell' ambito dei *Piani di contenimento e abbattimento del rumore* di cui al DM 29 novembre 2000.

Ben poco aggiungono ai sopra richiamati elementi di disciplina, nel cui merito ci si accinge ad entrare, le disposizioni "accessorie" esposte negli ultimi articoli, come i richiami all' obbligo di verifica delle prestazioni acustiche degli autoveicoli circolanti, a i sensi dell' art. 80 del Codice della Strada, (art. 9), o al monitoraggio dell' inquinamento da rumore prodotto nell' esercizio delle infrastrutture stradali, (art. 10), da attuare mediante sistemi conformi alle direttive del Ministero dell' Ambiente di concerto col Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture.

### ***Le definizioni***

Senza altro significative sulla portata e sugli effetti del Regolamento, risultano alcune delle definizioni previste dall' art. 1, che qui si richiamano<sup>5</sup>:

**fascia di pertinenza acustica**: striscia di terreno misurata in proiezione orizzontale, per ciascun lato dell'infrastruttura, a partire dal *confine stradale*, per la quale il decreto stabilisce gli spessori, in funzione della tipologia dell' infrastruttura, ed i connessi limiti di immissione del rumore, attraverso le tabelle riportate nell' Allegato 1, valendo fin d' ora la pena precisare che:

- nel caso di ***autostrade***, nonché di ***strade extraurbane principali e secondarie esistenti***, la fascia di pertinenza acustica risulta suddivisa in due parti: fascia A più a ridosso dell' infrastruttura, e fascia B più esterna.
- nel caso di ***nuove infrastrutture*** realizzate *in affiancamento* a quelle esistenti la fascia di pertinenza acustica non si dilata ulteriormente, restando quella già dimensionata per l' infrastruttura preesistente

---

<sup>5</sup> Né possono essere dimenticate quelle di:

- **infrastruttura stradale esistente**: quella *effettivamente in esercizio o in corso di realizzazione o per la quale è stato approvato il progetto definitivo* alla data di entrata in vigore del Regolamento;
- **infrastruttura stradale di nuova realizzazione**: quella in fase di progettazione alla data di entrata in vigore del presente decreto e comunque non ricadente nella nozione di infrastruttura esistente
- **confine stradale**: limite della proprietà stradale quale risulta dagli atti di acquisizione o dalle fasce di esproprio del progetto approvato, o, in mancanza, dal ciglio esterno del fosso di guardia o della cunetta, ove esistenti, o dal piede della scarpata se la strada è in rilevato o dal ciglio superiore della scarpata se la strada è in trincea;

**ricettore:** qualsiasi edificio adibito ad *ambiente abitativo*, comprese le relative aree esterne di pertinenza, o ad *attività lavorativa o ricreativa*, nonché le aree naturalistiche vincolate, i parchi pubblici e le aree esterne destinate ad attività ricreative ed allo svolgimento della vita sociale della collettività, e le *aree edificabili già individuate* dai piani regolatori generali e loro varianti generali, vigenti:

- nel caso di strade extraurbane principali, al momento della presentazione dei relativi progetti di massima;
- nel caso di autostrade, alla data di entrata in vigore del Regolamento<sup>6</sup>.

### ***La disciplina prevista per le infrastrutture stradali "nuove"***

Stabilita l'obbligatorietà di un preventivo screening dei *corridoi progettuali possibili* a cura del Proponente dell'opera, al fine di condurre all'individuazione di quello in grado di garantire la migliore tutela dei ricettori presenti all'interno della *fascia di studio*, fissata con un'ampiezza pari a quella di pertinenza, e raddoppiata in caso di presenza di scuole, ospedali, case di cura e case di riposo, l'art. 4 del DPR 142/2004 rende obbligatorio il rispetto dei limiti enunciati dalla tabella 1 all'interno delle fasce pertinenziali attribuite alle infrastrutture delle diverse categorie, fermo restando il rimando ai valori della Tabella C del DPCM 17 novembre 1997 per i ricettori esterni alla fascia, ma comunque esposti al rumore indotto dal traffico veicolare sull'infrastruttura.

Tali prescrizioni si coordinano, evidentemente, con la norma di cui all'art. 8 c. 2 della legge quadro, secondo il quale, nell'ambito delle procedure di V.I.A. – cui risultano comunque sottoposte le infrastrutture di categoria "superiore", - ovvero su richiesta dei comuni, (ove non

---

<sup>6</sup> Tale distinzione è tutt'altro che irrilevante, ove si abbia presente che, ex art. 6 c. 1, per tutte le infrastrutture stradali, esistenti e nuove, il rispetto dei limiti di cui all'Allegato 1 dovrà essere garantito "**in corrispondenza dei ricettori**"; ne consegue infatti che mentre per le "**strade extraurbane principali**" la definizione di ricettore applicata alle aree edificabili già individuate dai Piani Regolatori Generali risponde ad un'accezione cronologicamente "dinamica", nel senso che sono da ritenersi *ricettori* le aree edificabili che risultano – o risulteranno - già zonizzate dai piani regolatori all'atto della presentazione (anche in futuro) del relativo "*progetto di massima*" [sic], nel caso delle **autostrade**, la definizione di ricettore è invece temporalmente "congelata" sulle previsioni dei Piani Regolatori *vigenti all'atto dell'entrata in vigore del Decreto*.

