



Commissione europea

Sintesi del documento sulle strategie e sulle priorità europee per la riduzione del rumore da traffico ferroviario



Versione 19403

Gruppo di lavoro della Commissione europea sul rumore da traffico
ferroviario

**Sintesi del
documento sulle strategie e sulle
priorità europee per la riduzione del
rumore da traffico ferroviario**

Nota dei servizi della Commissione europea

Il presente documento è stato redatto da un gruppo di lavoro formato da esperti nel campo del rumore da traffico ferroviario che la Commissione europea ha costituito per fornire consulenze sulle possibili strategie e priorità europee per la riduzione del rumore ferroviario. Il documento non rispecchia pertanto necessariamente la posizione ufficiale della Commissione europea.

In un futuro prossimo sarà possibile ridurre sensibilmente il rumore da traffico ferroviario

Nel Libro verde sulle politiche future in materia di inquinamento acustico che la Commissione europea ha presentato nel novembre 1996 si indicava che "secondo il pubblico il principale difetto dei trasporti ferroviari è l'eccessiva rumorosità". Questo problema sarà acuito dal passaggio dal trasporto su strada e aereo al trasporto ferroviario richiesto dai politici (in parte per motivi ambientali) e pianificato dalle stesse aziende ferroviarie.

Il traffico **merci** su rotaia è quello che contribuisce maggiormente ai problemi di inquinamento acustico creati dalle ferrovie europee, seguito dalle linee ferroviarie ad alta velocità e dalle linee urbane.

Le possibilità di abbattere il rumore ferroviario in Europa sono molto elevate: gli **strumenti tecnici** per ridurre sensibilmente il problema del rumore da traffico merci sono già **disponibili**, ma il vero problema riguarda la possibilità di applicare misure di abbattimento del rumore che siano economicamente fattibili. Con l'attuazione delle strategie proposte nel presente documento sarà possibile dare un contributo significativo alla realizzazione di uno degli obiettivi della politica ambientale dell'UE, cioè quello di ridurre sensibilmente il numero di persone colpite nel lungo termine da livelli medi di rumore, in particolare dovuti al traffico, che, in base a studi scientifici, causano effetti dannosi sulla salute umana. È più semplice ridurre le emissioni acustiche e i livelli di ricezione del traffico ferroviario rispetto al traffico su strada, perché il primo è un sistema più controllato; per questo motivo le misure di abbattimento del rumore potrebbero essere realizzate in maniera efficace e gestibile a condizione che vi siano le risorse finanziarie. L'attuazione delle strategie proposte incrementerà i benefici ambientali connessi al trasporto ferroviario. Tutte le misure di abbattimento del rumore devono rispettare appieno le norme di sicurezza.

Caratteristiche della strategia comune europea per la riduzione del rumore ferroviario

Occorre **privilegiare** le misure alla **fonte** (veicoli e binari), perché in genere presentano il miglior rapporto costi-benefici (per ulteriori informazioni, cfr. punto 1.8 del documento integrale sulle strategie e sulle priorità).

L'abbattimento del rumore da traffico ferroviario deve basarsi sulla **condivisione delle responsabilità**, nel senso che tutti gli interessati devono dare un contributo alla strategia comune europea di riduzione delle emissioni acustiche.

Vista la natura internazionale del trasporto ferroviario, la strategia deve includere gli Stati che attualmente **non fanno parte** dell'Unione europea, ed in particolare i paesi di adesione.

L'inquinamento acustico da traffico ferroviario è prodotto da diverse componenti: il rumore da **contatto ruota-rotaia**, il rumore dei motori di trazione e delle apparecchiature ausiliarie, il rumore aerodinamico (per ulteriori informazioni cfr. punto 1.2 del documento integrale relativo ai problemi di rumore esistenti nel settore ferroviario).

Per abbattere il rumore da **contatto ruota-rotaia**, occorre in primo luogo intervenire per garantire superfici scorrevoli su ruote e binari (la strategia "ruote scorrevoli su binari scorrevoli" garantirà notevoli effetti sinergici).

La superficie di ruote e binari è soggetta a forte usura durante il funzionamento. Per ottenere riduzioni dell'inquinamento acustico che durino nel tempo la **manutenzione** dei veicoli e dei binari assume la massima importanza e deve dunque essere effettuata con regolarità.

Oltre agli interventi sulla scorrevolezza, si può ricorrere ad altri strumenti per ridurre la propagazione del rumore, ad esempio gli smorzatori e le barriere antirumore.

Visto che il materiale rotabile ha una lunga durata di vita, le misure devono applicarsi sia ai veicoli nuovi che a quelli **esistenti**.

