



COMUNE DI TRENTO
Consiglio comunale

Trento, 11 aprile 2007

**Al Presidente del
Consiglio Comunale
Dott. Alberto Pattini**

SEDE

interrogazione

Disagi dovuti al passaggio di treni merci ad alta velocità

Alcuni rioni della città di Trento sono interessati da fattori ambientali e fisici che incidono pesantemente sulla qualità di vita dei cittadini: ci si riferisce qui all'inquinamento acustico e alle vibrazioni provocate dai frequenti passaggi dei treni ad alta velocità, soprattutto merci, che transitano – senza sostare – alla stazione di Trento. La situazione si è aggravata con la collocazione di un nuovo tipo di binari che consentono una maggiore velocità dei convogli.

I cittadini coinvolti riferiscono che il problema non è tanto il transito dei treni in sé, ma proprio la loro alta velocità, soprattutto riguardo ai convogli che non fermano in stazione e che quindi non effettuano alcuna procedura di rallentamento.

Il rumore e le vibrazioni provocati a tutte le ore del giorno, comportano comprensibilmente una serie di disagi che mal si conciliano con il diritto alla salute e alla quiete degli abitanti; tali diritti, a giudizio dell'interrogante, dovrebbero essere difesi e preservati con convinzione dall'amministrazione comunale. Per questo sarebbe utile e giusto che i cittadini interessati fossero affiancati dalle istituzioni pubbliche (Comune e Provincia) nel richiedere che i treni merci rallentino sensibilmente la velocità entrando in città.

Per favorire e motivare un'azione formale e risoluta da parte dell'amministrazione comunale, di seguito si allega il testo di un'ordinanza del tribunale di Venezia concernente una situazione del tutto analoga a quella descritta dalla presente interrogazione e che si è conclusa in maniera positiva per i cittadini vittime dei disagi.

Ordinanza Tribunale di Venezia 4 ottobre 2004 (Immissioni sonore intollerabili - danno e tutela della salute ex articolo 844 C.c. - criteri per la misurazione della tollerabilità - applicazione del criterio che confronta le immissioni con il preesistente rumore di fondo)

Tribunale di Venezia, Sezione distaccata di Dolo - Ordinanza 4 ottobre 2004

Repubblica Italiana

Tribunale di Venezia, Sezione distaccata di DoloS

Giudice unico dott. Gianmarco Marinai

Il Giudice, sciogliendo la riserva che precede, esaminati gli atti, osserva quanto segue:

I ricorrenti hanno richiesto un provvedimento d'urgenza volto a far cessare le immissioni acustiche (principalmente notturne) provenienti dal passaggio sulla linea ferroviaria Adria-Venezia (che si trova a pochi metri di distanza dalle loro abitazioni), diversamente da quanto avvenuto in passato, di numerosi treni merci composti da molti vagoni ad ogni ora del giorno e della notte, senza orari precisi.

La Sistemi Territoriali Spa, ritualmente evocata in giudizio, non si è costituita.

Sussiste il fumus boni juris.

Per orientamento dottrinale e giurisprudenziale che può dirsi oramai pacifico, il bene della salute ha carattere primario ed assoluto e, nell'ambito della tutela dei diritti assoluti assicurata dagli articoli 2043 e ss. C.c., deve essere protetto contro qualsiasi attività che possa menomarlo.

La Costituzione, all'articolo 32, oltre che ascrivere alla collettività generale la tutela promozionale della salute dell'uomo, configura il relativo diritto come diritto fondamentale dell'individuo e lo protegge in via primaria e incondizionata come un modo di essere della persona umana. Inoltre, il collegamento dell'articolo 32 con l'articolo 2 Costituzione attribuisce al diritto alla salute un contenuto di socialità e di sicurezza tale che esso si presenta non solo come mero diritto alla vita e all'incolumità fisica, ma anche come vero e proprio diritto all'ambiente salubre, che non può venire compromesso neppure dalla pubblica amministrazione che agisca a tutela degli interessi pubblici (Cassazione 6.10.1969 n. 5172, Cassazione 11.9.1989 n. 3921, Cassazione 6.4.1983 n. 2396).