siano essi stessi i "proponenti"), i competenti soggetti *titolari dei progetti* o delle opere sono tenuti a predisporre una *documentazione di impatto acustico* relativa alla realizzazione, alla modifica o al potenziamento delle strade di qualsiasi categoria: obbligo che compete perciò anche ai comuni, quando siano essi i titolari dei progetti e/o gli esecutori delle relative opere, nonchè ai soggetti – pubblici o privati – che realizzano gli interventi previsti dagli strumenti attuativi dei piani regolatori.

Le fasce pertinenziali sono dimensionate per le strade ricondotte alle diverse categorie, secondo le indicazioni della [Tabella 1](#), e variano, in termini di spessore, da 250 m a 30 m per lato.

I corrispondenti **limiti di immissione, identici per tutte le infrastrutture dalla Cat. A (autostrade) fino alla Cat. D (strade urbane di scorrimento)** sono di **65 dB(A)** in orario diurno per e di **55 dB(A)** in orario notturno per tutti i ricettori, salvo che per ospedali, case di cura o riposo e scuole, relativamente i quali il limite è ridotto **50 dB(A)** in orario diurno, e a **40 dB(A)** in orario notturno, ovviamente quest' ultimo limite non trovando applicazione per le scuole.

Per le **strade appartenenti alle cat. E ed F** (strade urbane di quartiere e strade locali) la definizione dei limiti di immissione è invece attribuita alla competenza dei Comuni, che dovranno fissarli "**nel rispetto dei valori riportati in tabella C allegata al DPCM in data 14 novembre 1997 e comunque in modo conforme alla zonizzazione acustica delle aree urbane, come prevista dall'articolo 6, comma 1, lettera a) della L. 447/95**".

#### ***La disciplina prevista per le infrastrutture stradali "esistenti"***

La disciplina riguardante l' inquinamento acustico derivante dal traffico sulle le strade "esistenti" (secondo la definizione precedentemente proposta), si differenzia dalla precedente, sia per quanto riguarda le fasce di pertinenza attribuite agli assi appartenenti alle diverse classificazioni, che per i limiti di immissione ad esse associati.

Sebbene gli spessori complessivi delle fasce siano identici a quelli definiti per le analoghe infrastrutture di nuova realizzazione, esse, per le categorie da A a C, esse risultano suddivise in [sub]fascia A, più a ridosso della strada, e [sub]fascia B, esterna alla prima. Nel caso di strade esistenti, è prevista una ulteriore suddivisione a fini acustici anche per le strade extraurbane secondarie e per le strade urbane di scorrimento <sup>7</sup>.

Le sopra richiamate suddivisioni influenzano anche i limiti di immissione associati alle strade esistenti, come da [Tabella 2](#) del già citato Allegato.

Per quanto riguarda i limiti, va qui evidenziato che all' interno della [sub] fascia A di tutte le infrastrutture appartenenti alle categorie da A a C, e per le strade urbane di scorrimento di cat. D tipo a, **il limite di immissione diurno ritenuto ammissibile a carico dei ricettori non "particolarmente protetti", compresi quelli abitativi**, è di **70 dB(A)**, pari a quello ordinariamente tollerato solo nelle zone prevalentemente o esclusivamente industriali; è invece attribuita ai Comuni, come per le strade di nuova realizzazione, la competenza relativa alla definizione dei limiti riguardanti le strade urbane di quartiere e le strade locali, appartenenti alle categorie E ed F.

I **limiti di immissione** previsti all' interno delle fasce di pertinenza delle infrastrutture esistenti **devono essere conseguiti mediante l'attività pluriennale di risanamento di cui al D.M. 29 novembre 2000**, con l'esclusione delle infrastrutture di nuova realizzazione *in affiancamento di infrastrutture esistenti* e delle *varianti di infrastrutture esistenti*, per le quali tali valori limite si applicano a partire dalla data di entrata in vigore del Regolamento.

### **La responsabilità sull' attuazione degli interventi di risanamento**

---

<sup>7</sup> Per le strade extraurbane secondarie (appartenenti alla Cat. C) la partizione distingue la fattispecie delle strade a carreggiate separate, o di tipo IV CNR, rispetto a tutte le altre, qualsiasi ne sia la tipologia; nel caso delle per le strade urbane di scorrimento, la distinzione a seconda che si tratti di strade a carreggiate separate e/o con funzioni interquartiere, ovvero di ogni altro tipo di asse viario di scorrimento urbano

Se, in termini generali, il conseguimento dei limiti di immissione disposti dall' Allegato 1, tabella 2, ove se ne riscontri il superamento in corrispondenza di un qualsiasi *ricettore*<sup>8</sup> sembra posto a carico degli enti e soggetti titolari delle infrastrutture, attraverso la realizzazione, in arco pluriennale, degli interventi previsti dai *piani di abbattimento e contenimento del rumore* di cui al citato D.M. 29 novembre 2000, ecco che la portata di tale enunciato di principio risulta drasticamente ridimensionata da quanto statuito all' art. 8, secondo il quale:

