



## CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENTINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENTINO - SÜDTIROL

XV Legislatura - Anno 2016

Bolzano, 29 febbraio 2016  
prot. n. 611 Cons. reg.  
del 1° marzo 2016

Alla  
Presidente del Consiglio regionale  
Sede

### **MOZIONE N. 37/XV**

#### **PROGRAMMA EUROPEO PER L'ELIMINAZIONE DELL'INQUINAMENTO ACUSTICO DA TRAFFICO FERROVIARIO**

Il 10 per cento della popolazione europea è esposto a un significativo inquinamento acustico dovuto al traffico ferroviario, in particolare quello merci. Il rumore colpisce soprattutto le persone che vivono in prossimità delle linee ferroviarie.

Anche lungo tutto l'asse ferroviario del Brennero il rumore causato dal traffico ferroviario è in continuo aumento a causa delle sempre maggiori movimentazioni su rotaia e rappresenta uno dei principali problemi ambientali, soprattutto nelle zone densamente abitate. Le misurazioni su diversi tratti della ferrovia del Brennero evidenziano notevoli superamenti dei valori limite, soprattutto nelle ore notturne, poiché di notte viaggia un maggior numero di treni merci, che sono più rumorosi dei treni passeggeri.

Finora RFI, responsabile italiana della rete ferroviaria, ha concentrato i suoi interventi nella costruzione di barriere antirumore.

Tuttavia, con le barriere non viene affrontata la sorgente principale del rumore, che è causato dal contatto ruota-rotaia e dal sistema frenante. È ormai assodato che la riduzione del rumore presenta il miglior rapporto costi-benefici quando è realizzata alla fonte, ovvero laddove il rumore è prodotto. Per esempio, la sostituzione dei freni a ceppi in ghisa con freni a ceppi costituiti da materiali compositi può consentire riduzioni del rumore fino a 10 dB.

Per questo motivo è fondamentale incoraggiare e favorire l'ammodernamento dei carri ferroviari con tecnologie a bassa rumorosità.

Dal giugno 2015 è in vigore il “Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015 recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici”.

Tale Regolamento invita gli stati membri ad adottare un sistema di incentivi per le imprese ferroviarie che utilizzano carri silenziosi, o ammodernano carri già in uso per ridurre la rumorosità, e un sistema di penalizzazioni per le imprese che invece utilizzano carri o treni a rumorosità elevata. Il Regolamento definisce precisamente criteri e entità, sia delle penalizzazioni che degli incentivi: in sostanza, si tratta di un sistema di “bonus-malus” che aumenta i pedaggi per l'uso delle reti ferroviarie alle imprese che usano treni rumorosi e utilizza il ricavato per incentivare l'ammodernamento del parco ferroviario e per premiare le imprese che usano treni silenziosi. Le maggiorazioni tariffarie per i treni rumorosi possono essere commisurate alla “sensibilità delle tratte” (per esempio, tratte ferroviarie in valli di montagna) e alla densità della popolazione dei territori interessati. Il tutto secondo il principio della verità dei costi e del “chi inquina paga”.

Questo sistema è molto adatto alle caratteristiche della linea ferroviaria del Brennero, sia nelle condizioni attuali, sia soprattutto in vista dell'aumento dei transiti merci con la realizzazione del progetto di potenziamento delle capacità della ferrovia.

A questo “Regolamento”, tra l'altro, è connesso anche il “Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa” (CEF: Connecting Europe Facilities), che istituisce un fondo per finanziare la modernizzazione di vagoni ferroviari. Attingendo a questo fondo, la Germania ha già risanato metà dei suoi vagoni circolanti. Risulta invece che Trenitalia, che ha 15.000 vagoni circolanti, non abbia ancora fatto domanda.