L'**Unione europea** dovrà occuparsi principalmente di adottare normative antirumore per i **veicoli nuovi** e armonizzare le procedure, le norme e le informazioni al riguardo. Nel quadro delle direttive sull'interoperabilità l'UE attuerà livelli di emissione acustica per i veicoli "interoperabili" (che cioè operano sulle reti ferroviarie transeuropee - TEN-T). Il gruppo di lavoro sollecita fortemente la rapida attuazione di questo strumento e la sua applicazione ad altri tipi di veicoli ferroviari.

Per quanto riguarda il problema più importante, ovvero la riduzione del rumore prodotto dai **vagoni merci esistenti**, è necessario un programma europeo di modifica che non vada a discapito della competitività del settore ferroviario. Un esempio di buona prassi di un programma di questo tipo è il programma di abbattimento del rumore ferroviario della Svizzera, che prevede un calendario fisso di attuazione degli obiettivi di riduzione e un finanziamento adeguato senza la necessità di attingere ai bilanci delle ferrovie. Purtroppo per il momento le norme UE in materia di finanziamenti pubblici limitano questa possibilità di finanziamento.

La priorità più urgente nell'ambito della ricerca sul rumore ferroviario è lo sviluppo di tecniche di modifica non eccessivamente costose.

Una parte dei finanziamenti necessari per intervenire sui veicoli potrebbe essere recuperata **trasferendo una parte delle risorse** dalle misure di abbattimento secondarie, come le barriere antirumore e l'isolamento delle finestre, al materiale rotabile, ed in particolare agli interventi di modifica della flotta di vagoni per il trasporto merci.

Le emissioni acustiche dovute ai **binari** dovrebbero essere affrontate a livello **nazionale**, ma è importante che vi sia un'intesa comune sulle soluzioni per limitare il rumore sui binari. Tra le opzioni possibili figurano:

- il controllo della scorrevolezza dei binari attraverso la progettazione e la manutenzione;
- il perfezionamento e lo sviluppo della progettazione dei binari allo scopo di ridurre le emissioni acustiche, compresi componenti aggiuntivi quali gli smorzatori, le barriere di assorbimento e le barriere fonoassorbenti in prossimità delle rotaie, oltre che nuove strutture di binari che possano essere sviluppate.

Priorità

Per il **problema più importante riguardo alle emissioni acustiche da traffico ferroviario**, rappresentato dal **trasporto merci**, il gruppo di lavoro ha individuato due strumenti fondamentali:

- limiti di emissioni acustiche per i nuovi veicoli interoperabili;
- interventi di modifica dei vagoni merci esistenti dotati di freni a ceppi in ghisa.

I livelli medi giornalieri di emissioni acustiche potranno essere ridotti sensibilmente solo dopo che la maggior parte dei veicoli in uso sarà stata modificata. Occorre trovare procedure, compresi finanziamenti, per accelerare l'applicazione delle misure di abbattimento del rumore. Il gruppo di lavoro suggerisce che i tempi di attuazione non superino i dieci anni.

Per il **problema generale del rumore ferroviario**, il gruppo di lavoro sul rumore da traffico ferroviario ha individuato, tra gli strumenti **supplementari** più promettenti, i seguenti:

- applicazione di programmi di manutenzione ordinaria contro l'usura, che tengano conto anche delle emissioni acustiche;
- finanziamento delle attività di ricerca e sviluppo da parte degli Stati membri e dell'UE;
- limiti nazionali di ricezione del rumore per le nuove abitazioni costruite lungo le linee ferroviarie esistenti;
- finanziamento pubblico dei programmi di abbattimento del rumore;
- incentivi all'impiego di veicoli a basso impatto acustico;
- limiti per le emissioni acustiche per i nuovi veicoli **non** interoperabili;
- norme di misurazione perfezionate per rilevare il rumore ferroviario esterno;
- specifiche sulle emissioni acustiche nei capitolati/ordini di nuovi veicoli e binari;
- riduzione delle emissioni acustiche con l'ammodernamento o una nuova progettazione dei binari.

Osservazioni conclusive

Il gruppo di lavoro ritiene che sia possibile trovare una soluzione alle principali problematiche connesse al rumore da traffico ferroviario nel giro di dieci anni, se le proposte vengono attuate nell'ottica di un buon rapporto costi-efficacia degli strumenti descritti. Tutti gli interessati dovrebbero essere coinvolti. In particolare, l'UE può svolgere un ruolo importante per dare vita e incentivare varie azioni.

Gli Stati membri e l'UE devono essere disposti a finanziare alcuni degli interventi previsti, ad esempio il programma di modifica, le ulteriori attività di R&S necessarie e le varie fasi richieste per normalizzare i metodi di misurazione.

Se verranno attuati con successo, questi strumenti apporteranno benefici a tutta la Comunità europea, sia in termini di miglioramento ambientale che di mobilità sostenibile, dando così un forte supporto alla politica in materia di ambiente e di trasporti della Commissione.

Per alcuni strumenti descritti nel documento saranno necessarie altre valutazioni. Potrebbe essere utile rivedere gli strumenti proposti, eventualmente dopo un periodo di 5 anni.