Per attuare in modo effettivo la doverosa tutela di un diritto che non tollera aggressioni di alcun genere e che deve poter essere garantito immediatamente, senza attendere che la sua lesione provochi un danno risarcibile a posteriori, secondo le norme di cui all'articolo 2043 e ss. C.c., può farsi ricorso all'applicazione analogica della norma dell'articolo 844 C.c., non tanto per l'identità dei beni protetti, quanto per la somiglianza delle situazioni lesive e per la necessità di assicurare alla salute una tutela quantomeno pari a quella che il legislatore offre alla proprietà.

In particolare, deve mutuari dalla articolo 844 C.c. il criterio della tollerabilità della molestia e la possibilità di estendere l'intervento del giudice al di là della barriera dell'inibizione assoluta, in modo da ricomprendere la determinazione dei mezzi necessari per ricondurre l'attività aggressiva nei limiti del diritto (Cassazione 6.4.1983 n. 2396).

Nella situazione concreta, dalle numerose denunce sporte ai Carabinieri di Camponogara e di Oriago di Mira da soggetti la cui abitazione si trova vicino alle abitazioni dei ricorrenti e nei pressi della linea Adria-Venezia, emerge con chiarezza che a partire dalla metà di agosto 2004 su tale linea ferroviaria è iniziato il transito giornaliero di treni merci a forte velocità in orario notturno variabile dalle ore 1.00 alle ore 3.00. Il rumore provocato e le vibrazioni disturbano notevolmente la quiete ed il sonno notturno delle persone che abitano nei pressi della ferrovia.

Emerge anche che prima della metà di agosto 2004, il traffico ferroviario era limitato a treni passeggeri ed esclusivamente in orario diurno.

L'informatore ascoltato all'udienza del 21.9.2004 ha confermato che il traffico merci sulla linea, praticamente inesistente sino all'anno scorso, si è progressivamente intensificato negli ultimi mesi.

Dall'estate, poi, sono iniziati i transiti notturni di treni merci, in orario variabile dall'1.15 alle 2.20, oltre ad un treno che passa verso le 22.00.

Tali treni sono molto lunghi, composti anche da trenta vagoni, e la durata del passaggio varia da un minuto a un minuto e venti.

Il forte rumore provocato e le vibrazioni svegliano regolarmente gli abitanti delle abitazioni dei ricorrenti.

È stata effettuata una Ctu fonometrica, per la rilevazione dell'intensità e della persistenza del rumore provocato dal passaggio dei

treni merci in orario notturno, da confrontare non solo con il rumore di fondo (rectius: rumore residuo), ma anche con il rumore provocato dal passaggio dei treni passeggeri sulla medesima linea.

I risultati, pur nella sommarietà dell'indagine, dovuta dall'urgenza richiesta dal procedimento, dimostrano senz'ombra di dubbio l'intollerabilità delle immissioni acustiche.

È oramai principio consolidato che per determinare il limite di tollerabilità delle immissioni sonore e per valutare la sussistenza del presupposto oggettivo dell'illiceità dell'immissione, deve applicarsi il criterio cd. comparativo-differenziale, consistente nel confrontare il livello medio dei rumori di fondo costituiti dalla somma degli effetti acustici prodotti dalle sorgenti sonore esistenti e interessanti una determinata zona, con quello del rumore rilevato sul luogo che subisce le immissioni, e nel ritenere superato il limite della normale tollerabilità per quelle immissioni che abbiano una intensità superiore di oltre tre decibel al livello sonoro di fondo, cosa che equivale al raddoppio dell'intensità di quest'ultimo (cfr. tra le tante Tribunale Milano, 10-12-1992, Tribunale Roma 16 marzo 1964; Cassazione 1796/1976, Cassazione 161/1996, Appello Milano 28 febbraio 1995, Tribunale Perugia 8 novembre 1997). La correttezza di tale criterio è stata più volte sottolineata dalla giurisprudenza, la quale ha evidenziato come, così operando, al contrario di ciò che avviene utilizzando il c.d. criterio assoluto - il quale giudica della tollerabilità o meno sulla base del mero superamento di un dato livello di rumorosità - si tiene nella debita considerazione la reale situazione dei luoghi.