1. per tutte le strade *esistenti* (cioè già in esercizio, o con progetto definitivo approvato, alla data di entrata in vigore del DPR 142/2004) gli interventi per il rispetto dei limiti sono posti a carico dei titolari delle concessioni edilizie o dei permessi di costruire, se il rilascio ne sia intervenuto dopo l' entrata in vigore del Regolamento;
2. In caso di *nuove* infrastrutture stradali, di ampliamenti di quelle esistenti, di strade realizzate ex novo in affiancamento di quelle esistenti, o di nuovi tratti in variante di strade esistenti, costruiti fuori sede, gli interventi per il rispetto dei limiti *restano comunque a carico del titolare della concessione edilizia o del permesso di costruire, se rilasciata dopo la data di approvazione del progetto definitivo* dell'infrastruttura stradale, per la parte eccedente l'intervento di mitigazione previsto a salvaguardia di eventuali aree territoriali edificabili, necessario ad assicurare il rispetto dei limiti di immissione ad un' altezza di 4 metri dal piano di campagna.

### **L' "impatto" della disciplina del rumore da traffico veicolare prevista dal DPR 142/2003**

Ferma restando l' opportunità di più approfondite valutazioni da condurre sulla base di considerazioni di tipo tecnico, cui si rimanda, non ci si può fin d' ora esimere dal rilevare che il "mix" di disposizioni riguardanti il dimensionamento delle fasce di pertinenza acustica, (molto

---

<sup>8</sup> Non è certo irrilevante, a tal riguardo, l' intervenuta sottrazione dalla nozione di ricettore operata a danno delle aree edificabili individuate dai piani regolatori *dopo l' entrata in vigore del nuovo provvedimento* che vengano a trovarsi all' interno delle fasce pertinentziali di anche "future" autostrade.

ampie), l'entità dei limiti di immissione, (senz' altro assai "permissivi" soprattutto per quanto riguarda le strade esistenti), e l'effettiva responsabilità sugli interventi di risanamento, (i cui oneri risultano spostati, in molti casi concreti, in capo ai titolari delle concessioni edilizie che saranno rilasciate, a seconda delle diverse fattispecie, dopo l' entrata in vigore del Regolamento, ovvero dopo l' approvazione dei progetti definitivi delle infrastrutture, anche se in esecuzione di strumenti urbanistici particolareggiati approvati *prima* di tali date), dà luogo ad una regolamentazione che, complessivamente, pare ritagliata più sul proposito di ridurre drasticamente le fattispecie in cui sarà necessario prevedere interventi di mitigazione in sede di *Piani di contenimento e abbattimento del rumore*, - e con essi, i relativi costi, - che non sull' obiettivo di ricondurre entro livelli accettabili l' esposizione al rumore dei ricettori posti in adiacenza alle infrastrutture stradali, salvo che non si tratti di quelli "particolarmente protetti".

Nè può omettersi di sottolineare che:

- come attestato da numerose ed accreditate indagini socioacustiche un limite di immissione di 70 d(B)A genera una reazione di alto o grave disturbo quasi nel 90% dei soggetti esposti, a finestre aperte, e circa nel 50%, a finestre chiuse.
- La naturale attenuazione del rumore con la distanza dal ciglio strada renderebbe tecnicamente *superfluo*, nella grandissima maggioranza dei casi, il mantenimento di un limite di tale entità per un distacco corrispondente allo spessore delle (sub)fascia A, se l' inespresso intendimento del Legislatore non fosse quello di minimizzare le situazioni in cui gli interventi di mitigazione del rumore saranno effettivamente obbligatori, che di fatto, ai fini dell' ottemperanza alle disposizioni del DPR 142/2004, potranno rendersi necessari:
  - a) in presenza di *ricettori protetti* all' interno della fascia di pertinenza acustica;
  - b) nei casi in cui non si registrino sensibili diminuzioni dei flussi di traffico nel periodo notturno, come può avvenire per le autostrade e le più importanti strade extraurbane principali, in relazione ai meno permissivi limiti di immissione fissati per l' orario notturno;

- c) quando in base alla classificazione acustica del territorio comunale, immediatamente all'esterno della fascia pertinenziale, - cioè ove valgono i limiti "ordinari" di cui alla Tab. C allegata al DM 17 novembre 1997, - vengano a trovarsi aree appartenenti alle classificazioni maggiormente tutelate.

Tutto ciò contribuisce a sollevare motivati dubbi sulla reale capacità del DPR 142/99 di dare positiva risposta al pur eclatante bisogno di miglioramento del clima acustico in adiacenza delle infrastrutture stradali, e di fornire soluzione adeguata al "nodo" dell'inquinamento acustico generato dal traffico veicolare.

Per approfondimenti tecnici, leggere anche "[Il DPR 142/2004 sul rumore da traffico veicolare al "vaglio" del tecnico](#)" di Alberto Muratori