Tutto ciò considerato,

### **il Consiglio della Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol**

#### **impegna la Giunta regionale:**

- a) ad assumere come obiettivo fondamentale della Regione la lotta al rumore da traffico ferroviario, attraverso la modernizzazione e il risanamento dei vagoni che transitano lungo l'asse ferroviario del Brennero e delle altre tratte che attraversano il nostro territorio;
- b) in particolare, a intervenire con tutti i mezzi a propria disposizione e in tutte le sedi in cui la Regione è presente, coordinando la propria azione con quella delle due Province autonome di Trento e di Bolzano, affinché:
  1. **lo Stato e il Governo italiano** recepiscano il “Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015 recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici”, introducendo anche sul territorio della penisola il sistema di incentivazione per le imprese ferroviarie che

- utilizzano carri e treni a bassa rumorosità, anche ammodernando la flotta esistente, e di penalizzazione delle imprese che invece utilizzano ancora carri a rumorosità elevata;
2. **RFI**, come gestore della rete, applichi quanto previsto dal citato “Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015”, implementando anche in Italia il sistema di incentivazione e penalizzazione contro il rumore ferroviario, stipulando, se necessario, intese e convenzioni con le Regioni e le Province autonome, in particolare, le Province di Trento e di Bolzano e la Regione Trentino-Alto Adige/Südtirol;
  3. **Trenitalia**, come maggiore impresa a partecipazione pubblica del trasporto ferroviario in Italia (80 per cento dei vagoni circolanti), avvii un programma di risanamento acustico della propria flotta di vagoni ferroviari, attingendo anche ai finanziamenti previsti dal “Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l’Europa”;
  4. **la Conferenza Stato-Regioni e Province autonome** si faccia parte attiva presso il Governo, RFI e Trenitalia, affinché ciascuno per le proprie competenze dia attuazione a quanto previsto dal “Regolamento di esecuzione (UE) 2015/429 della Commissione del 13 marzo 2015” e dal “Regolamento (UE) n. 1316/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio dell’11 dicembre 2013 che istituisce il meccanismo per collegare l’Europa”.

F.TO: I CONSIGLIERI REGIONALI

Riccardo Dello Sbarba

Brigitte Foppa

Hans Heiss



## CONSIGLIO REGIONALE DEL TRENINO - ALTO ADIGE REGIONALRAT TRENINO – SÜDTIROL

XV. Legislaturperiode – 2016

Bozen, 29. Jänner 2016  
Prot. Nr. 611 RegRat  
vom 1. März 2016

An die Präsidentin  
des Regionalrates

---

**Nr. 37/XV**

### **B E S C H L U S S A N T R A G**

#### **Europäischer Plan zur Beseitigung der Lärmbelastigung durch den Schienenverkehr**

10 Prozent der europäischen Bevölkerung ist einer erheblichen Lärmbelastung durch den Schienenverkehr ausgesetzt, die insbesondere auf den Güterverkehr zurückzuführen ist. Sie betrifft besonders die Menschen, die in der Nähe von Bahnstrecken leben.

Auch entlang der Eisenbahnlinie des Brenners nimmt der vom Schienenverkehr verursachte Lärm aufgrund der immer größeren Mengen an Gütern, die auf Schienen befördert werden, fortwährend zu. Die Lärmmessungen an verschiedenen Stellen der Brennerbahnlinie verdeutlichen, dass die Grenzwerte häufig überschritten werden, hauptsächlich nachts, wenn die größte Anzahl der Güterzüge durchfährt und diese sind bekanntlich lauter als die Passagierzüge.

Bisher hat die Italienische Bahn (Rete ferroviaria italiana), die für das italienische Schienennetz zuständig ist, ihre Maßnahmen auf Lärmschutzwände beschränkt.

Mit den Lärmschutzwänden wird jedoch nicht die wichtigste Lärmquelle beseitigt, also der Lärm, der durch den Kontakt zwischen Rädern und Schienen und das Bremssystem verursacht wird. Es ist inzwischen nachgewiesen, dass die Lärminderung sich am kosteneffizientesten an der Quelle, d.h. am Ort der Lärmentstehung, verringern lässt. So kann der Lärm durch den Austausch von Gusseisen-Bremssohlen durch Verbundstoff-Bremssohlen um bis zu 10 dB vermindert werden. Daher sollte eine möglichst wirtschaftliche Nachrüstung von Wagen mit geräuscharmen Bremstechnologien gefördert und vorangetrieben werden.

Seit Juni 2015 ist die Durchführungsverordnung EU 2015/429 der Kommission vom 13. März 2015 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen in Kraft.