Né può ritenersi che su tale metodo di accertamento dell'intollerabilità abbia influito la sopravvenuta emanazione prima del Dpcm 1° marzo 1991 (limiti massimi di esposizione al rumore negli ambienti abitativi e nell'ambiente esterno), poi della legge 26 ottobre 1995 n. 447 (legge quadro sull'inquinamento acustico): infatti, le norme ivi previste disciplinano esclusivamente i rapporti fra imprese ed enti locali per la bonifica del territorio dall'inquinamento acustico e i livelli di accettabilità delle immissioni sonore al fine di assicurare alla collettività il rispetto dei livelli minimi di quiete, senza incidere sui rapporti di diritto soggettivo intercorrenti fra privati, e senza, quindi, porre eccezioni alle disposizioni di legge di portata generale in materia di tutela dei diritti patrimoniali e della salute che competono ad ogni persona e, in particolare, all'articolo 844 C.c. (v. tra le tante, Pretura Monza 18 luglio 1991, Tribunale Catania 13 dicembre 2001 e Cassazione, sez. II, 27-01-2003, n. 1151).

È possibile, così, affermare l'intollerabilità delle immissioni anche ove le immissioni non superano i limiti fissati dalle norme di interesse generale (v. da ultimo, Cassazione 951/1999, Cassazione 5398/1999, Cassazione 1565/2000, Cassazione, sez. II, 27-01-2003, n. 1151).

Tornando al caso in esame, il Ctu ha misurato dall'interno delle abitazioni dei ricorrenti e a finestre chiuse (in modo da riprodurre il più fedelmente possibile la situazione percepita dai ricorrenti), il rumore residuo (cioè il rumore in assenza della sorgente disturbante), il rumore al passaggio di due distinti treni passeggeri-littorine (uno composto da motrice e un vagone e l'altro da motrice e due vagoni) e il rumore al passaggio di un treno merci (motrice con quattordici vagoni).

Tali condizioni di misurazione sono senz'altro più favorevoli alla parte convenuta rispetto a quelle previste dalle norme vigenti per la verifica del superamento dei limiti delle immissioni acustiche, in quanto è indubbio che l'intensità del rumore percepita dalla strumentazione dall'interno di un'abitazione e a finestre chiuse risulta sicuramente assai inferiore a quella percepita all'esterno o a finestre aperte.

I risultati sono rappresentati dalla seguente tabella (valori espressi in dB(A)):

	h. 20.06 Littorina	h. 20.10 rumore residuo	h. 21.20 littorina	h. 21.25 rumore residuo	h. 21.34 treno merci
ab. Bello	52,5	27,5	55	28	58,5
ab. Campalto	55,4	31,5	58,8	24,3	62,0

Risulta evidente che il rumore prodotto al passaggio del treno è incomparabilmente superiore al rumore di fondo (o meglio: residuo), ma è risultato anche che il rumore prodotto dal passaggio del treno merci supera sempre di oltre 3 db(A) addirittura il rumore prodotto dal più rumoroso treno passeggeri.

Da ciò consegue che il passaggio del treno merci provoca un rumore di intensità più che doppia rispetto al più rumoroso dei treni passeggeri che solitamente passavano e passano sulla linea ferroviaria.

A ciò si aggiunga che il tempo di persistenza del rumore è, nel caso del treno merci, assai superiore rispetto al treno passeggeri (e tale tempo addirittura raddoppia, qualora, come ha riferito l'informatore ascoltato, il treno merci sia composto di trenta vagoni).

In più, come s'è visto, durante la notte, prima dell'agosto scorso, non passavano treni sulla linea e, pertanto, l'impatto del transito di un "merci" nel cuore della notte si rivela ancora più disturbante per il riposo delle persone che vivono nei pressi della linea ferroviaria.

Nessun dubbio, pertanto, può sussistere sull'intollerabilità delle immissioni acustiche notturne provenienti dalla ferrovia.

Sussiste anche il periculum in mora.

Com'è noto, le immissioni sonore eccedenti la normale tollerabilità implicano di per sé, anche in mancanza della prova di una vera e propria invalidità permanente, una lesione del diritto alla salute. Per aversi lesione del diritto alla salute, infatti, non occorre che vi sia

una menomazione definitiva dell'integrità psico-fisica, ben potendo esservi un danno al detto bene anche in caso di limitazioni funzionali solo temporanee.

E che le immissioni sonore, ove superiori ai limiti di accettabilità, siano capaci, se costanti nel tempo (sia pure alternati ad intervalli di quiete), di produrre le dette invalidità anche solo temporanee, è un dato acquisito della scienza medica. Questa ha, infatti, evidenziato come l'immissione intrusiva, stante l'inidoneità del corpo umano di difendersi dai rumori, interferisce in senso largamente peggiorativo con il normale svilupparsi della vita del soggetto ricettore, determinando una situazione di disagio crescente, al quale ben possono accompagnarsi gravi pregiudizi al sistema nervoso, all'apparato cardiovascolare ed a quello respiratorio. Ne può obiettarsi, al fine di escludere la possibilità di concedere la tutela cautelare atipica, che si tratta nella specie di effetti indesiderati non ancora prodotti.

Ed invero, la ragione stessa della tutela ex articolo 700 C.p.c. (alla luce del principio di effettività della stessa, ex articolo 24 Costituzione) consiste proprio nell'evitare che la durata del giudizio di merito si risolva in un danno per l'avente diritto, il quale alla fine del processo potrebbe trovarsi ad aver subito un pregiudizio non più riparabile. Il che è quanto accadrebbe tutte le volte in cui il bene giuridico minacciato sia - come nella specie - la salute.

In base a quanto detto, ai fini della tutela sommaria ed urgente del diritto, appare necessario (ma anche sufficiente) proibire alla società convenuta di far transitare sulla linea Adria-Mestre convogli ferroviari adibiti al trasporto merci in orario notturno (che appare equo fissare dalle ore 22 alle ore 8 del mattino), salva la possibilità di revoca o modifica del presente provvedimento, in caso di adozione da parte della Sistemi Territoriali Spa di rimedi, suggeriti dalla tecnica, capaci di ricondurre le immissioni al di sotto della soglia dell'intollerabilità.

PQM

Ordina a Sistemi Territoriali Spa di far cessare immediatamente il transito sulla linea Adria-Mestre - in corrispondenza delle abitazioni dei ricorrenti - di convogli ferroviari adibiti al trasporto merci in orario notturno (dalle ore 22 alle ore 8 del mattino).

Fissa il termine di trenta giorni per l'inizio del giudizio di merito.

Si comunichi.

Dolo, 3 ottobre 2004.

Il Giudice

Dott. Gianmarco Marinai

Depositata in cancelleria

04 ottobre 2004

Tutto ciò premesso si interroga la giunta per:

- 1) conoscere se l'amministrazione comunale, al fine di preservare e tutelare la salute e la quiete degli abitanti delle zone adiacenti alle linee ferroviarie cittadine, ha promosso in passato oppure intende promuovere in futuro iniziative formali di persuasione sulle società proprietarie dei treni merci affinché si preoccupino di risolvere il problema oggetto dell'interrogazione.

In attesa di un riscontro, si porgono i più cordiali saluti.

Dario Maestranzi