Diese Verordnung fordert die Mitgliedstaaten auf, Anreize für die Eisenbahnunternehmen, die geräuscharme Wagons oder zur Lärmverringerung nachgerüstete Wagons einsetzen, zu schaffen und Sanktionen für die Unternehmen, die hingegen geräuschintensive Wagen oder Züge verwenden, vorzusehen. Die Verordnung legt im Detail die Kriterien und die Höhe der Sanktionen und Anreize fest: es handelt sich de facto um ein bonus-malus-System, das einen Aufschlag für Eisenbahnunternehmen vorsieht, die geräuschintensive Züge verwenden. Diese Einnahmen werden dann für die Nachrüstung der Eisenbahnzüge und zur Belohnung der Unternehmen, die geräuscharme Züge verwenden, eingesetzt. Der Aufschlag für lärmintensive Züge kann entsprechend der „Schutzwürdigkeit des betreffenden Gebiets“ (zum Beispiel Eisenbahnabschnitte in den Bergtälern) und der Bevölkerungsdichte berechnet werden. All dies nach dem Verursacherprinzip und der Kostenwahrheit.

Dieses System ist für die Eigenheiten der Brennerbahnlinie sehr geeignet und dies sowohl unter den heutigen Bedingungen als auch in Hinsicht auf die Zunahme des Güterverkehrs nach der Verwirklichung der Projektes zum Kapazitätenaufbau der Eisenbahn.

Neben dieser Verordnung gibt es unter anderem die Verordnung UE Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ (CEF Connecting Europe facilities), welche einen Fonds zur Nachrüstung der Eisenbahnwagen vorsieht. Unter Zugriff auf diesen Fonds hat Deutschland bereits die Hälfte seiner Wagon nachgerüstet, während Trenitalia, die zum heutigen Standpunkt über 15.000 zirkulierende Wagen verfügt, noch keinen Antrag gestellt hat.

All dies vorausgeschickt,

**verpflichtet der Regionalrat der Region Trentino-Südtirol  
den Regionalausschuss:**

- a) Das vorrangige Ziel zu verfolgen, durch die Nachrüstung und Anpassung der Wagen, die auf der Brennerbahnlinie und den anderen Bahnabschnitten in unserem Gebiet eingesetzt werden, den durch den Schienenverkehr verursachten Lärm zu bekämpfen.
- b) Im Besonderen sich mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln einzusetzen und bei den Behörden, in denen die Region anwesend ist, vorstellig zu werden - wobei ihre Maßnahmen mit jenen der autonomen Provinzen von Bozen und Trient zu koordinieren sind -, damit

1. **der Staat und die italienische Regierung** die Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 der Kommission vom 13. März 2015 zur Festlegung der Modalitäten für die Anlastung der Kosten von Lärmauswirkungen umsetzt und auch auf dem italienischen Staatsgebiet das System der Anreize für die

Eisenbahnunternehmen, die geräuscharme Wagen und Züge einsetzen - auch durch Nachrüstung ihres Zugbestandes - und Sanktionen für Eisenbahnunternehmen, die noch geräuschintensive Wagen verwenden, einführt.

2. die **Italienische Bahn (RFI)**, als Netzbetreiber, die Bestimmungen der genannten Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 der Kommission vom 13. März 2015 zur Anwendung bringt und auch in Italien das System der Anreize und Sanktionen betreffend den Eisenbahnlärm einführt, wobei – sofern notwendig - Übereinkommen und Vereinbarungen mit den Regionen und den Autonomen Provinzen abgeschlossen werden, im Besonderen mit den Provinzen Bozen und Trient und der Autonomen Region Trentino-Südtirol.
3. **Trenitalia**, als größtes Bahnunternehmen in Italien mit öffentlicher Beteiligung (80% der zirkulierenden Wagen) ein Programm zur Verringerung des Schienenverkehrslärms durch Nachrüstung des vorhandenen Rollmaterials auch mit den Mitteln, die in der Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ vorgesehen sind, einleitet.
4. **die Konferenz Staat-Regionen und Autonome Provinzen** sich bei der Regierung, RFI und Trenitalia einsetzt, auf dass jeder in seinem Zuständigkeitsbereich die Durchführungsverordnung (EU) 2015/429 der Kommission vom 13. März 2015 und die Verordnung (EU) Nr. 1316/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 zur Schaffung der Fazilität „Connecting Europe“ umsetzen möge.

GEZ: DIE REGIONALRATSABGEORDNETEN

Riccardo Dello Sbarba

Brigitte Foppa

Hans Heiss